307.411
1977:26

Településtudományi közlemények

26.

Budapest, 1977. szeptember

TELEPÜLÉSTUDOMÁNYI
KÖZLEMÉNYEK

TELEPÜLÉSTUDOMÁNYI KÖZLEMÉNYEK

26.

BUDAPEST, 1977. SZEPTEMBER

Szerkeszti és kiadja

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

Szerkesztő bizottság:

Barna Gábor, dr. Faragó Kálmán (a szerkesztő bizottság elnöke), dr. Keresztély György (szerkesztő),
Paksy Gábor, dr. Perényi Imre, Valentiny Károly

MAGYAR
TUDOMÁNYOS AKADÉMIA
KÖNYVTÁRA

A VÁROSOK LAKÓTERÜLETÉNEK ÉS KÖZPONTJÁNAK KORSZERŰSÍTÉSÉT CÉLZÓ REKONSTRUKCIÓS MŰVELETEKRŐL

DR. FARAGÓ KÁLMÁN
a műszaki tudományok doktora

Az itt következő anyag a folytatása annak a tanulmánynak, amely a Településtudományi Közlemények 25. számában jelent meg *A városrekonstrukció értelmezéséről és a városszerkezet korszerűsítését célzó rekonstrukciós feladatokról* címmel. A folytatás nemcsak azt jelenti, hogy a kezdeti lépések után a városrekonstrukció kiterjedt problémakörének további szektorait igyekszünk feldolgozni, hanem a két dolgozat között másféle kapcsolatok is fennállnak.

A városrekonstrukció témáival foglalkozva mindig nehézséget jelentenek a fogalmi tisztázatlanságok. Előző tanulmányunkban az értelmezési zavarok megszüntetése érdekében rendszereztük a rekonstrukciós feladatok keletkezésének okait és formáit, továbbá számba vettük a velük való elméleti foglalkozás témaköreit és megközelítési szempontjait. Mostani munkánk az ott kifejtett szemléleti megalapozásra épült, és az ottani fogalomértelmezéseket tartalmazza. Ez nemcsak gondolatmenetében és mondanivalójában nyilvánul meg, hanem abban is, hogy az előzményeket ismertnek tételezve fel, nem ismétel definíciókat, tisztázott alapösszefüggéseket stb.

További kapcsolatok származnak abból, hogy mindenfajta rekonstrukciós tevékenységnek kettős célja van: egyfelől valamilyen lokális városfejlesztési problémát kell megoldania, másfelől hozzá kell járulnia a városszerkezet korszerűsödésének előrehaladásához. Korábbi tanulmányunk a rekonstrukció városméretű összefüggéseit igyekezett bemutatni: foglalkozott a városszerkezet rekonstrukcióját célzó feladatok csoportosításával és körülírásával, az azok megoldását szolgáló műveletek konkrét formáinak lehetséges változataival, valamint értékelésük alapján az előirányzatok kialakításának szempontjaival. A következőkben korlátozottabb terjedelmű rekonstrukciós tennivalókról lesz szó, éspedig azokról, amelyekkel a leggyakrabban találkozunk, nevezetesen a lakóterületi és a városközponti átépítések során. Az előzmények alapján nem okozott nehézséget, hogy a jelentkező problémákat az összvárosi összefüggésekbe belehelyezzük és értékeljük városszerkezeti jelentőségüket, másik oldalról pedig konkretizáljuk, milyen következményekkel járnak a városszerkezet számára a lakóterületen és a városközponton belüli átépítési műveletek. A rekonstrukció átfogó és részletfeladatai közötti kölcsönhatások tisztázottsága lehetővé tette, hogy jelen anyagban figyelmünket azokra a vonatkozásokra összpontosítsuk, amelyek a szóban forgó városrészek belső szerkezetének korszerűsítésével és lokális rekonstrukciós problémáival kapcsolatosak. Megtehettük ezt anélkül, hogy a mindenféle városrekonstrukciós feladat megoldásában jelentkező városméretű következmények elsikkadásának veszélyétől tartani kellett volna.

1. A lakóterület szerkezetének átalakítását elősegítő rekonstrukciós műveletek

A feladat értelmezése és összetevői. A legtöbb meglevő városban csak kivételesen fordulnak elő olyan nagyobb összefüggő területek, amelyek helyzetének jellemzői teljes mértékben megegyeznének a lakóterületnek mint tervezési fogalomnak az ismérveivel. Általánosan jellemző, hogy a kialakult rendeltetésük alapján lakóterületnek tekinthető városrészeket egyfelől átszövik a lakóhelyi funkciótól idegen elemek, elsősorban üzemi és közlekedési létesítmények, másfelől a lakóterületen belül megkívánható közösségi szolgáltatások jelentős része hiányzik, vagy szervező erejük korlátozott.

A rekonstrukció feladata, hogy a város azon részein, amelyek lakóterületnek tekinthetők, vagy pedig ilyen rendeltetésre vannak kijelölve, az igényeket elfogadható szinten kielégítő lakókörülményeket hozzon létre. Elérendő tehát

— a meglevő és az előirányzott épületek és létesítmények rendeltetésszerű, zavartalan használatának lehetővé tétele;

— a különböző ártalmak (ipar, közlekedés stb.) által okozott károsodások megszüntetése;

— a lakóterületi szintű közintézményekkel, parkokkal mennyiségi és minőségi szempontból, valamint azok hatósugarának megfelelő ellátás megoldása;

— a közműellátás megkívánható fokának létrehozása;

— a kedvező városképek kialakítása.

Ezeknek a rekonstrukciós célkitűzéseknek a valóra váltása szempontjából együttesen, egységben kell kezelni a város már beépült, lakóterületnek tekinthető részeit, és azokat a jelenleg beépítetlen területeket, amelyeknek lakóterületi rendeltetést kívánunk adni. Emlékeztetni kell ezzel kapcsolatosan arra, hogy az újonnan feltárt lakóterületek építésre alkalmassá tétele és tervezése, valamint az azokon való építés a városkorszerűsítés kereteibe illeszkedő műveletek, és a terület igénybevételének lehetősége, nemkülönben a választható megoldás módja sokféle megelőző rekonstrukciós beavatkozástól (út- és közműhálózat fejlesztése, tömegközlekedés megszervezése, a környezet megfelelő alakítása stb.) függ. Másik oldalról a meglevő lakóterületek átalakítására el nem hanyagolható hatása van annak, hogy rajtuk keresztül kell általában megoldani az újonnan beépülő lakóterületek kapcsolatát a város többi részével (központtal, munkahelyekkel, zöldterületekkel stb.), valamint a közlekedési hálózatokkal (távolsági utakkal, vasúttal stb.). Értelemszerűen ezzel megegyező hatása van annak is, hogy a rekonstrukciónak az egész lakóterületre egységes közintézmény-hálózatot, zöldterületi rendszert, úthálózatot kell eredményeznie, továbbá a lakosság elhelyezkedésében, a különböző beépítési jellegű lakóterületrészek viszonylataiban, a kialakuló városképekben összhangot kell teremtenie. Az egész — a meglevő és az előirányzott — lakóterületet átszövő lényeges összefüggés az is, hogy a meglevő lakóterületeken bontandó lakóházak lakói többségének ideiglenes vagy végleges elhelyezésére rendszerint az újonnan beépülő lakóterületek adnak lehetőséget; emiatt a kialakult állapotok átalakításának menete kényszerűen szoros kapcsolatban van a feltárandó lakóterületeken folyó lakásépítés előrehaladásával.

A lakóterületre vonatkozó átfogó rekonstrukciós előirányzatoknak tehát ki kell terjedniük jelenleg beépítetlen, lakóhelyi rendeltetésre később igénybe veendő területekre is. Ezek helyének kiválasztása az építésre alkalmasság kritériumaiból és a városszerkezet fejlesztésének összefüggéseiből levezethető szempontok szerint történik. A városszerkezeti megfontolásokról hivatkozott korábbi tanulmányunkban már volt szó, és egy-két vonatkozásban a későbbiekben is érinteni fogjuk ezeket. A lakóterület számára alkalmas területek ismérveinek meghatározásával itt azért nem kell foglalkoznunk, mivel ez nem elsődlegesen rekonstrukciós, hanem általános városépítési téma; mindazokat a szempontokat, amelyek az építésre alkalmasság eldöntésénél általánosan figyelembe veendők, természetesen a meglevő városokhoz csatolandó új lakóterületek helyének kiválasztásánál is érvényesíteni kell. Ezek szerint — az említett városszerkezeti összefüggések szem előtt tartásán kívül — nem speciálisan rekonstrukciós vonatkozású meggondolások alapján határozzuk meg a városnak azokat a részeit, amelyek — már beépített és még be nem épített területek együtteseként — a tervezés távlatában lakóterületi rendeltetéssel fognak bírni. Nem szükséges tehát, hogy amikor a következőkben a lakóterület belső szerkezetének korszerűsítését szolgáló rekonstrukciós műveleteket tárgyaljuk, külön foglalkozzunk a tervezés tárgyát képező lakóterület körülhatárolását megelőző eljárások leírásával.

A lakóterület átfogó szerkezeti rekonstrukciójához szükséges teendők pontosabb meghatározását célzó és végrehajtásuk körülményeit szabályozó tervezési műveleteket jellegük alapján három részre oszthatjuk:

1. Elő kell irányozni új épületek és létesítmények létrehozását, valamint a meglevők átalakítását vagy bontását annak érdekében, hogy a lakóterület épület- és létesítményállománya a lakóhelyi rendeltetések betöltése számára kedvező keretet nyújtson, azaz a mai ismereteknek és gazdasági lehetőségeknek megfelelő mennyiségi és minőségi szintet elérje.

2. Rögzíteni kell azokat a követelményeket, amelyek megszabják, hogy a lakóterület különböző részein milyen jellegzetességekkel bíró épületek és létesítmények milyen viszonylatokba illeszkedően és milyen feltételekkel helyezkedhetnek el; ezt a feladatot a lakóterület övezeti rendszerének meghatározásával lehet teljesíteni.

3. Ki kell jelölni azokat a kapcsolatokat és összefüggéseket, amelyek — a kényelmes használat és gazdaságosság feltételeiből kiindulva — megteremtendők egyfelől a lakóterületen elhelyezkedő és elhelyezendő lakosság, másfelől az előzők szerint létrehozott, illetőleg kiegészített létesítményállomány között; erre a lakóterületi egységek rendszerének előirányzása alkalmas.

Megjegyzendő, hogy a valóságban a háromféle csoportba sorolással megkülönböztetett teendők (és azok előkészítése) nem válnak el egymástól. Például: nem lehet új épületek és létesítmények megvalósítására vonatkozólag döntést hozni annak ismerete nélkül, hogy hol van rájuk szükség és milyen feltételek szerint helyezendők el; vagy pedig egy közintézmény építése és célszerű elhelyezése egyszerre segíti elő a kívánatos létesítményállomány létrejöttét és a lakosság használati igényeinek megfelelő összefüggések megteremtését, legalábbis az illető közintézmény által nyújtott szolgáltatások tekintetében. A szoros egybetartozás ellenére is a szétválasztásra egyrészt a tárgyalás megkönnyítése, a mondanivaló áttekinthetőbbé tétele miatt van szükség, másrészt pedig azért, hogy érzékeltessük a lakóterület rekonstrukciójára vonatkozó elhatározások több irányú megközelítésének eltéréseit és hasonlóságait, illetve kapcsolódását.

Az épület- és létesítményállománynak a lakóterületi rendeltetés betöltésére alkalmassá tétele. Az ide tartozó feladatok a következők:

— a lakóterületi rendeltetés által megkívánt új épületek és létesítmények megvalósítása, amire sor kerül a meglevő lakóterületeken az ottani állomány kiegészítése, valamint az újonnan igénybe vett lakóterületeken azok megfelelő kialakítása érdekében;

— a meglevő lakóterületeken az azok rendeltetésétől idegen épületek és létesítmények jövendő sorsát meghatározó intézkedések;

— ugyancsak a meglevő lakóterületeken az ott található és a lakóhelyi funkció betöltéséhez tartozó épületekkel és létesítményekkel kapcsolatos döntések.

Az elsőként említett feladatokat — azaz az új épületek és létesítmények megvalósítását — szükségtelen részleteznünk, mivel a korszerű lakóterület funkciói, az ezek teljesítéséhez megkívánható épületek és létesítmények köre, valamint a méretezésüket, elhelyezésüket és kapcsolódásaikat szabályozó szempontok általános érvényűek; új és meglevő városokban, újonnan tervezett és átépítendő városrészekben, valamint új és meglevő létesítményekre vonatkozóan azonosan értelmezendők és érvényesítendők. Ez a téma tehát alapvető kiindulását tekintve híjával van a sajátos rekonstrukciós vonatkozásoknak, emiatt nem kell ezen a helyen tárgyalnunk. (Azokról a problémákról, amelyek abból adódnak, hogy a meglevő lakóterületeken az új épületek és létesítmények már ott állók közé kerülnek, a későbbiekben különböző más vonatkozásokban többször is említés fog történni.)

Részletesebben kell viszont szólni a második feladatcsoportról, éspedig a lakóterületen levő, de nem lakóterületi rendeltetésű épületek és létesítmények jövőjére vonatkozó megfontolásokról. Speciálisan rekonstrukciós műveletek, illetve azok előkészítése keretében többfajta épülettel és létesítménnyel kapcsolatos teendők tartoznak ide. Meglevő városokban, de különösen az ipari jellegű városoknak azon a részén, amelyet lakóterületnek tekinthetünk, vagy ilyenné akarunk fejleszteni, gyakran nagy számban találhatók kisebb-nagyobb ipari üzemek és üzemi célokat szolgáló létesítmények. Hasonlóképpen megjelennek elszórtan vagy csoportosan a lakóterületen összvárosi és regionális jelentőségű közintézmények épületei. Nem ritkák továbbá az olyan közlekedési létesítmények sem, amelyek működését nem a közvetlen környezet, hanem az egész város közlekedésének szervezése kívánja meg.

A teendők jellegét az határozza meg, hogy ezeket az épületeket és létesítményeket vagy kitelepítjük a lakóterületről, vagy pedig annak tervben előirányzott állapotában is helyükön maradnak. (Itt figyelmen kívül hagyhatjuk azt az egyszerű és ritka esetet, amikor valamelyik épület vagy létesítmény bármikor megszüntethető és pótlásáról nem kell gondoskodni; ez ui. nem kíván rekonstrukciós beavatkozást.)

A kitelepítés feltételezi, hogy a városnak van olyan része, amelyik a lakóterületen megszűnő létesítményt befogadhatja, vagy pedig megfelelő feltételek állnak fenn más településbe való áthelyezésre. Ez utóbbi megoldás a rekonstrukciót csak közvetve érinti, mert nem jár előkészítési, építési teendőkkel, hanem inkább ütemezési problémákat vet fel; a megszüntetésre ugyanis akkor kerülhet sor, ha megnyílik az áthelyezés lehetősége a másik településbe. Bonyolult kölcsönhatások figyelembevételére van viszont szükség akkor, amikor — mind a lakóterület helyzetének megjavítása, mind a város területfelhasználásának korszerűsítése érdekében — a lakóterületről kitelepítendő ipari üzemek az ipari területre, összvárosi jelentőségű közintézmények a közcélú építési területre, közlekedési létesítmények a közlekedési területre kerülnek át.

Természetesen nem feltétlenül szükséges, hogy a kitelepítés előirányzásának időpontjában fennálljon a város más részén való elhelyezés lehetősége. Elegendő ha ez a lehetőség akkorra nyílik meg, amikorra a kitelepítési műveletre ténylegesen sor kerül. Legtöbbször bizonyos időre ahhoz is szükség van, hogy az épület vagy létesítmény nélkülözhetővé váljék, illetőleg pótlásáról gondoskodni lehessen. Ugyancsak előfordulhat, hogy a kitelepítés által felszabaduló terület újabb felhasználásához szükséges beruházási eszközök sem állnak még rendelkezésre. Jellegében hasonló a nem területigényes, vonalas létesítmények — elsősorban a távolsági utak, vasutak — lakóterületről való kitelepítésének problémája, azzal a különbséggel, hogy itt nem lehet szó más településbe való áthelyezésről, hanem az új helyet feltétlenül a város területén vagy annak közvetlen környezetében kell keresni.

A kitelepítés művelete is igazolja többek között, milyen szoros összefüggés fűzi egybe a rekonstrukció átfogó jellegű és részletfeladatait. A lakóterület megtisztítása a rendeltetésétől idegen létesítményektől — legalábbis egy-egy ilyen létesítmény esetére szűkítve — az egész város rekonstrukciója szempontjából lokális jelentőségű teendő, mégsem függetleníthető a városszerkezet átalakításának olyan átfogó műveletsorától, mint amilyen valamelyik városrész fogadóképessé tétele. (Ez ugyanis elengedhetetlen feltétele az áthelyezésnek.) A másik összefüggés, amelyik itt feltűnik az, hogy az idegen létesítmény kitelepítése a lakóterületen előkészítő jellegű rekonstrukciós feladat (hiszen meg kell előznie a lakóterület átépítését), a város más részén viszont építési feladat formájában jelentkezik (mivel itt előbb létre kell hozni

a pótlást jelentő épületeket és létesítményeket). Ilyen esetekben az általában szokásos sorrend megfordul, mert az építési feladat befejezése az előkészítő feladat megkezdésének a feltétele.

A kitelepítés mellett a lakóhelyi rendeltetéstől idegen létesítmények jövendő sorsának másik alternatívája — mint említettük — az lehet, hogy megmaradnak a helyükön. Ez azonban csak akkor lehetséges, ha a szóban forgó létesítmények a lakóterület szerkezetének részévé válnak anélkül, hogy zavaró hatásuk a lakóhelyi rendeltetések betöltését akadályozná, vagy jelenlétük városképi disszonanciákat okozna; ezzel egyenértékű másik feltétel, hogy az említett létesítmények működése számára elfogadható körülményeket kell teremteni.

A helyes megoldáshoz kétféle úton lehet eljutni. Az egyik lehetőség magának az érintett létesítménynek olyan átalakítása, amelynek eredményeképpen zavaró hatása megszűnik. Ilyen lehet pl. az ipari üzem energiafelhasználásának jellegbeli megváltoztatása, szállítási igényeinek elfogadható mértékűre való csökkentése, vagy más formában való kielégítése, előnytelen városképi hatásainak megszüntetése; a távolsági utak, vasutak elkülönítése a lakóterület szintjétől, azok lesüllyesztése vagy felemelése által s. i. t. Jellegében ellentétes ezzel a másik lehetőség, az ti., amikor az illető létesítmény környezetében a lakóterület úgy átalakul, hogy összhangba kerül az idegen rendeltetéssel. Ennek érdekében feladattá válhat pl. lakóépületek bontása védőterület vagy védősáv létrehozása érdekében, a parkolási és szállítási igények kielégítéséhez szükséges felületek felszabadítása, a beépítési jelleg szükség szerinti megváltoztatása stb. (A kétféle megoldás nem zárja ki egymást, hanem kombinálódhatnak, azaz a lakóterületen maradó idegen létesítményt is átalakítják, és a közvetlen környezet is alkalmazkodik a jelenlétéhez.)

A későbbiekben, a meglevő lakóterületrészek átépítési problémáinak tárgyalásánál szó lesz azokról a részletfeladatokról, amelyek a nem lakóterületi rendeltetésű épületek és létesítmények megszüntetésénél, beillesztésénél szoktak jelentkezni. Ezeknek a lokális szempontoknak a mérlegelése mellett szem előtt kell tartani azokat a következményeket is, amelyeket az egész lakóterület szerkezetének alakulására nézve okozhat az ilyen létesítmények megtartása. Az elérendő cél az, hogy az idegen létesítmények ne feküdjenek elszórtan, hanem lehetőség szerint ott koncentrálódjanak, ahol jelenlétük nem okoz rosszabb lakókörülményeket, mint amilyen a lakóterület más részeire jellemző, továbbá nem akadályozzák az egységes ellátási rendszer létrejöttét és elfogadható városképek kialakulását. Ezt a követelményt érvényesítve is elkerülhetetlen, hogy a meglevő városok lakóterületét az idegen létesítmények ne tagolják vonal- vagy foltszerűen elhelyezkedve, összefüggően vagy szigeteket alkotva. Számuk, jellegük, elhelyezkedésük és kiterjedésük komoly jelentőségű lehet a lakóterület tagoltságának módja és mértéke szempontjából. Utalni kell e tekintetben a városnagyság jelentőségére is: ugyanaz a létesítmény, létesítménycsoport, amely egy kisváros lakóterületét határozottan részekre oszthatja, egy nagyvárosban esetleg lokális jelentőségűvé válik és csupán közvetlen környezetének alakulására van hatással. Mérlegelés dolga, hogy adott város esetében milyen mértékű tagoltságot tartunk még megengedhetőnek; ebben az említett városnagyságon kívül a városszerkezet rekonstrukciójára vonatkozó alapvető megfontolások is szerepet játszanak. Mindenesetre szem előtt tartandó, hogy a lakóterület erőteljesebb tagoltsága többletfeladatok megoldását kívánja meg: a lakóterületen belüli közlekedési és funkcionális kapcsolatok fenntartása vagy megteremtése érdekében az úthálózat érintett szakaszainak megfelelő kiépítését, esetleg tömegközlekedési vonalak nyitását, a szolgáltatások területi elosztásában és méretezésében a lakosság elhelyezkedéséhez való fokozott alkalmazkodást stb. Hasonlóan többletfeladatot jelent a lakóterületen belüli idegen létesítmények megfelelő működésének, közlekedési kapcsolatainak, esetleg városképi érvényesülésének a biztosítása.

Áttérve a harmadik feladatcsoportra, azaz azoknak az előirányzatoknak a kialakítására, amelyek a lakóterület rendeltetéseihez tartozó, meglevő épületekre és létesítményekre vonatkoznak, az alapvető megfontolások a következőképpen körvonalazhatók:

A meglevő lakóterületeken legnagyobb számban található épületfajta, a lakóépületek további sorsának eldöntése azért lényegbevágó a lakóterület egészének rekonstrukciója szempontjából, mert befolyásol minden további elhatározást. A döntés meghozatalánál mérlegelendő szempontok között vannak a kiindulásnál érvényesülő általános jellegűek; ezeket tárgyaljuk az alábbiakban. Azokkal a szempontokkal, amelyek mindig az adott átépítési feladat sajátosságaitól, a helyszíni viszonyoktól függően konkretizálódnak, a meglevő lakóterületrészek átépítési problémáinak tárgyalása során foglalkozunk.

Első megközelítésben azokat a lakóépületeket, amelyek a városnak olyan részén állnak, ahol a jövőben is lakóterületi rendeltetés lesz jellemző, kívánatos a helyükön tartani, hiszen a lakóhelyi funkció betöltéséhez mindenekelőtt lakóépületekre van szükség. Megszüntetésük — amely a bontás műveletében konkretizálódik — mégis többféle okból is indokolttá válhat. Mindenekelőtt olyankor, amikor a lakóépületek összefüggő csoportja avultsága és korszerűtlen beépítési módja miatt még nagyobb arányú felújítási, tatarozási munkák elvégzése árán sem

képes a bennük élők számára egészséges lakáskörülményeket biztosítani.

A lakóépületek avultsága és korszerűtlen beépítési módja rendszerint együtt jár. Ha mégis külön-külön fordulna elő, érdemes megjegyezni, hogy az egyértelműen avult épületek helyzetén csak azok bontásával lehet segíteni, a beépítési mód okozta előnytelen viszonyok azonban egyes esetekben részleges bontás (udvari épületszárnyak, melléképületek megszüntetése stb.) által is korrigálhatók. Minthogy a lakóházak részleges bontása szintén lakások megszüntetésével jár, az csupán a helyszíni beavatkozás jellegében különbözik a teljes bontástól. A lakóterületi rekonstrukció szempontjából azonban lényeges eltérés, hogy míg az elbontott lakóház szabadon maradt területével rendelkezni lehet (tehát olyan célra hasznosítható, amilyenre ott éppen szükség van), addig a részleges bontás után is ugyanazt a területet foglalja el az épület.

Sor kerülhet elfogadható állagú és beépítési módú lakóépületek bontására is, éspedig olyankor, amikor helyükön és környezetükben az átépítés alapvető célkitűzéseinek valóra váltása jellegbeli változást tesz szükségessé. Leggyakoribb ilyen változás, amikor a szóban forgó lakóterületrészen az előirányzott beépítés szintszáma, intenzitása megnövekszik, a telkekre osztás megszűnik, az épületek közötti beépítetlen terület kollektív felhasználásra kerül. A belső fekvésű, jelenleg zömében földszintes, extenzív beépítésű lakóterületeken szokott az ilyen feladat jellegzetes lenni, továbbá olyan külső városrészekben, amelyek városszerkezeti vagy más okokból többszintessé épülnek át. Lényegesen ritkábban kerül sor lakóházak bontására a beépítés magasságának és intenzitásának csökkentése végett. Egyes belső — főleg zártudvaros beépítési móddal kialakult — lakóterületeken szükségessé válhat épületcsoportok, épületek, esetleg csupán épületszárnyak megszüntetésével elfogadható mértékűre leszállítani a laksűrűséget.

További lakóépület-bontást idézhet elő az is, hogy meglevő városok lakóterületén belül gyakran a lakásállomány elfogadható állapota ellenére sem alakulhatnak ki megfelelő lakókörülmények, mert a kapcsolódó létesítmények vagy egészben, vagy részben hiányoznak. Ez a hiány általában kisebb elszigetelt területek felhasználásbeli jellegének megváltoztatásával megszüntethető. Így például lakóházak, lakóházcsoportok bontása válhat szükségessé akkor, ha a lakóterületen belüli közintézményhálózat kiegészítése végett egy újabb közintézmény vagy közintézménycsoport létesítendő, továbbá ha zöldterületek számára kell területet felszabadítani, akár lokális igények kielégítéséről, akár pedig a város zöldterületi rendszerének kiegészítéséről van szó. Az úthálózat korrekciója, parkolóterületek létesítése, forgalmi csomópontok kialakítása szintén szűkebb területre szorítkozó lakóházbontásokat tehet szükségessé. Hasonló következményekkel jár az is, hogy a lakóépületek csoportjának a lakóterületen maradó ipari üzemektől való elválasztása érdekében gyakran védőterületek, védősávok számára kell területet felszabadítani.

A lakóépületek bontása lakások megszüntetésével jár; ennek következtében előáll a lakás nélkül maradó lakosság elhelyezésének követelménye. A lakóépület-bontás tehát speciális kitelepítési művelet, mert a kitelepítés kényszere nem létesítményekre, hanem a városi lakosság egy részére vonatkozik. Mellőzve e bonyolult probléma részletes kifejtését, rá kell mutatni itt is az előkészítési és építési munkák szoros összefüggésére és kölcsönhatásaira. Ilyen mindenekelőtt az, hogy a lakások bontása csak addig a mértékig lehetséges, ameddig a hajléktalanná válók elhelyezéséhez rendelkezésre álló lakásalap ezt megengedi. A megoldás sokféle lehet, attól függően, hogy a kitelepítendő lakosság elhelyezése átmenetileg vagy véglegesen történik-e, és hogy számukra az átépítésre kerülő városrészben kell-e helyet biztosítani vagy pedig a város más részén. Mindenképpen szükség van a bontást megelőző olyan előkészítő műveletekre, amelyek keretében bizonyos számú — szokásos vagy speciális — lakást kell létrehozni; ettől függően lehet előirányozni az átépítési feladat volumenét, ütemezését, tehát magát az építést. Figyelembe véve, hogy rendszerint a város lakóterületén több helyütt és egyidejűleg szokott folyni lakásbontással járó átépítés, az említett lakásalapot pedig célszerű központosan kezelni, az egész város rekonstrukciójának időbeli és területi előirányzatai, valamint a lakóterület különböző részein megvalósítandó átépítési műveletek nem függetleníthetők egymástól.

Az előzőkből kitűnik, hogy a meglevő lakóépületek további sorsára vonatkozó döntéseink kétféle módon befolyásolják a lakóterület szerkezetének alakulását, illetve átalakítási lehetőségeit. Egyfelől — minden másfajta épülethez és létesítményhez hasonlóan — megtartásuk esetén a lakóterületnek azon a részén, ahol állnak, változatlan marad a felhasználás, bontásuk viszont azt jelenti, hogy a felszabaduló terület jövőbeli rendeltetését a szükségleteknek megfelelően állapíthatjuk meg. Másfelől csak a lakóépületekre jellemzők azok a rekonstrukciós összefüggések, amelyeket a lakásbontás következtében szükségessé váló lakosságáttelepítések indítanak el. Azért sajátosak ezek az összefüggések, mert nem elsődlegesen területekre és hálózatokra vonatkoznak, és nem elsősorban műszaki megfontolásokon alapulnak. A teendők bonyolultsága miatt olyan átfogó jelentőségű problémák áttekintésére van szükség, mint az egész város — és benne az egész lakóterület — rekonstrukciójának gazdasági lehetőségei és időbeli lefolyásának körülményei. A döntés során

nem lehet számításon kívül hagyni az átfogó előirányzatokat befolyásoló olyan tényezőket sem, mint az átépítendő lakóterületrészek társadalmi szerkezete, tulajdonviszonyai, az áttelepítendő lakosságnak új lakóhelyével szembeni elvárásai és megváltozó lakóhely—munkahely viszonylatai stb. Az átépítéshez fűződő meggondolásoknak tehát nemcsak a műszaki, hanem a szociológiai-pszichológiai jellegű következményekre és az eljárás jogi kereteire is ki kell terjedniük.

Részben hasonló, részben eltérő jellegű problémákat vet fel a lakóhelyi rendeltetéshez tartozó közcélú épületek és létesítmények bontása. A hasonlóság abban áll, hogy a megszüntetésre csak akkor kerülhet sor, ha a használattal szembeni igények is megszűnnek vagy más módon kielégíthetők. Az igények akkor szűnnek meg, ha az érdekelt lakosság elköltözik, vagy pedig helyben marad ugyan, de egy adott időponttól kezdve egy másik közintézmény szolgáltatásait veszi igénybe. A más módon való kielégítés akkor következik be, amikor az egész szolgáltatási rendszer átszervezése miatt az ellátás új formái feleslegessé tesznek egyes meglevő szolgáltató épületeket és létesítményeket. A felsorolt esetekben — ugyanúgy, mint a bontandó lakóépületeknél — nincs szükség a helyben való pótlásra. Abban a nem ritka esetben viszont, amikor a szolgáltatásokkal szembeni igények fennmaradnak, mert a lakosság is helyben marad (ha közben ki is cserélődik), a megszüntetést megelőzően pótlásról kell gondoskodni.

Egy közintézmény, park, szolgáltatási létesítmény stb. megszüntetés előtti pótlása akkor történik célszerűen, ha a használat folyamatossága és kényelme változatlanul fennmarad. A folyamatosság azáltal érhető el, ha a pótlás időben valóban megelőzi a megszüntetést, a kényelmes használat pedig azt kívánja, hogy az új létesítmény a megszüntetendő által kiszolgált terület súlypontjába kerüljön. Ebből az következik, hogy egy állaga, használhatósága alapján megszüntetésre kijelölt közcélú épület vagy létesítmény bontásának időpontja összefüggésbe kerül a pótlását szolgáló létesítmény helyének felszabadítási lehetőségeivel, azaz a ma ott álló épületek, létesítmények bontásának reálisan kitűzhető időpontjával. Összefüggés-láncolat áll fenn tehát az azonos és nem azonos rendeltetésű, bontandó és megmaradó, meglevő és egyelőre még csak előirányzott létesítmények között. Hogy ezek az összefüggések megfelelő módon alakuljanak, ahhoz az szükséges, hogy a lakóterületi rekonstrukció terveit ne csak időbenileg és területileg ütemezzük, hanem az egyes létesítmények vonatkozásában is.

Mindez értelemszerűen érvényes a lakóterületen belüli hálózatokra, különösen az úthálózatra. Általában célszerű törekedni a meglevő utak minél nagyobb részének megtartására. Ezáltal nemcsak a költségek csökkennek, hanem az építés szervezését is megkönnyíti, hogy az építkezésekhez szükséges felvonulás nem igényli további utak építését. Kivételt képeznek azok az esetek, amikor az átépítés annyira átfogó jellegű és egyidejű, hogy annak lefolyása alatt szinte nem is kell biztosítani a mindennapi élet folytatásának feltételeit, mert a lakosság teljes vagy majdnem teljes kiköltöztetése megoldható. Ez az eset csak minden szempontból elavult, szórványosan beépített lakóterületek átépítésekor következik be, amikor a rendszerint teljesen értéktelen úthálózatot egyébként sem lenne érdemes a beépítés új rendszerébe beilleszteni. Az átépítés szervezése számára is előnyös szokott lenni ilyenkor, ha a tömbök belsején keresztül vezetett új úthálózati rendszer előzetes kiépítése segíti elő a megvalósítást. Az olyan kombinált megoldás, amikor részben a meglevő utak felhasználásával, részben pedig új utak nyitásával alakul ki a hálózat, csak azokban az esetekben lehet célszerű, amikor a meglevő tömbök nagy kiterjedésűek, és az azokat átvágó utak környezetében a tervezett beépítés egyetlen ütemben megvalósul. Ilyenkor ugyanis nem fenyeget az a veszély, hogy az újonnan nyitott utak mentén létrejövő új beépítés szomszédságában, a régi utak mentén álló elavult épületek hosszabb ideig fennmaradnak.

A lakóterületen levő különböző épületek és létesítmények további sorsának eldöntése — mint láttuk — azért kíván körültekintő mérlegelést, mert a fenntartás vagy megszüntetés messzemenő rendeltetési, gazdasági és városképi következményekkel jár, és a döntés hatása továbbgyűrűzik a város, illetőleg a lakóterület távolabb fekvő részeire is. Nem csökkenti ennek a témának a jelentőségét, hogy esetenként a városok lakóterületének nagyobbik felén a rekonstrukciós műveletek lefolyása után nem az eredetileg is ott állott, hanem az új épületek és létesítmények lesznek mind használati, mind városképi szempontból a kialakuló helyzet meghatározói. Azok a lakóterületrészek, amelyeken ennek a fordítottja következik be — azaz a tervezett állapotban is az eredetileg ott állott épületek és létesítmények dominálnak — sajátosságaik alapján már a lakóterület átfogó tervezésének kezdetén körülhatárolhatók.

Ilyenek mindenekelőtt a nagyobb számú történeti-műemléki értékű épületet tartalmazó városrészek, amelyek csak ritkán nagyobb kiterjedésűek, mert a műemléki, városképi vagy történeti jelentőségű épületek szokásosan a városok központnak tekinthető részén helyezkednek el csoportosan vagy szórtan; a központon kívül fekvő lakóterületeken — amelyekről most szó van — inkább csak elvétve fordulnak elő. Az új épületeknek és létesítményeknek nemcsak elhelyezkedésükben, de gyakran kialakításukban (méreteikben, csatlakozásuk módjában stb.) is alkalmazkodniuk kell a megtartandókhoz. A

feladat megoldása azért kíván különös körültekintést, mert az ilyen városrészek rendszerint korszerűtlen lakókörülményeit elsődlegesen az említett kötöttségek szem előtt tartásával elhelyezendő és kialakítandó új létesítmények és épületek által kell megjavítani, esetenként speciális belső szerkezeti és városképi feladatokat megoldva.

Ugyancsak a meglevő épületek és létesítmények által meghatározott viszonyok maradnak jellemzők azokon a lakóterületrészeken, amelyek zömmel jó állagú és jelentős értéket képviselő épület- és létesítményállománnyal rendelkeznek. Ennek ismérve, hogy az ott levő épületek többségének építési anyaga, szerkezete, alaprajzi kialakítása a reális távlatra nézve is elfogadható korszerűség szempontjából, vagy gazdaságosan elvégezhető karbantartási és felújítási, esetleg részleges bontási vagy hozzáépítési munkákkal ilyenné tehető. Az új épületek elhelyezésére rendelkezésre álló vagy felszabadítható területek korlátozottsága miatt az újonnan létrehozható lakásmennyiség a meglevő állományhoz viszonyítva kisebbségben van. A jövőbeli ellátást a meglevő közcélú épületekre, létesítményekre és hálózatokra lehet alapozni, a szükségleteknek megfelelő kiegészítésekkel és korrekciókkal. Egészében véve tehát a lakókörülmények alakulását az átépítés keretében történő építkezések némileg javíthatják, de lényegesen nem alakíthatják át. Az elmúlt negyedszázadban kiemelt fejlesztésben részesült városaink — főleg Budapest — belső részén fordulnak elő ilyen lakóterületek.

A meglevő és megmaradó lakóépületek lesznek többségben azokon az összefüggő családiházas-telkes lakóterületeken is, amelyek közelebbi múltbeli vagy újabb parcellázások következtében jöttek létre és a telkek nagyobbik hányadán elfogadható állagú, megfelelő alaprajzú családi házak állnak. Az üres, valamint az értéktelen épületek bontása után esetleg szabaddá váló telkekre kerülő új lakóházak a kialakult helyzetbe kénytelenek illeszkedni, legfeljebb egyes elszigetelt részleteiben módosíthatják azt. Utólagos beavatkozások által esetenként javítani lehet a közintézmény- és közműellátás színvonalán, ami hozzájárul a lakókörülmények korszerűsödéséhez, de a szóban forgó lakóterületrész belső szerkezetét komolyabb mértékben nem módosíthatja.

Ide tartoznak végül természetszerűleg a városok lakóterületének azok a részei, amelyek az utóbbi évtizedekben egységes tervek szerint épültek fel, így épületeik, létesítményeik viszonylag újak és korszerűek, a közöttük levő viszonylatok előre meghatározott módon alakultak, ennek következtében az ott élők lakókörülményei lényegesen kedvezőbbek, mint a város más részeinek lakosságáé. Ha a teljes felépülés még nem történt meg, akkor a hiányzó épületek és létesítmények megvalósítása a feladat; ez jellegénél fogva kívül áll a rekonstrukció témakörén. (Akkor is így van ez, amennyiben — mint ez a gyakorlatban nem ritkán történni szokott — a további építkezések az eredeti rendezési tervek átalakítását okozzák.) Ha pedig a teljes felépülés megtörtént ugyan, de azóta jelentkezett újfajta igények kielégítése végett valamilyen célszerű megoldással további épületek létrehozására van szükség, ez a kiegészítés nem módosíthatja számottevően a kialakult helyzetet. Azért kell erre számítani, mert csak ritkán szabadítható fel terület új épületek számára, hanem inkább a meglevők átalakításával lehet a feladatot megoldani.

Azok a lakóterületrészek, amelyekről az előzőkben szó volt, a városok jellegzetességeitől függően kisebb vagy nagyobb foltokat alkotnak. Összességükben — mint említettük — általában kisebb kiterjedésűek azoknál a lakóterületrészeknél, ahol a lakóépületek zömének kora és állaga olyan, hogy további fenntartásuk a használhatósági hiányosságok mellett gazdaságilag is hátrányos, amihez társul a közintézmények, zöldterületek, mélyépítési létesítmények hiánya vagy avultsága, a területfelhasználás rendezetlensége, a városképi disszonanciák stb. A lakókörülmények megjavítását célzó rekonstrukciós műveletek eredményeképpen az ilyen területeken a meglevő épület- és létesítményállománynak csupán kisebb része maradhat meg; a korszerűsítés kitűzött céljainak eléréséhez döntően az újonnan létrehozott épületek és létesítmények segítenek hozzá.

A város lakóterületén tehát a rekonstrukció következtében egymás mellett állnak korábban is ott levő és megmaradó, valamint — rendszerint bontások által felszabadított helyeken — új épületek és létesítmények. Egymáshoz viszonyított arányuk és jelentőségük egy-egy adott lakóterületrész eredeti állapotát és jellegzetességeit, nemkülönben az előirányzatok megvalósulásának előzőkben említett térbeli és időbeli összetevőit, ezek kölcsönhatásait figyelembe vevő mérlegelés eredményeképpen alakul. Ebben a mérlegelésben mindezeken túlmenően szem előtt tartandó az is, hogy a lakóterület minden részének meghatározott feladata van a városszerkezet és azon belül a lakóterület szerkezete korszerűsítésére vonatkozó előirányzatok valóra váltásában.

Az övezeti rendszer szerepe a lakóterület szerkezetének alakulásában. Egy körülhatárolt lakóterületrész beépítési jellege (azaz az építési magasság, az épületek között beépítetlenül maradó terület felhasználási módja és a műszaki felszereltség mértéke) tekintetében a kötelező előírások azokba az átfogó elképzelésekbe illeszkednek, amelyeket az övezeti rendszer rögzít. Ebből következik, hogy a lakóterület átfogó jellegű tervezésének első lépése az övezeti rendszer megkonstruálása, azaz a lakóterület azon

összefüggő részeinek (övezeteinek) kijelölése, ahol a beépítési jelleg azonos. Az alábbiakban e műveletekhez kapcsolódó azon megfontolásokat részletezzük, amelyek új városok esetében nem jelentkeznek, vagy amelyek az ottaniaktól eltérnek. Mint a rekonstrukciónál általában, ezek a többletek és eltérések itt is az adottságok jelenlétéből származó hatások miatt állnak elő. Mi értendő ebben a vonatkozásban adottságokon?

Az új városokat, valamint néhány olyan várost kivéve, ahol a múltban övezeti előírásokat dolgoztak ki és ezek végrehajtását megkövetelték, városaink lakóterületén nem lehet egységes megfontolások alapján kialakult övezeti beosztásról beszélni. Nem jelenti ez azonban azt, mintha nem lennének olyan, egységes vagy nagyjából egységes beépítési jellegű kisebb-nagyobb kiterjedésű városrészek, amelyek vagy spontán fejődés folyamatában, vagy egyidejű tervezés, hatósági előírások eredményeképpen nyerték el ezt a jellegzetességüket. Az övezeti rendszer számára tehát az adottság nem egy-egy épület, létesítmény, hanem egy területnek épületek viszonylatai által meghatározott jellegzetessége. A döntést befolyásoló, ennél is általánosabb, nagyobb léptékű adottság, hogy megvannak a városszerkezetnek azok az összetevői (területfelhasználási tagolódás, főútvonalhálózat, főközpont és alközpontok elhelyezkedése, valamint általában a város morfológiáját alakító tényezők), amelyek az övezeti rendszer kialakítását befolyásolni szokták. Mindaz, ami ebből a rekonstrukció során nem szűnik meg, vagy nem alakul át, a létrehozandó övezeti rendszer számára el nem hanyagolható hatással jár.

Az említett adottságok sokféle variációban társulhatnak egymással, és a lehetséges változatok számát tovább növeli az értékelésnek a helyi viszonylatoktól függő különbözősége. Anélkül, hogy az eshetőségekkel külön-külön foglalkoznánk, módunkban áll néhány olyan, a meglevő városok lakóterületi övezeti rendszerében általánosan jelentkező sajátosságot felsorolni, amelyeknek csupán megjelenési formája változik városonként.

Mindenekelőtt bizonyosra vehetjük, hogy a meglevő városokban a lakóterület övezeti rendszere differenciáltabb lesz, mint az új városokban. Ez mindenekelőtt abban nyilvánul meg, hogy az övezetek — az általában kívánatos kompaktság ellenére — területileg tagolódnak.

A területi tagoltság — vagyis azonos beépítési jellegű lakóterületrészek többszöri előfordulása és egymástól elváló elhelyezkedése — különböző okokból állhat elő. Elsősorban azért, mert a városok legtöbbjében a korábbi spontán fejlődés folyamatában olyan helyzet jött létre, hogy egymástól távol eső helyeken is nagyjából azonos magassággal, beépítési móddal, telekméretekkel stb. építkeztek. Az érintett lakóterületrészeken (vagy legalábbis több ilyenben) nem lehet és nem is szükséges célul kitűzni a kialakult beépítési jelleg megváltoztatását, emiatt ezek azonos övezetekbe sorolódnak. Ugyancsak területi tagolódást okoz az a nem ritka eset is, hogy egymástól távolabb fekvő (eredetileg esetleg nem azonos beépítési jellegű) elavult lakóterületrészek átépítésénél azonos beépítési jelleget célszerű előirányozni (pl. lehetséges, hogy egyformán átlagos négyszintes beépítés kívánatos a város egyik részén levő földszintes és másik részén levő egy-két emeletes beépítésű lakóterületek szanálásánál). Sajátos módon az övezetek területi tagoltsága előállhat vagy fokozódhat az újonnan igénybe vett lakóterületek beépítésével is, amikor ezeken olyan beépítési jelleget terveznek, amilyen a meglevő lakóterületen már megvan és meg is marad (pl. a periférikus fekvésű ún. „lakótelep"-ek ugyanolyan övezetbe tartozhatnak, mint a lakóterület belső részén fennálló vagy előirányzott beépítés).

A differenciáltság másik megnyilvánulása, hogy az övezetek fajtáinak nagyobb változatossága alakul ki a meglevő városokban, mint ahogyan általánosan szokásos. Azért következik ez be, mert fennáll a lehetősége annak, hogy két lakóterületrészen a beépítési jelleg három ismérve közül kettő azonos, míg a harmadik különbözik. Például lehetséges két helyen egyforma szintszámú beépítés, megegyező színvonalú műszaki felszereltséggel, de olyan különbséggel, hogy egyik helyen fennmarad a jelenlegi telekosztás, a másik helyen, ahol újonnan építkeznek, a lakóépületek között beépítetlenül maradó terület kollektív felhasználásra kerül. Másik példa: nem lehet azonos övezetbe tartozónak tekinteni — noha mindkettő földszintes, családiházas-telkes — egy meglevő extenzív, falusias beépítésű és egy újonnan, egységesen tervezett, ikerházakból, sorházakból álló, közművesített lakóterületrészt sem.

A területi jellegű tagoltság és az övezetfajták változatossága tehát a meglevő városok lakóterületén létrehozható övezeti rendszerek sajátossága. Ez azonban csak addig a mértékig fogadható el, amíg nem vezet a rendszer mozaikszerűségéhez. Úgy kerülhetjük el ezt a veszélyt, ha az övezetek helyének kiválasztásában (ezen egyaránt értendő a meglevő lakóterületrészek szanálásakor és az újak létrehozásakor a beépítési jelleg megállapítása) sikerül egyeztetnünk a helyszíni adottságokat és lehetőségeket az adott feladatra vonatkoztatható városszerkezeti összefüggésekkel. E követelmény kielégítésének módozataira felsorolunk néhány példát.

Városaink legbelső, központos fekvésű lakóterületrészeinek jelenlegi beépítése egyes, akár műemléki szempontból, akár állaga folytán értékes lakóházak, lakóházcsoportok mellett — az illető város sajátosságaitól függően kisebb vagy nagyobb kiterjedésben — elavult, belátható táv-

latban bontandó tömbökből áll. Az átépítés szükségessége megadja a lehetőséget e területre vonatkozóan új övezeti besorolás megállapítására. A városszerkezeti helyzet következményeit értékelve, ritka kivételektől eltekintve, funkcionálisan és városképileg egyaránt a jelenleginél magasabb beépítés előirányzása kívánatos; ezt indokolják különben a gazdasági meggondolások is, mert így lehet csökkenteni ezen a fekvése alapján értékes területen a bontandó lakásoknak az újonnan építhetőkhöz viszonyított arányát. Ennek a legtöbb esetben érvényes szempontnak a megemlítése mellett hangsúlyozni kell a városközponthoz csatlakozó lakóterületek átépítésének különleges bonyolultságát, ami megkívánja minden velük kapcsolatos elhatározásban — így az övezeti besorolásban is — a sematizmus mellőzését.

Hasonlóan indokolt szokott lenni a beépítés magasságának emelése a jelenlegihez képest a városszerkezet csuklópontjain és legfontosabb vonalain, valamint azok környezetében. Így azok a lakóterületek, amelyek az alközpontok, a legfontosabb útvonalak, a folyópartok stb. mellett feküsznek, vagy amelyekre nagyobb távlatból nyílik rálátás, jelentőségüknek megfelelő kiképzésüket rendszerint a magasabb építési övezetbe való sorolásukkal kapják meg. Magának a beépítésnek a kialakítása itt is exponált tervezési és építési feladatot jelent.

Gyakran előfordul, hogy egy-egy meglevő lakóterületrész jelenlegi helyzete és jövendő sorsa úgy társul, hogy az épületállomány állaga alapján belátható távlatban nem kerülhet sor átépítésre, ugyanakkor előirányzott városszerkezeti szerepe sem indokolja a jelenlegi beépítési jelleg megváltoztatását. Ha a szomszédos lakóterületek ugyanilyen övezetbe tartoznak, nem vetődik fel vele kapcsolatosan probléma. Abban az esetben viszont, amikor a környezetben eltérő beépítési jellegű övezet alakul ki akár átépítés útján, akár új lakóterületek beépítésével, hacsak valamilyen sajátos városépítészeti meggondolás nem kívánja meg a különbözőség érvényre juttatását vagy hangsúlyozását, gondolni kell a szomszédos lakóterületeken kialakult helyzethez való alkalmazkodásra. Mivel az adottságok és követelmények úgy alakultak, hogy nagyobb arányú összefüggő átépítés nem irányozható elő, megnövekszik az elszórtan fekvő üres, vagy bontással, esetleg idegen létesítmények kitelepítésével azzá tehető helyeken megnyíló építési lehetőségek jelentősége. Ugyancsak az alkalmazkodást segítheti elő egyes tömbök részleges átépítése, a beépítés sűrítése vagy lazítása, felső emeletsorok bontása, emeletráépítések stb. Az övezeti rendszer célszerű alakulásához való hozzájárulást tehát nemcsak erőteljes beavatkozással, hanem részletintézkedésekkel is elő lehet segíteni.

Mindezek az ismertetett és az övezeti rendszer létrejöttét célzó más, itt fel nem sorolt meggondolások végeredményben olyan hatásúak, hogy a meglevő lakóterületen a jelenlegihez képest megnövekszik a magasabb beépítési jellegű részek kiterjedése és aránya. Ez — figyelembe véve városaink lakóterületének jelenlegi, általában extenzív beépítését — kedvező változást jelent. Ami pedig a lakóterület egészét — vagyis a meglevőket és az újonnan beépítendőket együttesen — illeti, az övezeti arányok mindenképpen a mostanihoz képest az intenzívebb beépítésű övezetek javára tolódnak el. Ennek az az oka, hogy az új lakóterületek — főleg az erőteljesebben fejlődő városokban — az egyidejű ún. „lakótelep"-építkezések által megnövelik a magasabb beépítésű lakóterületre telepített lakosok számát. Az arányeltolódás annak ellenére is bekövetkezik, hogy legtöbbször nem lehet elzárkózni új családiházastelkes beépítésű lakóterületek kijelölésétől és ezáltal a földszintes beépítésű övezetek kiterjesztésétől sem. Meg kell jegyezni ezzel kapcsolatosan, hogy az új, többemeletes építkezések az arányokat javítják ugyan, de területi értelemben nem mindig befolyásolják előnyösen az övezeti rendszert, mert városszéli elhelyezkedésük miatt az amúgy is fennálló tagoltságot még tovább fokozhatják. Az újabb magas beépítésű lakóterületek helyének kiválasztásánál ezért nagy körültekintéssel ajánlatos eljárni ebből a szempontból is. Ott pedig, ahol ilyen helyzet már kialakult, az övezeti beosztás célszerű megtervezésével lehet a hátrányos következmények kiküszöbölését vagy legalábbis csökkentését elérni. Mindenekelőtt azáltal, ha sikerül a külső fekvésű lakótelepek és belső városrészek közötti lakóterületen olyan átépítést kezdeményezni, amely velük azonos vagy hozzájuk hasonló beépítési jellegével kapcsolatot hoz létre közöttük. Az ebből a szempontból szóba jöhető lakóterületek közül természetesen a mellett kell dönteni, amelyiknek avult állapota leginkább valószínűvé teszi belátható távlatban a beavatkozást.

A lakóterületi egységek rendszerének létrehozása a rekonstrukció folyamatában. A meglevő városok lakossága valamilyen formában részesül azokban a szolgáltatásokban, amelyeket a lakóterületen belül igényelni lehet; ez az ellátás azonban mértékét és módját tekintve csak igen ritkán felel meg a követelményeknek. Más szóval: városainkban fellelhető egy olyan decentralizált szolgáltatási szervezet, amely a különböző közintézmények, szolgáltató létesítmények, parkok területi szétosztottságán és nem ritkán az úthálózat többé-kevésbé hierarchikus felépítésén alapszik, sőt néha még bizonyos meghatározott területhez kötött közösségek is kialakultak egyes városrészeken belül, de mindez — néhány esettől eltekintve — elsősorban spontán fejlődés eredménye lévén, sokféle előnytelen jellemvonással párosul. Így

például legtöbbször a különböző közösségi szolgáltatások szervező ereje nagyon korlátozott, mert az azonos szolgáltatási szinthez tartozó közcélú intézmények és létesítmények hatóterülete azok esetleges elhelyezkedése, kapacitásuk összehangolatlansága miatt egyáltalán nem esik egybe; az említett intézmények és létesítmények rendszerint kedvezőtlen körülmények között és egymástól elszigetelten működnek, így használhatóságuk csökkent értékű stb.

Ennek a helyzetnek alapvető vonásaiban való megváltoztatását célul tűzi ki és valósítja meg a városszerkezet rekonstrukciója azáltal, hogy megszabja a különböző ellátási hálózatok szerepét és a közöttük levő alapvető összefüggéseket. Ami ebből a lakóterületre tartozik, azt a lakóterületi egységek rendszere mint a lakóterületen belül igényelhető szolgáltatások szervezeti kerete konkretizálja. Könnyen belátható, hogy a városszerkezet rekonstrukciója — különösen ha az megfelelően hatékony beavatkozást jelent — elősegíti a lakóterületi egységek rendszerének létrejöttét, és egyben el is dönti annak főbb jellegzetességeit.

A városszerkezet elemei (különböző rendeltetésű területei, hálózatai) térbeli kapcsolatának jellege megszabja, hogy a lakóterületi egységek rendszerén belül a területi vagy pedig a hálózati összefüggések lesznek-e elsősorban jelentősek. A kisebb városokban — egyes kivételektől eltekintve — a nagyjából kompakt lakóterületen elérhetjük, hogy az egységek rendszere területi és funkcionális értelemben egyaránt tagolatlan legyen. A nagyobb lakosságszám viszont az egységek tartalmi változatosságát kívánja meg, ugyanakkor a kiterjedt városterület mind topográfiailag, mind rendeltetések szempontjából rendszerint tagolt; a követelmények és a lehetőségek egyformán oda vezetnek, hogy az egységek egy-egy összetartozó csoportján belül szoros, de az egységcsoportok között már csak laza a területi kapcsolat, vagyis a rendszeren belül inkább a hálózati jellegű összefüggések válnak jelentőssé.

A főútvonal-hálózat célszerű kialakítása — ami a városszerkezet rekonstrukciójának egyik fontos feladata — elősegíti az összhang megteremtését a lakóterületi egységek hierarchiája és az úthálózat hierarchiája között: az egységeket határoló és azokon áthaladó útvonalak már az összvárosi úthálózat belső törvényszerűségei folytán is olyan kapacitásúak, hogy megfelelően képesek lebonyolítani a város más részeiből az egységek felé, illetve az egységekből kifelé irányuló közlekedési áramlásokat. Ez az összhang azt eredményezi továbbá, hogy az egységek belső úthálózata a város főútvonalhálózatára kedvezően épülhet rá, ami előmozdítja egyfelől a lakóterületi egységek közötti közlekedési kapcsolatok előnyös megoldásán keresztül azok kívánatos együttműködését, másfelől az egységeken belüli különböző felhasználású területek célszerű egymás mellé helyezését.

A városszerkezet korszerűsítése tehát megnöveli a lakóterületi egységek rendszere létrehozásának lehetőségeit; egyáltalán nem bizonyos azonban, hogy a rendszer gyakorlatilag is megvalósul. Itt gyakorlati megvalósuláson azt értjük, hogy a tervezés távlatában (vagy másképpen: a tervezési időszak alatt) az egységek nagyobb része nyerje el végleges szerkezeti jellegzetességeit, a szolgáltatási szervezet megfelelően működjék bennük, továbbá induljon meg a többi, előirányzott egység kialakításának folyamata. Abban, hogy ez bekövetkezzék, a városszerkezet meglevő vagy újonnan teremtett adottságain kívül elsősorban annak van szerepe, milyen kereteket nyújtanak a lakóterület általános jellegzetességei (a meglevők és a tervezettek) az egységrendszer létrejötte számára.

Az összefüggő, minden irányban nagyjából azonos kiterjedésű, tagolatlan lakóterület kedvező a meglevő és megmaradó szolgáltató intézmények és létesítmények célszerű beillesztése szempontjából; a területi összefüggés ugyanis elősegíti az egységek szolgáltatási együttműködését, azaz az egyes egységekben jelentkező hiányok másutt való pótlását és a fennálló fölös kapacitások szintén másutt való felvételét. Ha viszont a lakóterület nem összefüggő és akár a természeti-földrajzi viszonyok folytán, akár rendeltetési okokból erősen tagolt, akkor az kedvező, ha a lakóterület egymástól elváló részei — távlati lakosságszámukat tekintve — legalább lakónegyed nagyságúak. Amikor ez nem érhető el, hanem a lakóterület különálló részén csak egy lakókörzet, vagy több, de racionálisan lakónegyeddé nem szervezhető lakókörzet kialakítására nyílik lehetőség, megfontolandó lehet bizonyos, a lakókörzeti szintnél magasabb fokú szolgáltatásokkal való ellátás is (elsősorban a kulturális, egészségügyi, oktatási, esetleg az igazgatási-politikai intézmények tekintetében).

Ha a lakóterületen belül kevés olyan létesítmény van, amelynek rendeltetése attól idegen (üzemi, raktározási, közlekedési, közmű stb. létesítmények, összvárosi jelentőségű közintézmények) és csak elszórtan, kis kiterjedésben fordulnak elő olyan területek, amelyek rendeltetése nem közvetlenül lakóterületi, akkor az egységekre osztást, az egységek tartalmát és kapcsolatait ezek az adottságok nem befolyásolják lényegesen. Mindez kötötté válik viszont akkor, ha nagyobb számban és kiterjedésben vannak a lakóterületi jellegtől idegen alkotóelemek, és ennek a helyzetnek a megváltoztatása reálisan nem irányozható elő. Ezek hatására előfordulhat, hogy a rendszer — bár a városnagyság ezt nem indokolja és a lakóterület is önmagában zárt — területileg nem összefüggő, hanem tagolt lesz: egymástól elváló lakókörzetek, vagy lakókörzetcsoportok,

esetleg lazább területi kapcsolatban levő lakókörzetek és lakókomplexumok rendszerré szervezése válhat feladattá.

A lakóterületi rendeltetéshez szükséges létesítmények — az úthálózat rendszere, a lakóterületi egységek szintjébe tartozó zöldterületek és főleg a közintézmények — állaga és elhelyezkedése többféleképpen is érezteti hatását. Különösen erőteljesen akkor, ha már a tervezés időpontjában viszonylag jól el van látva a lakóterület vagy egy összefüggő nagyobb lakóterületrész az ilyen, megfelelő állagú intézményekkel és létesítményekkel. A meglevő és fenntartandó épületek és létesítmények hasznosításának, felhasználásának, az egyes egységekbe való bekapcsolásának kényszere ugyanis az egységekre osztás lehetőségeit megköti. A szóban forgó intézmények és létesítmények elhelyezkedése a legtöbb esetben nem lesz összhangban a lakosságnak a lakóterületen tervezett eloszlásával, és ez az eltérés nem mindig korrigálható az újonnan létesítendő intézmények és létesítmények telepítésével. Emiatt, valamint a szolgáltatások hatósugarainak figyelembevétele érdekében az ugyanabba a fokozatba tartozó egységek lakosságszáma és kiterjedése lényegesen különbözhet egymástól. Másképpen alakul a helyzet olyankor, amikor a lakóterület ilyen intézményekben és létesítményekben szűkölködik, vagy állaguk nem megfelelő, mert megépítésük jelentős áldozattal jár, ami gazdaságilag hátrányos, de — legalábbis ebből a szempontból — lényegesen kevesebb kötöttséggel kell számolni az egységfokozatok hierarchiájának, nagyságának, tartalmának, együttműködési formájának megválasztása tekintetében.

2. Elavult lakóterületrészek átépítésének szempontjai

A szerkezeti kialakításban érvényesítendő meggondolások. Azoknál a lokális átépítési feladatoknál, amelyekre a lakóterület egyes lehatárolt részein sor kerül, a megoldásnak kettős kiindulása van. Egyik oldalról fennáll a városszerkezetre és a lakóterület egészére vonatkozó, átfogó jellegű rekonstrukciós elhatározásokba való illeszkedés követelménye, másik oldalról a korszerű lakókörülmények feltételeinek kielégítésére való törekvés szabja meg az átépítési műveletek tervezésével és megvalósításával kapcsolatos lehetőségeket és teendőket.

Az átépítést megalapozó tervezés menetében célszerűen először a szerkezeti problémák megoldására kerül sor: el kell dönteni az átépítésre szánt lakóterületrész pontos lehatárolását, a különböző rendeltetésű létesítmények és területek egymáshoz viszonyított elhelyezkedését, a külső és belső kapcsolatok megoldásának módját, meg kell határozni az úthálózat vezetését, elő kell irányozni a morfológiai felépítés jellegzetességeit, és általában ki kell elégíteni a tervezéssel szemben támasztott mindazon követelményeket, amelyeknek szerkezeti hatásuk lehet. Ezután következik a kimondottan formálási célzatú feladatok megoldása, a különböző jellegű és rendeltetésű épületek és területek közötti konkrét kapcsolatok kialakítása stb. Az alábbiakban elsősorban a szerkezeti jelentőségű meggondolásokra térünk ki, azokra is csak a témánk jellegéből folyó megszorításokkal.

A szerkezet előirányzásánál a tervezés felhasznál sokféle általános jellegű településtervezési előírást, ismeretet és módszert, amilyenek például: a lakóterület különböző alkotóelemeinek kapacitásbeli, kiterjedésbeli méretezése, az elemek viszonylatait meghatározó távolságok, hatósugarak, a közlekedési áramlások műszaki megoldási módja, a közművesítés gazdasági és műszaki feltételei, a kompozíciós kialakítás szokásos eszközei stb. Emellett még számolni kell azokkal a szintén általános jellegű összefüggésekkel is, amelyek egyfelől a tervezés előirányzatai, másfelől a megvalósítás gazdasági és technikai feltételei között állnak fenn. Az alábbiakban nem ezekkel a mindenféle lakóterületi tervezésnél számításba veendő meggondolásokkal foglalkozunk, hanem olyan speciális problémákkal, amelyek kimondottan az átépítési műveletek tervbeli megalapozása érdekében oldandók meg; vagyis azokkal a viszonylatokkal, amelyek a meglevő és a tervezett állapot egymásra hatásából állnak elő. Az a tény ugyanis, hogy az átépítendő lakóterületrészt egészében vagy bizonyos mértékig épületek és létesítmények foglalják el, és hogy meghatározott jellegzetességekkel bíró környezete van, nemcsak a bontás és építés sorrendjét, egymáshoz való kapcsolódását befolyásolja, hanem hatással van a tervezésre is.

Mindjárt a tervezés első lépésében, az átépítésre szánt lakóterületrész lehatárolásában is számolni kell ezzel a hatással. A határ helyes megvonása végett mindenekelőtt a tervezési feladatra vonatkoztatható összvárosi összefüggések tekintendők át: meg kell bizonyosodni róla, hogy a szóban forgó lakóterületrész valóban átépítésre van-e kijelölve, és hogy — az egész városrekonstrukció várható menetébe illeszkedően — az átépítés valamilyen formában való megindítására reális esélyek vannak-e, továbbá ismernünk kell mindazokat a külső feltételeket, amelyek kiindulásul szolgálnak a belső szerkezetre vonatkozó döntések számára. A tágabb környezet, azaz az egész város, az egész lakóterület szerkezetébe való illeszkedésnek ezeket a követelményeit szem előtt tartva olyan nagyságú (kiterjedésű, lakosságszámú) lakóterületrészt kell egyidejűleg tervezés alá vonni, amely környezetétől egyértelműen elválik mind helyzete, mind szerkezeti együvétartozása által.

Ezeknek a feltételeknek az értelmezése némileg bővebb kifejtést kíván.

A környezettől való elválás akkor vitathatatlan, amikor az illető lakóterületrész határai: természeti-földrajzi alakulatok (vízfolyások, a további terjeszkedést megakadályozó terepformációk, be nem építhető területek stb.), valamint azok a nagyobb kiterjedésű, nem lakóterületi felhasználású területek, amelyek mai rendeltetésüket a terv szerint távlatban is megtartják, vagy éppen a terv szerint kapnak ilyen rendeltetést. Az utaknak — amelyek gyakran szokták a tervezési terület határát képezni — a lehatároló jelentősége viszont nem mindig egyértelmű. Figyelembe kell venni elsősorban, hogy az utak jelenlegi és jövőbeni szerepe nem feltétlenül esik egybe. A városi utak különböző kategóriái (lakóút, gyűjtőút, forgalmi út, városi autóút) ugyanis tervezési fogalmak, amelyek nem mindig jellemzik az illető útnak a tervezés időpontjában ténylegesen betöltött szerepét. Az esetek egy részében egybeesik a szóban forgó út tervezett és mai forgalmi jelentősége: ilyenkor nincs szükség különleges megfontolásokra. Más esetekben viszont az út jelenlegi forgalmi szerepe megnövekszik vagy csökken, ismét más esetekben az út egyáltalán nincs is meg, csupán terv rögzíti a nyomvonalát. Az ilyenkor ajánlható eljárások azon alapulnak, hogy a lakóterületrész határaként kiszemelt utakat tervezett nyomvonaluk és jelentőségük szerint kell figyelembe venni, ugyanakkor nem szabad megfeledkezni arról sem, hogy amíg ez a tervben előirányzott állapot be nem következik, a lehatárolás tekintetében ideiglenes helyzet fog fennállni. Kérdés, milyen következményekkel jár ez az ideiglenesség?

A végleges rendeződést célzó folyamat lezajlása és időtartama egyaránt sokféle, előre egyáltalán nem vagy csak alig látható tényezőtől függ. Emiatt még ha teljes tervszerűséget tételezünk fel (azaz figyelmen kívül hagyunk olyan lehetőségeket, hogy egy útvonal nem a tervezett nyomvonalon és jelentőséggel valósul meg, vagy hogy egy meglevő útvonal — bár a terv így irányozta elő — mégsem tartja meg mostani jelentőségét, hanem végül is másféle kategóriájú úttá alakul át), akkor is igen korlátozott az érintett lakóterületrész átépítésével való összehangolás lehetősége. Így mindenekelőtt alig látszik valószínűnek a megvalósulás időbeli egybeesése, vagyis hogy egy városi főútvonal ugyanakkor épüljön ki végső formájában, amikorra a környezetében levő lakóterületrész átépül, illetőleg átépítése elkezdődik. Ennek fő okát abban kereshetjük, hogy a forgalmi utak a város egymástól távoli pontjait kötik össze, és összes hosszukhoz képest csak aránylag rövidebb szakaszuk határol (esetleg szel át) egy-egy, más összefüggések miatt egyidejűleg tervezendő lakóterületrészt. A területi összehangolás — az egybetartozó rekonstrukciós műveletek kapcsolatának alapja — ezek szerint csekély lehetőséghez jut. Tovább bonyolítja a helyzetet, hogy azoknak a forgalmi igényeknek a fellépése, amelyek kielégítésére az illető útvonal hivatott, az egész városszerkezet kialakulásának, illetve rekonstrukciójának folyamatában érvényesülő sokféle tényező függvénye, és ebben rendszerint nincs komolyabb szerepe az érintett lakóterületrész átépülésének. Ha mindezt szem előtt tartjuk, a város különböző részein folyó rekonstrukciós műveletek jellegének és időbeli megvalósulásának következményei és összefüggései kapcsolatba kerülnek egy ezekhez képest alárendelt jelentőségű döntéssel, az átépítésre váró lakóterületrészek lehatárolásával. A viszonylatok bonyolultsága indokolja, hogy az utak lehatároló jelentősége tekintetében rugalmas álláspontot foglaljunk el.

Az egyértelmű lehatároláshoz — mint említettük — nem elegendő a határoló vonalak célszerű kijelölése, hanem ezzel egyenértékű követelmény az átépítendő lakóterületrész szerkezeti együvétartozása is. Ez utóbbin azt értjük, hogy eleve tisztázottak legyenek mindazok a kapcsolatok és összefüggések, amelyek meghatározzák a különböző rendeltetésű létesítmények és területek elhelyezkedését és viszonylatait. Úgy is mondhatnánk, hogy az átépítendő lakóterületrész képezzen szerkezeti egységet, vagy legyen ilyenek együttese. Minthogy a lakóterületen belül olyan lehatárolható részek, amelyek ennek a követelménynek eleget tesznek, a lakóterületi egységek, célszerű, ha az átépítési feladatok tervezési területe megegyezik egy vagy több lakóterületi egység kijelölt területével.

A szerkezet kialakítására vonatkozó elhatározások ezek szerint kétféle hatás együttes értékelése alapján hozhatók meg:

— az egész város rekonstrukciójának a szóban forgó területre vonatkoztatható következményei, ezen belül kiemelten a tervezendő egységnek a lakóterületi egységek rendszerén belül előirányzott szerepe;

— az ott levő épületek és létesítmények, valamint az ezek által teremtett viszonylatok megmaradásának vagy megszűnésének lehetőségei.

Egészen röviden emlékezhetünk meg azokról a hatásokról, amelyek annak következtében állnak elő, hogy a belső szerkezetnek illeszkednie kell a város egésze és a lakóterületi egységrendszer által teremtett kötöttségekbe; ezekről a témákról ugyanis — igaz, hogy ellenkező irányból, a nagy egészből kiinduló megközelítéssel — már volt szó.

A város egészének a rekonstrukciós terve utalást tartalmaz arra, megmarad vagy megváltozik-e a szóban forgó lakóterületrészen belül a beépítési jelleg (ez a tervezett övezeti rendszertől függ), megmarad vagy megváltozik-e az érintő és áthaladó fontosabb útvonalak jelen-

tősége (erre a város forgalmi hálózatának terve ad választ), megmarad vagy megváltozik-e a lakóterületrészen belül és annak környezetében a területfelhasználás jellege (a területfelhasználási terv alapján), megmaradnak vagy kitelepülnek-e azok az intézmények és létesítmények, amelyek nem tartoznak szorosan a lakóterületi rendeltetéshez stb. Az összvárosi összefüggéseknek ezekhez az előirányzataihoz társulnak továbbá olyan követelmények, amelyek abból származnak, hogy a tervezendő egység a lakóterületi egységrendszer meghatározott szereppel felruházott része. Fokozatának megfelelő szolgáltatásokat kell nyújtania, ezek közül egyeseket esetleg speciális formában; együtt kell működnie a környezetében levő egységekkel a lakosság ellátásában; ha szükséges, illeszkednie kell egy magasabb fokú egység szervezetébe; megvalósulásával elő kell segítenie az egész egységrendszer létrejöttét. Így foglalhatók összse részletezés nélkül a belső szerkezet kialakítását befolyásoló, kívülről érkező hatások.

Az alábbiakban részletesebben kell szólni a másodikként említett hatásokról, amelyek az átépítendő lakóterületeken levő épületek és létesítmények megtartásának vagy megszüntetésének következtében állhatnak elő. Mint már korábban erről szó volt, az erre vonatkozó döntés az állapot és a tervezett megoldásba való beillesztés lehetőségeinek mérlegelése alapján születhet meg. Általánosságban igaz, hogy az átépítést mind gazdaságosság, mind pedig szervezés szempontjából előnyösen befolyásolja, ha az ott található épületeket és műszaki létesítményeket minél nagyobb mértékben sikerül az újonnan kialakítandó helyzetben is megtartani. Az ilyen megoldás ugyanis — egyes kivételektől eltekintve — a költségeket csökkenti, és ugyanakkor biztosítja az átépítés időtartama alatt a mindennapi élet számára szükséges létesítmények folyamatos üzemeltetését.

A megszüntetésre vagy megtartásra vonatkozó elhatározásunkat elsődlegesen az állag értékeléséből levont következtetésekre kell alapoznunk. Nagyon fontos ezért az állag körültekintő és lelkiismeretes felmérése, majd pedig egy olyan helytálló értékrendszer felállítása, amely az épületek és létesítmények korából és állapotából, valamint használhatóságából indul ki, és amelybe az egyes épületek és létesítmények egyértelműen besorolhatók. (A tervezési gyakorlatban a felmérés sem mindig alapos, az értékelés pedig gyakran egyszerű becsléssel helyettesítődik, amelynek helytállósága a becslést végző tapasztaltságától és rátermettségétől függ. Az ilyen eljárás csak kivételesen és első megközelítésként alkalmazható: esetenként csak azokra az épületekre lehet elfogadni, amelyek viszonylagos értéktelensége egyértelmű. Egyébként pedig a tervek megalapozása érdekében épületenként, a pénzügyi következményeket számba vevő összehasonlítás végzése elengedhetetlen.)

Olyan adatsorokkal kell rendelkeznünk az épületek és létesítmények állagára vonatkozóan, amelyekből a számítások mélységétől és részletességétől függő pontossággal megállapíthatók a megtartásból, ill. megszüntetésből származó gazdasági előnyök és hátrányok. A használatos módszerek legtöbbje azon alapszik, hogy a vizsgált épületet, létesítményt összehasonlítja egy ugyanolyan újonnan építendővel, amiből egyidejűleg kitűnik a viszonylagos érték, valamint a felújítás-korszerűsítés szükségessége, illetőleg célszerűsége. Ennek a témának gazdag szakirodalma van, ezért ezen a helyen a további részletezéstől eltekinthetünk azzal a megjegyzéssel, hogy az ismeretes módszerek mindegyike egzaktságra törekvése mellett — a probléma jellege folytán — szubjektív elemeket is tartalmaz; egyben ez a magyarázata az ajánlott számítási módok sokféleségének is.

Az állag értékeléséből szerzett ismereteknek a megoldandó feladatra való konkretizálása a tervezés folyamatában történik meg. Ennek szokásos menete az, hogy első lépésben előirányozzák a meg nem felelőnek ítélt, illetőleg bizonyos értéken aluli épületek és létesítmények bontását. A következő lépés a többi, állaga alapján különben gazdaságosan megtartható épület és létesítmény megvizsgálása abból a szempontból, vajon jellegzetességeik figyelembevételével beilleszthetők-e, és ha igen, milyen következményekkel a célszerűen kialakítható tervezési megoldásokba. Elsősorban és minden — különben megfelelő állagú — épületre és létesítményre vonatkozólag nyilvánvalóan az elhelyezkedés az egyik megvizsgálandó jellegzetesség. Fajtától függően további más tulajdonságok is szóba jöhetnek mint vizsgálati témák, így például lakóépületeknél a szintszám és a beépítési mód, közintézményeknél, utaknál, közműveknél a kapacitás, a hálózati kapcsolatok stb.

A meglevő épületek és létesítmények elhelyezkedését azért tekintjük elsődleges jelentőségűnek beilleszthetőségük megítélése szempontjából, mert ez befolyásolja egyes új létesítmények elhelyezésének lehetőségeit akár a funkcionális összetartozás révén (az újat a működési feltételekből kifolyólag a meglevő mellé vagy közelében kell telepíteni), akár pedig az igénybe vehető terület meghatározottsága által (ti. a telepítés szempontjából csak azok a területek jöhetnek számításba, amelyeket nem foglalnak el megmaradó létesítmények). Az átépítendő lakóterületrész belső szerkezetét pedig mindez azért befolyásolja, mert a meglevő állapot által teremtett korlátozó feltételek mellett az egyes új létesítmények elhelyezésének kötöttségei visszahatnak a többi alkotóelemek elhelyezkedésére, valamint a közöttük létrejövő vagy létrehozható kapcsolatok jellegére. A meg-

levő épületek és létesítmények egyéb említett tulajdonságai ritkábban vannak hatással a szerkezeti kialakításra, ami nem jelenti azt, mintha egyes esetekben ne befolyásolhatnák a beillesztésre vonatkozó döntést nagyobb súllyal, mint az elhelyezkedés.

A meglevő épületek és létesítmények beillesztésének lehetőségei és módszerei. Azok a megfontolások, amelyek segíthetnek abban, hogy elhatározzuk, egy-egy elfogadható állagú épületet, létesítményt fenntartsunk vagy megszüntessünk-e, és fenntartás esetén milyen módon illesszük be, szükségszerűen különböznek attól függően, hogy lakóépületek, a lakóterületi rendeltetések betöltéséhez szükséges épületek és létesítmények, vagy pedig a lakóterületi rendeltetésektől független épületek és létesítmények jövendő sorsát mérlegeljük. Így a témát eszerint háromfelé választva tárgyaljuk.

Az átépítésre szánt lakóterületen a tervezés időpontjában található, elfogadható állagú lakóépületek beillesztésének lehetősége elsősorban attól függ, mennyire zárt együttesként vagy mennyire szórtan helyezkednek el.

Ha több, egymáshoz csatlakozó tömb épületállománya, felszereltsége, beépítési rendszere korszerűség szempontjából nem kifogásolható, jelentős értéket képvisel, és a tervezés távlatán belül nem avul el annyira, hogy megújításának előirányzására lenne szükség, a megtartás indokoltsága legtöbbször nem is lehet kérdéses. A szerkezeti beillesztés módozatait az szabja meg, hogy itt tulajdonképpen már nem lakóépületekről, hanem a lakóterület egy összefüggő részéről van szó. Ennek megfelelően a kívánatos megoldásokat nem annyira az egyedi épületek tulajdonságaiból származó hatások szabják meg, hanem inkább az együttesekre jellemző olyan sajátosságok, mint pl. a különböző szolgáltatásokkal való ellátottság mértéke, a tervezett beépítési jelleggel való azonosság vagy eltérés, a környezethez való viszony funkcionális és városképi jellegzetességei stb.

Az ilyen tömböknek vagy tömbcsoportoknak a szerkezet kialakítására gyakorolt hatását illetően lényeges lehet, mekkora részt képviselnek ezek az átépítésre váró lakóterületen belül. Elvileg a szerkezet kialakítása annál kevésbé kötött feladat, minél kisebb az a terület, amelyet lényegében jelenlegi állapotában kell beilleszteni. Feltételezhető ugyanis, hogy a beépítetlen vagy gyökeres átépítésre kerülő területeken a tervezési feladat megoldása kevesebb korlátozó feltételbe ütközik, mint ott, ahol a beépítés megmarad. Az arányok mellett igen lényeges lehet az egymáshoz viszonyított elhelyezkedés is, mert ez megkötheti a közcélú intézmények és létesítmények elhelyezési lehetőségeit, valamint a nem lakótömbi területrészek kapcsolatát.

A közcélú intézmények és létesítmények csoportja akkor helyezhető el célszerűen a fenntartandó beépítésű tömbök csoportjában, ha ott a lakóépületek mellett vagy között vannak olyan közintézmények, amelyekhez előnyösen lehet csatlakozni, vagy ezek a közintézmények bővíthetők, és a kiszolgált területhez viszonyított elhelyezkedésük — a hatósugarak és a megközelítés lehetőségének figyelembevételével — kedvező ellátási feltételeket nyújt. Ez különben ritka eset; a közcélú intézmények és létesítmények elhelyezésére rendszerint bontások által szabaddá tehető területek kínálnak kedvezőbb lehetőségeket mind szerkezeti szempontból, mind pedig a megvalósítás lehetőségeit figyelembe véve. A kombinált megoldás csak olyankor célravezető, amikor a szolgáltatások decentralizálása egyébként is indokolt a letelepült, illetve letelepítendő lakosság aránya, a szóban forgó szolgáltatások hatósugara, a megközelítés lehetőségei, a megvalósítás ütemezése stb. miatt.

Az előzőkben tárgyalttal ellentétes eset — vagyis ha az elfogadható állagú lakóépületek szétszórva helyezkednek el — következményei kétfelé ágaznak.

Amikor az ilyen lakóházak ott állnak, ahol szerkezeti szempontból amúgy is lakóházcsoportok vagy lakótömbök számára a legalkalmasabb a hely, a beillesztés legfeljebb formálási és nem szerkezeti problémákat vethet fel. A szerkezetet közvetlenül befolyásoló hatások állhatnak elő viszont abból, ha a megmaradónak ítélt lakóépületek ott is előfordulnak, ahol nem lakóházcsoportok vagy lakótömbök, hanem inkább közintézmények, parkok, közlekedési létesítmények elhelyezése lenne kívánatos. Szerkezeti következménynek tekinthető az is, hogy ezeknek a lakóépületeknek a megközelítése végett esetleg fenn kell tartani a lakóúthálózatnak az újonnan létrehozott beépítés szempontjából különben felesleges részeit.

A tervezésnek ilyen esetben mérlegelnie kell, hogy a kötöttségek miatt előálló szerkezeti kompromisszumok — a közintézmények, parkok nem legelőnyösebb elhelyezése, a kapcsolatok részleges hiánya, a kívánatosnál sűrűbb úthálózat stb. — még elfogadható mértékűek-e. Ha az elszórt, de megfelelő állagú lakóépületek elhelyezkedéséből származó előnytelen hatások halmozódva olyan helyzetet teremtenek, hogy a szerkezet elfogadható kialakítását veszélyeztetik, szükségessé válhat egyes lakóépületek bontásának előirányzása. Ezt a döntést — mivel elfogadható állagú épületekről van szó — körültekintően össze kell hangolni az ütemezés lehetőségeivel.

A fentiekben részletezett két eset között átmenetet képezhet, ill. azokkal kombinálva fordulhat elő, hogy a jó állagú lakóépületek egy, esetleg több, de egymáshoz nem kapcsolódó lakótömbben, lakóházcsoportban koncentrálódnak.

A beillesztés követelménye inkább magán a lakóházcsoporton belüli foghíjak beépítése, vala-

mint a közvetlen környezet alakítása szempontjából termel ki kötöttségeket. Mindenekelőtt megkötheti a meglevő lakóépületek közé újonnan építendő lakóépületek magasságát: lehetséges, hogy az illeszkedés végett az övezeti előírástól eltérő szintszámú lakóépületeket kell építeni. Kötötté válhat az új lakóépületek építési vonala, hossza, mélysége, esetleg egész konfigurációja; meghatározott lesz az alkalmazható építési technológia; nem lehet szabadon rendelkezni a lakóépületcsoport beépített és be nem épített részei közötti arány tekintetében; a beillesztés, ill. illeszkedés városképi problémáit meg kell oldani stb. Az ilyen elszigetelt épületcsoportok kiegészítése, részleges átépítése — gyakran az egész átépítés menetéből kiragadva — aránylag sűrűn előforduló tervezési feladatot képez.

Nem ritkán előfordul, hogy a beillesztendő lakóházcsoport épületeinek szintszáma nem egyezik meg az övezeti tervnek erre a területre vonatkozó előírásaival. A tervezési gyakorlat az előirányzottól eltérő szintszámú (rendszerint alacsonyabb), de állagukat tekintve értékes lakóépületekből álló tömbök, esetleg nagyobb tömbrészletek megtartására szokott törekedni. Ez legtöbbször helyeselhető is, különösen akkor, ha ezek a tömbök, tömbrészletek nem bontják meg az átépítendő lakóterületrész szerkezetét, vagyis az általuk elfoglalt terület amúgy is lakótömbök számára lenne felhasználható, továbbá ha el lehet kerülni a kedvezőtlen városképi következményeket. A megtartás lehet időleges is, azaz csak a tervezési időszakon belüli, ezt követően pedig a bontás bármikor aktuálissá válhat. Erre azonban a szerkezet előirányzásánál figyelemmel kell lenni.

A lakóterületi szintű szolgáltatásokat nyújtó, elfogadható állagú épületek és létesítmények beillesztésével kapcsolatosan jelentkező szerkezeti megfontolásokat célszerű a közintézmények, zöldterületek és az utak érintett fajtái szerint megkülönböztetni.

A meglevő és megmaradó közintézmények elhelyezkedésük által eldönthetik, hogy az átépítés lebonyolítása után az illető lakóterületrészen a szolgáltatásokra a koncentráció vagy a decentralizáció lesz-e jellemző. Ha lakókörzetről van szó, mindkét megoldást el lehet fogadni, így az alapfokú közintézmények beillesztése általában megnyugtató módon megoldható szerkezeti kompromisszumok nélkül. A lakónegyedi szintű közintézményeknél inkább koncentrációra kell törekedni, mert ezáltal csökkenthető a központ aránylag magas út- és parkolóterületigénye, a magasabb fokú közintézmények együtteseinek városképi hatása pedig fokozódik. A koncentráció annyira kívánatos, hogy ennek elérése érdekében helyes lehet előirányozni egyes, kedvezőtlen elhelyezkedésű közintézmények bontását vagy még inkább más célra — rendszerint alapfokú közintézménnyé — való átalakítását is.

A közintézmények vonatkozásában az elhelyezkedés mellett másik lényeges tényező azok kapacitása. Minthogy az átépítendő lakóterületeken a lakosságszám a jelenlegihez képest általában megnövekszik, még abban a különben ritka esetben is, ha a meglevő közintézmények eddig megfelelő szintű ellátást biztosítottak, rendszerint elő kell irányozni a kapacitás növelését. Leggyakrabban pedig az fordul elő, hogy az átépítés során nemcsak a lakosságtöbblet ellátásához szükséges kapacitásokról, hanem az eddig fennállott hiányok pótlásáról is gondoskodni kell. A közintézmény-ellátás kapacitásának növelése lehetséges vagy a meglevő közintézmények bővítésével, vagy újak építésével. Gazdasági szempontból általában az előnyös, ha a megfelelő állagú és elhelyezkedésű közintézményeket bővítjük, akár rá-, akár hozzáépítéssel; ez területtakarékosság szempontjából mindig, építési költségek szempontjából pedig legtöbbször kedvező. Telekigényes közintézmények esetében természetesen ilyen megoldásról csak akkor lehet szó, ha a szükséges telektöbbletet más területek rovására biztosítani lehet. Nem szabad megfeledkezni arról sem, hogy ez a módszer komoly kötöttségeket okoz az átépítendő lakóterületrész szerkezetének alakítására nézve, mert rögzíti a meglevő közintézmények elhelyezkedését. Ha ezáltal a kiszolgálás hatékonysága csökkenne, a tervezésnek mérlegelnie kell, nem járnak-e a gazdasági előnyök túlzott használati hátránnyal.

Általános érvénnyel kimondhatjuk, hogy a meglevő zöldterületek megszüntetésére nem kerülhet sor, hanem azok fenntartása — kivételes esetektől eltekintve — mindig célszerű. A zöldterületek ugyanis jellegüknél fogva különböznek a többi létesítményektől: nem kell vizsgálni, hogy az illető lakóterületrészt megillető kiszolgálási szinthez tartoznak-e vagy sem; hasznosításuk — a zöldterületigény kielégítésére való felhasználásuk — mindenképpen megoldható. Elhelyezkedésük adottságot jelent azon létesítmények számára, amelyeket kívánatos zöldterületekhez csatlakoztatni. Így mindenekelőtt maga a zöldterületi ellátás rendszerint szükséges bővítése előnyösen oldható meg, ha a meglevő növényzettel fedett területből mint bázisból kiindulva lehet a fejlesztést végrehajtani. Hasonlóképpen kedvező, ha a nagyobb telekigényű közintézményeket a meglevő zöldterületekhez csatlakozóan helyezzük el, mert ezzel megnöveljük a növényzettel fedett területek hatékonyságát, és megengedhető a fajlagos zöldterület minimumhoz közel eső értékének alkalmazása, amire átépítendő lakóterületeken amúgy is sor szokott kerülni.

Az úthálózat vezetése lényegében az épületek és létesítmények elhelyezésének és a környezettel való kapcsolatok biztosításából szár-

mazó feladatok megoldási módjának van alárendelve, ezért ezek függvényében határozható meg, hogy a meglevő úthálózat mely — egyébként megfelelő állapotú — szakaszai illeszthetők be a tervezett úthálózatba. Gazdaságosság és a megvalósítás lebonyolítása szempontjából egyaránt előnyös, ha az úthálózat minél nagyobb részét hasznosítjuk és minél kevesebb új út építésével oldjuk meg a közlekedési problémákat. Másik oldalról viszont az is előnyös gazdaságilag, ha pótlás igénye nélkül sikerül egyes meglevő útszakaszokat megszüntetni.

Az úthálózat rövidítésének ugyanis az útépítési, felújítási és üzemeltetési költségek csökkentésén kívül jelentősége van abból a szempontból is, hogy így beépítetlen területeket lehet nyerni akár beépítés, akár tömbökön belüli ún. szabadterületek kialakítása céljára. A meglevő lakóúthálózat jelentős hosszúságú szakaszait lehet rendszerint kiiktatni akkor, ha a beépítési jelleg megváltozik, az alacsonyabb beépítést magasabb váltja fel, mert ilyenkor a meglevő, általában elaprózott tömbök összevonása kívánatossá válik.

A lakóterületi rendeltetésből független, de az átépítés után is megmaradó, vagyis beillesztendő létesítmények közül a leggyakoribbak az ipari üzemek, valamint az összvárosi vagy regionális jelentőségű közintézmények.

Az ipari üzemek problémáival való foglalkozás — tekintettel arra, hogy az elhatározások később már nem módosíthatók — különös figyelmet igényel. A tervezés emiatt arra kényszerül, hogy minden üzemre külön-külön számba vegye az annak fenntartását, fejlesztését vagy kitelepítését indokló, ill. befolyásoló működtetési és gazdasági követelményeket. Az üzemek szempontjából célszerűnek mutatkozó fennmaradási igényt szintén külön-külön felül kell vizsgálni, abból kiindulva, hogy a lakóterület korszerűsítésének alapvető feltétele a környezetüket zavaró, valamint a kisebb, különben egészségügyi és más szempontból nem ártalmas, de lakóépületek közé ékelődött vagy azokba betelepült üzemek megszüntetése. Ugyanakkor a lakófunkció számára nem káros — egészségügyileg és elhelyezkedése szempontjából nem kifogásolható — üzemek beillesztendő adottságok, hacsak valamilyen összvárosi megfontolás alapján, esetleg termelésfejlesztési okból nem irányozzák elő a kitelepítésüket.

Az üzemek megszüntetését vagy fenntartását illetően az sem közömbös, vajon azok egymás mellett vagy szórtan helyezkednek-e el. A szórtság olyan beillesztési nehézségekkel járhat, hogy emiatt az egyébként elfogadható mértékben ártalmas üzem kitelepítése is gyakran indokolttá válik. Nem lehet ugyanis megfelelő lakókörülményeket teremteni az olyan tömbökben, amelyekben lakóépületek és ipari üzemek keverten fordulnak elő. Előnyösebb, amikor az egymáshoz csatlakozó üzemekből (esetleg további üzemek telepítésével) lakóházaktól mentes külön tömböt vagy tömböket lehet képezni, és ezeket a szomszédos lakótömböktől nagyobb távolság hagyásával és növényzet ültetésével sikerül izolálni. Az ilyen üzemi tömbök léte és elhelyezkedése az átépítendő lakóterületrész szerkezetét erőteljesen befolyásolja, elsősorban a lakóterületi egységek határainak megvonására, illetőleg azok belső tagolódására gyakorolt hatása által.

Ez utóbbit illetően olyan megoldásra helyes törekedni, amikor az üzemi tömbök a lakókörzeteken kívül, azok közé helyezkednek, mert ezáltal kevésbé zavarják a lakókörülményeket, kirekesztődnek az érintett lakókörzetek belsejéből az azoktól idegen közlekedési áramlások, nem növekednek meg a szolgáltatások hatósugarai, az üzemek izolálása egyszerű módszerekkel megoldható, a városképi disszonanciák elkerülhetők stb. Ilyen módon elvileg olyan rendszer alakulhat ki, amelyben az üzemi tömbök a lakókörzeteken kívül, de a lakónegyedek (vagy ha lakónegyedek nincsenek, az egész lakóterület) szerkezetébe illeszkedve helyezkednek el. Egy-egy lakónegyeden belül természetesen több üzemcsoport is elképzelhető. Mivel ez a megoldás módot ad az üzemek koncentrálódására, összeadódhatnak azok egyenként jelentéktelen káros hatásai, ezért is kívánatos erőteljesebben elválasztani az üzemi tömböket a lakóépületek csoportjától.

Az üzemek szórt elhelyezkedése önmagában is, de különösen a lakóterület többi adottságával társulva, ellentmondhat az előzőkben körvonalazott megoldásoknak. Feladattá válhat ezért a lakókörzeteken belül is egyes, környezetüket nem zavaró, lakóterületen egyébként is elhelyezhető ipari üzemek beillesztése. Ilyenkor szintén célszerű, ha ezek az üzemek önálló tömböt alkotnak és elválnak a lakóházcsoportoktól; ezt a követelményt néha még egyetlen üzem tömbösítése által is érdemes érvényre juttatni. Ezáltal csökkenteni lehet azokat a korlátozásokat, amelyek abból állnak elő, hogy az üzemek elhelyezkedése lényegében negatív, tiltó jellegű hatásaival — közismert módon — megköti a meglevő lakótömbök kiegészítésének, az újonnan építendő lakóházak elhelyezésének, egyáltalán a lakóépületek csoportosításának lehetőségeit. A lakókörzeteken belüli ipar el nem hanyagolható hatással van a közintézménycsoportok helyének kiválasztására is. Általában előnyös, ha az üzemek tömbje csatlakozik a lakókörzet közintézményeinek csoportjához, mivel ezáltal a lakókörzet külső szállításokat vonzó létesítményei összevonódnak. Városképi szempontból is kívánatos a szomszédos elhelyezkedés, mert az ipari épületek és a középületek tömegeinek egyeztetése egyszerűbben megoldható, mint ugyanez lakóépületekkel. Ugyanúgy előnyös lehet, ha az üzemek a zöldterületek mellett feküsznek, elsősorban védelmi okokból,

valamint azért, mert elérhető általa, hogy az üzemek körüli védősáv és az egység parkja közös zöldterületi együttest képezzen. A beilleszteндő ipari üzemek elhelyezkedése tehát hatással van a zöldterületek létesítésére is.

Hasonló gondolatmenettel kereshetjük a megoldást a magasabb fokú, összvárosi, regionális jelentőségű, továbbá esetleg lakókörzeten belül a lakónegyedi, lakónegyeden belül a nagyvárosi egység szintű közintézmények beillesztésére. Sajátos vonása ennek a feladatnak, és a szerkezeti hatások is legtöbbször abban nyilvánulnak meg, hogy a középületek jelentőségének hangsúlyozása, működésük kedvező feltételeinek megteremtése — legalábbis környezetükben — az átépítés fontos célkitűzésévé válik. Evégett előnyös az újonnan létesítendő jelentősebb középületeket hozzájuk csatlakozóan felépíteni, hogy ezáltal reprezentatív együttes jöjjön létre; különös gond fordítandó a környező lakóházak beépítési magasságának és beépítési módjának meghatározására; alaposan mérlegelendők a környezetalakítással elérhető városképi hatások. Ugyancsak szerkezeti következményekkel járhat az is, ha a hangsúlyozás érdekében kívánatos a közintézmények környezetében zöldterületek létesítése, akár ezek keretezése, akár az esetleges városképi disszonanciák eltüntetése érdekében. A felsorolt lehetőség és teendők közös vonása, hogy valamilyen létesítményeknek vagy létesítménycsoportoknak a középületek mellé rendelésére kerül sor, tehát a szerkezet kialakítását illetően kötöttség áll elő.

További szerkezeti jelentőségű hatásnak tekinthető, hogy a magasabb fokú közintézmények járművel és gyalogosan való megközelítése, a megfelelő nagyságú parkolóterületek biztosítása befolyásolhatja az átépítés után létrejövő közlekedési rendszer kialakítását. Az egyéb épületek és létesítmények megközelítésére szolgáló utak vezetését, a parkolóterületek elhelyezkedését stb. ennek figyelembevételével kell meghatározni, egyes esetekben ezeknek a hatásoknak alárendelten megoldani.

A megvalósítás várható menetének hatása a tervezési megoldásra. Amikor egy lakóterületrész (lakóterületi egység) átépítésének tervezését végezzük, az előzőkben említett szerkezeti jelentőségű megfontolások és a formálás általánosan szokásos módszereinek alkalmazása mellett arra is törekednünk kell, hogy a tervezés eszközeivel segítsük elő a megvalósítás zavartalanságát. Ehhez pedig az szükséges, hogy tisztában legyünk vele, hogyan folyhat le egy meglevő lakóterületrész átépülése, mely mozzanatok igénylik a tervezés intézkedését.

Kiindulásul tudnunk kell, vajon az átépítés előre meghatározható időszakon belül megvalósul-e, vagy pedig csak nagyobb távlatban aktuális, ami nem jelenti azt, mintha nem kerülhetne sor — egyelőre be nem látható időpontokban — elszigetelt építési tevékenységre.

Az egyszerűbb eset, amikor a tervbeli előirányzatok elérése érdekében az átépülés a tervek elkészülte után megkezdődik és egy bizonyos időn belül lezajik. Ez csak ritkán történik úgy, hogy az érintett lakóterületrész egészén egyszerre megindul a bontás és az építés. A szokásos menet az, hogy meghatározott területen, meghatározott volumenű bontás után nyílik meg az építési tevékenység megkezdésének lehetősége. A tervezés tehát akkor segíti megfelelően a megvalósítást, ha nemcsak az elérendő végső állapotot rögzíti, hanem állást is foglal az egész és a részletek területi, időbeli viszonylatai tekintetében, és mindezt a bontási-építési volumenre vonatkoztatva. Más szóval: az átépítési tervnek körültekintő ütemezést kell tartalmaznia.

Az ütemezést megkönnyíti, ha a tervezés, illetőleg megvalósítás tárgyát képező lakóterületrész szerkezeti-szervezeti egybetartozása által is egységet képez, mert ilyenkor egyértelműbben jelölhetők ki az egyes ütemeken belül a lakásépítéssel együttesen megoldandó járulékos építési feladatok, vagyis célszerű, ha egybeesik a lakóterületi egységrendszer egy kijelölt egységével, egy lakókörzettel. A lakókörzetek átépítésének területileg és időben elváló ütemeit akkor állapítjuk meg helyesen, ha az egyes ütemek megfelelően helyezkednek el mind az egység szerkezetében, mind a megvalósítás sorrendjében, önmagukban megvalósíthatók, továbbá megvalósulásuk fokozatosan hozzájárul az egység létrejöttéhez. Ez utóbbi követelményt az egyes ütemek nagyságának és helyének megállapításánál a gazdasági, lakásgazdálkodási, építéstechnológiai és városképi szempontokkal egyenrangúan kell érvényre juttatni.

Másik lényeges körülmény, amelyet szem előtt kell tartanunk, hogy az új építkezés sem elhelyezkedésében, sem nagyságában, sem pedig összetételében nem függetleníthető a meglevő és esetleg csak ideiglenesen megmaradó lakások, valamint közcélú intézmények és létesítmények állapotától és elhelyezkedésétől. Különösen vonatkozik ez az első ütemre. A további ütemek kevésbé kényesek az említett összefüggésekre, mert már rendelkezésre áll egy olyan korszerű épület- és létesítményállomány, amelyre a további átépítést alapozni lehet.

A kétféle említett követelmény — a lakókörzet előirányzott formában való létrejöttének elősegítése és az építési tevékenységnek a jelenlegi helyzetre való alapozása — az esetek többségében összefüggésbe kerül egymással, mégpedig a következő módon:

Az átépítés az első ütemben akkor lenne a legegyszerűbb, ha az minél kisebb területre terjedne ki, mivel így egyszerre kisebb lakásmennyiség bontódna, ebből kifolyólag kisebb létszámú lakosság kiköltöztetését kellene megol-

dani. Ugyanakkor azonban gondoskodni kell az újonnan építhető lakásokban letelepítendő lakosságtöbblet szolgáltatásokkal való ellátásáról is. Ez pedig akkor oldható meg gazdaságosan, ha az ellátandó lakosság létszáma alapján méretezett közintézmények és egyéb létesítmények kapacitása minél nagyobb, vagy legalábbis elegendő a racionális működéshez. Ennek elérése kétféle módon lehetséges. A ritkábbik eshetőség az, amikor a meglevő intézmények megfelelő állapotúak, az előirányzott szerkezetbe beilleszthetők és egyben bővíthetők is; ilyenkor annyi lakást lehet építeni, amennyit az intézmények bővítése — figyelembe véve a már ott élő lakosság igényei kielégítésének fokát — megenged. Ennél sokkal gyakrabban fordul elő az, amikor a lakásépítéssel egyidejűleg új közcélú épületeket és létesítményeket is kell építeni, összehangolva azok kapacitását és a felépítendő lakásmennyiséget.

Szükségszerűen különbözik tehát a szolgáltatások megszervezése az átépítés időtartama (és annak egyes ütemei) alatt attól, amit az átépítés utánra lehet előirányozni. De az átépítés folyamatában (annak egyes ütemeiben) alkalmazott megoldások visszahatnak a végső állapotra, illetőleg annak tervbeli előirányzatára is. Így például az átépítés egyes ütemei a lakásépítés és a szolgáltatások összehangolása érdekében képezhetnek lakókomplexumokat; ilyenkor a lakókörzeteknek lakókomplexumokra osztása akkor is létrejön, ha ez máskülönben nem lenne indokolt. Vagy ugyanazon ütem lakás- és közintézmény-építése területileg elválhat egymástól; emiatt figyelembe kell venni, hogy a szerkezeti tagolás a végleges kialakulást megelőzve létrejön. Előállhatnak provizóriumok, keletkezhetnek időlegesen kihasználatlan szolgáltatási kapacitások, vagy előfordulhat ugyancsak időleges ellátatlanság. A megvalósítás körülményeit és időbeli lefolyását ismerve, a tervezés mindezekkel számolhat és a legcélszerűbb megoldást keresve alakíthatja ki előirányzatait mind az egész lakóterületrész átépítésére, mind pedig annak ütemezésére.

Nehezebb a tervezés munkája olyankor, amikor a megvalósítás körülményeit és időbeli lefolyását nem ismeri előre, tehát azzal kell számolni, hogy az előirányzatok az építési igények jelentkezésétől függően, egymástól időben és területileg elváló részletekben, elszórt építkezések formájában valósulnak meg. Nem lehet szó tehát tervszerű időbeli és területi ütemezésről, hanem a megvalósulás folyamatának természetéhez alkalmazkodó tervbeli utasításokra lehet csak szorítkozni.

Fel kell készülni arra, hogy az elszigetelt, előre meg nem határozható lefolyású lakásépítési tevékenység a tervezés időpontjához képest lakástöbbletet és ezzel lakosságtöbbletet eredményez. A lakosságszám növekedése pedig egyre ronthatja az ellátás legtöbbször amúgy sem kielégítő színvonalát. Ezért a tervezés feladata annak felmérése, hogy a meglevő közintézmények, parkok, utak, parkolók, közművek stb. kapacitása terhelhető-e még egyáltalán, és ha igen, mekkora többletterhelést bírnak el anélkül, hogy a szolgáltatások a jelenlegi (a tervezés időpontjában fennálló) színvonal alá süllyednének. Ehhez figyelembe kell venni, hogy az említett létesítmények kapacitása általában nem azonos létszámú lakosság kiszolgálására elegendő, továbbá hogy az egész lakóterületrészen nem feltétlenül azonos az ellátási színvonal (pl. egyes helyek kimaradhatnak a közintézmények hatósugarából, a közműhálózatok nem egyenletesen szövik át a területet stb.). Mindezek figyelembevételével meghatározandó a tervezés során, melyik létesítményt milyen mértékben kell bővíteni, esetleg átépíteni vagy korszerűsíteni egy egységes, elfogadható ellátási szint elérése érdekében. Ez a szint nyilvánvalóan nem lehet azonos a tervekben előirányzottal, és nem igazodhat még a jelenleg maximális kapacitású szolgáltatásokhoz sem, hanem inkább a már egyátalán nem, vagy az alig terhelhetőkhöz lesz közel, attól függően, milyen anyagi áldozatokkal lehet a legelmaradottabb szolgáltatások kapacitását növelni. Meg kell határozni ennek a szintnek az eléréséhez szükséges intézkedéseket és ezzel összefüggésben limitálni lehet a felépítendő lakásmennyiséget.

A tervezés további feladatának tekinthető, hogy utasítást adjon arra vonatkozóan, mi történjék az így megállapított lakásmennyiség felépítése után, vagyis amikorra kimerül az előzők szerint meghatározott és létrehozott egységes szolgáltatási szint kapacitása. Többféle lehetőség között is lehet választani. Elvileg elképzelhető, hogy ettől az időponttól, illetve állapottól kezdve indul az ütemezett átépítés. (Ekkor a teendők azok lesznek, amelyeket korábban részleteztünk.) Másik lehetőség, hogy nem az átépítendő lakóterületrész egészére, hanem csupán bizonyos létesítményfajtákra vonatkozólag állapítunk meg átépítési, fejlesztési ütemezést. Akkor célszerű ez, ha néhány fajta szolgáltatás színvonala erősen elmarad a többiekétől, és az előbb említett egységes szint megállapításánál ezekhez kellett igazodni. Ha e szolgáltatások kapacitásának növeléséhez szükséges intézkedések megtörténnek, a lakásépítési tevékenység továbbfolytatása előtt kiegészül a szolgáltatási rendszer, vagyis egy új, magasabb egységes szint jön létre, amely megengedi egy bizonyos létszámú további lakás felépítését.

Így az átépítés folyamatában összekapcsolódik egyfelől a lakásépítés, másfelől a járulékos és kapcsolódó létesítmények kapacitásának növelése. Ennek a műveletsorozatnak az a különlegessége, hogy a járulékos és kapcsolódó létesítmények kapacitásnövekedése nem feltétlenül jár építéssel. A közkeletű formákon kívül — pl. amikor felépülnek további közcélú intézmények

és létesítmények, új közművezeték-szakaszokat fektetnek le, vagy bontások árán felszabadulnak közcélú területek — hozzájárulhat a szolgáltatások színvonalának növeléséhez egyebek között a terv szerint kitelepítendőnek előirányzott idegen létesítmények (ipari üzemek, közlekedési létesítmények stb.) tényleges kitelepítése, és épületüknek, valamint területüknek a szolgáltatások számára való igénybevétele ideiglenes vagy végleges formában. Az ipari üzemek kitelepítése egyben esetleg jelentős közműkapacitást is felszabadíthat. További megoldás lehet a környezetben levő szabad szolgáltatási kapacitások lefoglalása, vagy az ott épülő, de még kellően ki nem használt létesítmények részleges igénybevétele.

A tervezés során — a megvalósulás körülményeitől és időbeli lefolyásától függetlenül — számolni kell az egyenlőtlen avulás következményeivel, illetőleg az ebből származó hasznosítási lehetőségekkel. A tervek megvalósulása ugyanis nem teremt végleges, befejezett helyzetet, mert még az előirányzatok pontos teljesítése esetén sem lesz minden épület egyformán korszerű az átépített lakóterületrészen. Az újonnan létesített épületek és létesítmények mellett a megtartott idősebb, azokhoz viszonyítva kevésbé korszerű épületek és létesítmények állnak. Ezek a megvalósulás után bizonyos idő múlva avulttá válnak, állaguknál, korszerűtlenségüknél fogva akadályozni fogják az akkori követelmények szerint elfogadható lakókörülmények kialakulását. Amikor az ebből előálló problémák érzékelhetően összegeződni kezdenek, újabb átépítési terv készítésére lesz szükség. Ebben a tervben a jelenlegi átépítés során fenntartott épületek és létesítmények egy része már bontandónak fog minősülni. Lényegében tehát a maihoz hasonló helyzet — vagyis a fennálló lakókörülmények és a velük szemben támasztott igények ellentmondása — fogja egy későbbi időszakban egy újabb átépítés megindítását indokolttá tenni, mégis az ezt előkészítő terv kiindulását és lehetőségeit tekintve a most kidolgozandótól különbözni fog, mivel a cél nem elsődlegesen a szerkezeti átalakítás, hanem csupán a korszerűtlen létesítmények kicserélése lesz. Mostani tervezési munkánk és az ennek alapján következő megvalósítás akkor teljes értékű, ha elősegíti ennek a későbbi, a pillanatnyilag aktuálistól jellegében eltérő átépítési feladatnak a megoldását, ugyanakkor pedig hasznosítja az ebből származó előnyöket.

Ilyen módon a tervezés során állandóan szem előtt kell tartani a tervezett állapot utáni, távlatban szükségessé váló teendőket is. Emellett azonban nem szabad a most átépített lakóterületrészeken ideiglenes helyzetet teremteni, azaz egyes, a korszerű lakókörülmények létrejötte szempontjából jelentős problémák megoldását a tervezési időszakon túli távlatra elodázni.

3. A városközpont korszerűsítését szolgáló rekonstrukciós feladatok

Az átépítés általános indokai. Előző tanulmányunkban többször történt említés a városközpont jelentőségéről a város egészének rekonstrukciójában. Láthattuk, hogy a városszerkezet korszerűsítéséhez tartozó műveletek nagyobbik része valamilyen formában összefüggésben van a központ jövendő sorsára vonatkozó előirányzatokkal, és közülük nem kevés helyileg is oda kötődik. Ezért amikor a városközpont átépítéséről beszélünk, egyik irányból mindenképpen azok az átfogó, összvárosi jelentőségű területfelhasználási, közlekedési, városépítészeti feladatok képezik a kiindulást, amelyek megoldásának kereteit itt kell biztosítani.

A városszerkezet-rekonstrukció különböző célkitűzéseinek valóra váltása tehát igényli a városközpont megújítását. E célkitűzések közül is különösképpen azok, amelyek az ellátási színvonal megjavításához, fejlesztéséhez kapcsolódnak. Következik ez a városközpont alapvető rendeltetéséből, amelyet akkor tud megfelelően betölteni, ha a városi lakosság ellátási igényeit szolgáló összvárosi jelentőségű intézmények nagyobbik része itt helyezkedik el, és részükre olyan körülményeket sikerül létrehozni, amelyek zavartalan működésüket lehetővé teszik. Ide tartozik az is, hogy a városra háramló központi szerepkör betöltéséhez szükséges elemek ugyancsak többségükben a városközpontban — a regionális kapcsolatokat megtestesítő városrészben — kell, hogy helyet kapjanak. Minthogy pedig a városközpontok korábbi időszakok ellátási követelményeit és ugyancsak korábbi településhálózati összefüggéseket szolgáltak, tehát a mai és távlati igények megfelelő színvonalú kielégítésére változatlan formájukban nem lehetnek alkalmasak, indokolt az átépítés előirányzása és annak körültekintő, tervszerű lebonyolítása.

Az ebből származó rekonstrukciós feladatok konkrét megfogalmazását megnehezíti, hogy a városközpont jövőbeli tartalmára vonatkozólag a tervezés időpontjában csak korlátozottan rendelkezhetünk a kívánatos részletességű és pontosságú előrejelzésekkel. Ennek az az oka, hogy az életforma-változás prognózisa, amely az egész városon belüli szolgáltatások szervezésének és rendszerének meghatározója, éppen a nem mindennaposan igénybe vett szolgáltatások — amelyeket jórészt a városközpont lát el — tekintetében körvonalazható a legnehezebben. Feltételezhető ugyanis, hogy a jövőben az alapfokú szolgáltatások köre lényegbevágóan — legalábbis létesítményi következményekkel — nem változik meg, így azok az ellátási igények, amelyek a távlatban jelentkezhetnek, jelentős részben a városközpontot fogják megkeresni és kielégítésük számára keretet követelni. Ehhez járul, hogy — mint említettük — a városköz-

pont egyben a településhálózati szerepkör betöltéséhez szükséges intézmények zömét szintén tartalmazza, tehát feladata olyan szolgáltatások nyújtása is, amelyeket a város hatósugarába eső települések lakói igényelhetnek. Ezeknek a szolgáltatásoknak a formája és a velük való ellátás mértéke a városnak az ország településhálózatában betöltött szerepkörével arányos. Minthogy pedig a központi szerepkör ellátása a településhálózat hierarchiájának megfelelően több fokozatban is lehetséges, egy adott város központja más települések centrumaival együtt dolgozik. A településhálózat jövőbeli rendszerének és a regionális jellegű szolgáltatások körének sokféle lehetséges variációja tehát összeadódva érezteti hatását.

Az ellátás tartalmának és formáinak pontosan előre nem látható alakulása a városközpontok átépítésében speciális, másutt elő nem forduló következményekkel jár. Például a lakóterületen a távlatban jelentkező és a tervezés időpontjában még nem ismert igények kielégítését illetően élhetünk azokkal a könnyítésekkel, amilyent a szomszédos lakóterületrészek ellátási együttműködése jelent, és így előnyös esetben átépítés nélkül lehet alkalmazkodni a fellépő követelményváltozásokhoz. A városközpont azonban csak korlátozott mértékben számíthat arra, hogy más városrészek kisegítik rendeltetéseinek betöltésében, emiatt — mint ahogyan a múltban is lényeges tartalmi változásokon ment keresztül — a jövőben is elkerülhetetlenül az előirányzatok korrekciójából előálló átalakítások következményeit fogja viselni. A tervezés során ezt figyelembe kell venni, emiatt a városközpontok átépítési tervei speciális műfaji jellegzetességekkel bírnak.

A városközpontok jelenlegi teljesítőképessége és a mai, illetőleg távlati ellátási igények közötti ellentmondásból, amelyet az előzőkben vázoltunk, erednek az átépítés külső, a követelmények oldaláról fellépő indokai. Rajtuk kívül rendszerint még további, a központok belső helyzetéből származó átépítési indokok is fennállnak. Ezek közül a leggyakoribbak és leglényegesebbek a következőképpen jellemezhetők:

a) A városközpont jelentősége és kialakulása hozza magával, hogy annak épületállományában igen értékes és igen elavult épületek egyaránt találhatók.

Legtöbb városunk központjában a felszabadulás óta nagyobb számban épültek az egész város szempontjából meghatározó jelentőségű középületek és korszerű lakásokat tartalmazó nagytömegű lakóházak. Számszerűen azonban csak ritkán vannak ezek többségben és ugyancsak ritkán alkotnak összefüggő együtteseket, emiatt az itt álló épületek értéke — azok nagyságából, állapotából, felszereltségéből és használhatóságából származó érték — gyakran nem abszolút (ilyen értékek terjedelmesebb városrészeket alkotva inkább az utóbbi egy-két évtized szervezett építkezéseinek együtteseiben, a központon kívül jöttek létre), hanem az épületek műemléki, történeti jelentősége értendő rajta. A műemléki érték eredhet a középkor óta többször rétegzett, minden korszakból szerkezeti és városképi elemekkel gazdagodó központok szerves fejlődéséből, vagy pedig az épületállomány nagyobbrészt egy stíluskorszakban alakult ki és így egységesebb. A műemlékek ún. „történeti" városaink központjában nagyobb számban vannak és együtteseket alkotnak. Általánosan azonban a műemlékek száma csekélyebb és elszórtan fekszenek, vagyis a központ nagy számban tartalmaz közbenső, műemléki érték nélküli épületeket is; a legfőbb városépítészeti jellegzetességek inkább a belső szerkezet, térarányok, beépítési módok és csak kisebb részben az egyedi épületek történeti, illetve esztétikai értékéből adódnak. A komoly használati értékkel bíró, valamint a műemléki jelentőségű épületek keveredése értéktelen, avult épületekkel sokféle variációt enged meg az átépítési feladat felfogásában és megoldásában, még akkor is, ha az adottságok társulásának módja és az átépítés fő célkitűzéseinek teljesítése a maga meghatározottságával bizonyos mértékű korlátozást jelent.

b) Az infrastruktúra viszonylagos fejlettségének vonzó hatására a városközpontokban nagy számban találhatók a központ szerepétől és tartalmától idegen intézmények és létesítmények. A történetiséggel és az ipari fejlődés jellegzetességeivel egyaránt magyarázható, hogy főleg az ipari városok központjai telítődtek üzemekkel és raktárakkal. Ezáltal értékes területek vonódnak el a központi rendeltetés elől, amelynek teljesítését az ipar zavarja, forgalmi túlterheltség keletkezik, városképi disszonanciák állnak elő stb. Az üzemek és raktárak közül csak egyesek és azok is csak komoly megszorításokkal maradhatnak a helyükön. Egyébként felszámolásuk történhet vagy megszüntetésükkel, vagy kitelepítésükkel, az utóbbi megoldás kapcsolatba kerül a város más részén telepítési lehetőségek megnyílásával.

c) A városközpont rendszerint jelentős számú lakást tartalmaz. Ezeknek a lakásoknak kisebb vagy nagyobb hányada előnytelen lakókörülményeket nyújt nemcsak az épületek avultsága miatt, hanem azért is, mert a központ beépítése olyan környezetet hoz létre, amely megakadályozza a lakások megfelelő benapozását, zajvédelmét, kényelmes megközelítését stb. Egyik oldalról feladattá válik a központban levő és több irányú mérlegelés alapján fenntartandó lakások számára megfelelő lakókörülmények biztosítása, ami azok belső korszerűsítése mellett komoly külső környezetalakítási problémákat vet fel. Másik oldalról a lakásállományt úgy is kell tekinteni, mint a városközpont átépítésének realitását elsősorban befolyásoló adottságot, mert az előirányzatok valóra váltá-

sa nagymértékben függ azoknak a lakóházaknak a bontásától, amelyek helyét valamilyen központi rendeltetést betöltő, létesítendő épületnek kell elfoglalnia.

d) A korábbi fejlődés eredményeképpen, de az aktuális igények folytán is a központban vagy annak környezetében a közlekedési áramlások összeadódnak, koncentrálódnak. Ennek oka részint a városok kialakult közlekedési hálózatának — amelynek fő irányai rendszerint a központban találkoztak — jellegzetességeiben, részint a központ vonzásában kereshető. A központ értékeinek megóvása végett, nemkülönben a rendeltetéseinek betöltésére alkalmassá tétel érdekében szükséges átépítés a forgalom távoltartását követeli, de ugyanezen rendeltetések és az egész városszerkezet logikája egyaránt megkívánják, hogy a forgalom nagy része a központba törekedjék. Ennek az ellentmondásnak a feloldása, továbbá a jelenlegi helyzet orvoslása — vagyis hogy a legtöbb város központjában jelentős átmenő forgalom bonyolódik le, a parkolási lehetőség csekély, a gyalogos közlekedés nem biztonságos — lényeges átépítési feladatot jelent.

e) A különleges városépítészeti jelentőség nem mindig tükröződik sem a központok távlati képében, sem pedig a bennük feltáruló látványokban. Emiatt egyformán fontos a meglevő városképi értékek védelme és az újjáformálás módjának rögzítése. A központban folyó mindennemű építési tevékenység engedélyezése előtt tisztában kell lennünk vele, melyek a városközpont védendő együttesei és területei, esetleg utcaképei, épülettömegei és sziluettjei. A városképi problémák kényes volta megkívánhatja, hogy részletesen meghatározzuk az említett értékek védelmének mértékét és módozatait, vagyis a városépítészeti együttesek egészétől esetleg egyes épületrészletekig rendelkezzünk mind eszmei, mind gazdasági értékeléssel. Az átépítésre ez az értékelés azáltal hat, hogy nemcsak a meglevő állomány jövendő sorsát dönti el, hanem közvetve megszabja az új épületek, együttesek helyét és tömegalakítását is.

f) A városközpont mindig folyamatos építési tevékenység színhelye volt. Még a területileg és időben korlátozott építkezések is sokkal erősebben érzékelhetők, mint a város többi részén; az elemek nagy száma és a kapcsolataikat szabályozó feltételek korlátai miatt ugyanis minden változtatás végig nem követhető hatásokkal jár, és ezek gyakran a központoknak távolabb eső részeire is tovább gyűrűznek. Ehhez járul, hogy a városközpont látogatottsága és használatának intenzív volta miatt az átépítés műveletei itt zavarják leginkább a mindennapi életet. A tervezési műveleteket még a szokásosnál is nagyobb mértékben befolyásolja a végrehajtás módja, emiatt a jelenlegi helyzet megváltoztatásának előirányzata csak a megvalósításhoz szükséges intézkedések megtervezésével, az egészre és a részletekre vonatkozó átgondolt organizációval együtt tekinthető teljesnek. A városközpontra fokozottan érvényes, hogy a fejlesztés, újjáalakítás többnyire csak részletekben történhet, a réginek és az újnak, a megmaradónak és a tervezettnek mindenkori szerves együttélésével.

Amikor az előzőkben az átépítés indokait számba vettük, ez nemcsak a jelenlegi helyzet ismérveinek rendszerezése érdekében volt szükséges, hanem azért is, mert általános eligazítást adott az átépítési előirányzatok jellege, kapcsolódásai tekintetében. A konkrét teendők felismerését, súlyozását azonban ezzel csak egyik irányból közelítettük meg, másik irányból azt kell áttekintenünk, melyek lehetnek az átépítés célkitűzései a városközpontok korszerűsítése során.

Mindenekelőtt el kell érni, hogy a központ centrálisan feküdjék a város szerkezetében. A centrális fekvés nem geometriai középpontot jelent, hanem szerkezeti súlypontot, amelynek megállapításában egyaránt szerepet játszik a lakosság városon belüli elhelyezkedése, a nem lakóterületi rendeltetésű városrészekhez való kapcsolódás, a megközelítés (tömegközlekedés, úthálózat) vonalainak vezetése, a város kompozíciós felépítése stb. Az, hogy a városközpont valóban városszerkezeti súlypontban feküdjön, nem elsősorban a városközpont átépítésével, hanem a városszerkezet rekonstrukciójával érhető el. Azon belül is különösen a területfelhasználás olyan átszervezése által, amely a meglevő lakóterületek átépítésénél, az új lakóterületek beépítésénél, a különböző rendeltetésű városrészek viszonylatainak meghatározásánál a központ területét, illetve annak fejlesztési lehetőségeit figyelembe veszi, továbbá a főútvonalhálózat átalakításában a központ felé irányuló közlekedési áramlások vezetése, illetőleg a központ közlekedési tehermentesítése érdekében célszerűen intézkedik. A városszerkezet jövőbeni alakulásával összefüggő, mégis inkább formai jelentőségűnek tekinthető az a követelmény, hogy a központ környezete adjon számára megfelelő keretet, annak érdekében a város szóban forgó részeit megfelelően át kell formálni.

Másik fontos célkitűzésnek tekinthető, hogy alkalmassá kell tenni a központot az oda tartozó magasszintű közintézmények elhelyezésére és megfelelő működésére. Ennek valóra váltása érdekében háromfelé ágaznak a teendők:

— a meglevő közintézmények műszaki állapotának, korszerűségének, rendeltetésbeli használhatóságának, elhelyezkedésének, környezetének és kapcsolatainak áttekintése abból a szempontból, hogy mennyire vehetők számításba továbbra is rendeltetésük betöltésére, illetőleg ehhez milyen műveletek szükségesek;

— azoknak a jelenleg más rendeltetésű épületeknek a kiválasztása, amelyek közintézmény-

nyé átalakíthatók, mert erre helyük, állaguk, esetleg korábbi rendeltetésük alkalmassá teszi őket;

— az újonnan telepítendő közintézmények részére szóba jöhető helyek számbavétele és az azok üressé tételéhez szükséges intézkedések meghatározása.

Ezek a teendők összefüggnek egymással az építés és bontás területi és időbeli összetevőin, valamint a megvalósítás elképzelhető ütemezésének következményein keresztül. Másik fajta összefüggés a felsorolt teendők között onnan származik, hogy a városközpont átépítésének olyan együttest kell eredményeznie, amely megfelelő működése mellett szerkezete, külső megjelenése és belső városképei által a városrész jelentőségének érzékeltetésére és hangsúlyozására is alkalmas. Ennek a célnak az elérésében pedig különösen fontos a meglevő és az újonnan létesítendő középületek kedvező látványokat eredményező csoportosítása, valamint azok környezete körültekintő kialakítása.

A tervezés fő feladatai. Mint általában a rekonstrukciós műveletek, a városközpont átépítése is elsősorban területi következményeiben értékelhető. Emiatt a vele való foglalkozás mindenekelőtt körülhatárolási problémákat vet fel, vagyis a tervezés első lépése annak a területnek a kijelölése lesz, amelyről feltételezhető, hogy jelenleg azon bonyolódnak le a városközpont rendeltetései.

A körülhatárolás egyszerűnek látszik, mert a városközpont területén legtöbbször a város egészéhez képest magasabb és intenzívebb a beépítés, fejlettebb a műszaki felszereltség, és főleg: jellemző a magasabb fokú közintézmények csoportosulása, a kereskedelem és a szolgáltatások tömörülése, a gyalogos- és járműforgalom nagyobb mennyisége, a belső forgalmi irányok és gyakran a távolsági utak átmenő szakaszainak az átmetsződése. A kézzel fogható ismérvek ellenére is a városközpont előzetes lehatárolása csak ritkán végezhető el egyértelműen. Ez a művelet igen sok szempont — történeti, funkcionális, városszerkezeti, városképi stb. — egyeztetését, és emellett a fejlődés lehetőségeinek figyelembevételét is kívánja. A minden esetben érvényesülő egyedi megfontolások mellett a városközpont határvonalának megvonásában a magasabb fokú intézmények csoportosulásán kívül figyelembe veendő az azok környezetét alkotó emeletes épületek által összefüggően elfoglalt terület határa, a jelenleg is meglevő vagy korábban létezett erődítés helye, az elkerülő forgalmi utak vezetése, a területfelhasználás változása, általában tehát az egész város szerkezetében jelentős, közlekedésileg és vizuálisan is érvényesülő vonalak.

Az elhatárolásnál érvényesülő további megfontolás lehet az is, hogy a városközpont — lakóhelyi szerepe mellett — elsődlegesen munkahely, ennél fogva jellemző rá, hogy az ott levő különböző közcélú intézményekben és létesítményekben hol és mennyien dolgoznak. Ezért gyakran szokták választani azt a módszert, hogy a városközpontnak a lakóterülettől való elméleti különválasztása végett a nappali és éjszakai népességet egybevetik, és a központnak azt tekintik, ahol a nappali népesség többségben van. Ez az egyszerű megoldás azonban csupán tájékozódásul szolgálhat a határ megvonásához, mert a munkahelyi rendeltetés csak bizonyos elvonatkoztatásokkal jellemzi a központot, azonkívül pedig az épületek funkciója, a különböző intézményekben foglalkoztatottak létszáma az idők folyamán erőteljesen változhat.

Eligazítást adhat az is a lehatároláshoz, hogy a városközpont a legtöbb városban nem különbözik lényegesen a történeti városmagtól, vagyis attól a területtől, amelyet a város kifejlődésének első időszakában elfoglalt. Ennek az az oka, hogy a központok helyét nagyobb időtávlatban is jelentőségüket megtartó tényezők (átkelőhely, utak találkozása, víznyerési lehetőség, védelmi szempontok stb.) határozták meg, és ezek 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 magukban foglaló együttesekké váltak a központok. A lehatárolásnál így bizonyos mértékig a kialakulásra ható főbb tényezőknek és a fejlődés jellemző mozzanatainak hatásai is számba veendők, vagyis a város és központja mint történeti képződmény vizsgálandó, amibe az előzők szerint beleértendő az állomány értékelése is.

A városközpont jelenlegi területének körülhatárolása a tervezés első állásfoglalása az átépítés tekintetében. Ezt azonban meg kell különböztetni attól a területtől, illetőleg körülhatárolástól, amely már a terv végeredménye lesz, és annak a függvényeként alakul, hogyan tud a tervezés eleget tenni azoknak a célkitűzéseknek, amelyek — mint erről szó volt — általában, valamint a tervezés tárgyát képező központ esetében konkrétan megszabják az átépítés feladatait. A jelenlegi helyzet és a követelmények viszonylatainak társulásából háromféle eset állhat elő: 1. a központot jelenlegi területén belül kell rendeltetéseinek betöltésére alkalmassá tenni, 2. területét bővíteni kell, 3. területét csökkenteni kell. Az erre vonatkozó elhatározás részint a központ mai jellegzetességeitől (különösen jelenlegi kiterjedésétől és szerkezetének, beépítésének adottságaitól), részint pedig jövőbeni szerepétől (elsődlegesen a város nagyságának és regionális jelentőségének alakulásától) függ.

E tényezők egybevetésénél kiindulásul az szolgálhat, hogy a központi közintézmények köre bővül, így az általuk elfoglalt területnek

növekednie kell. A működésükhöz szükséges járulékos területek (utak, parkolók stb.) kiterjedése pedig — figyelemmel azok rendszerint már jelenleg is szűkös voltára és a velük szemben támasztott igények gyors fokozódására — várhatóan megsokszorozódik. Ha e többletek kielégítésére a jelenlegi központon belül lehetőség nyílik, mert bontások árán vagy más módon kellő nagyságú és elhelyezkedésű terület szabadítható fel, a kiterjesztésnek nincs értelme. A magyar városok központjában gyakran találhatók olyan kevésbé intenzíven beépített, nem túlzottan nagy értékű épületállománnyal bíró tömbök, amelyek bontása nem követel aránytalanul nagy áldozatot. Elsősorban ezeket a belső tartalékokat kell megkeresni a jelentkező területigények kielégítése számára. Egy ilyen előirányzat azonban nagy körültekintést igényel, mert figyelembe kell venni a szóban forgó terület alkalmassága mellett a bontás és építés összehangolása — azaz az ütemezés — lehetőségeit.

A legtöbb városban a központ területének növekedése már eddig is megfigyelhető folyamat; főleg azokban a városokban, amelyek mind lakosságszámukat, mind központi szerepkörüket tekintve fejlődtek. Minthogy a központi rendeltetések területi következményekkel is járó gazdagodása várhatóan meggyorsul, a központ területének növekedésére fel kell készülni. Ez többféle formában is történhet. Elképzelhető egy irányban, meghatározott nagyságú csatlakozó terület igénybevételével, rendszerint az ott álló épület- és létesítményállomány bontása által. A terjeszkedés lehetséges egyidejűleg több irányban is, attól függően, hogy a városszerkezet átalakulása mit kíván meg (visszautalunk itt a központ területének súlyponti elhelyezkedésére vonatkozólag korábban említett követelményre), és hol csatlakoznak összefüggő bontási lehetőségeket kínáló területek. De a növekedés elképzelhető úgy is, hogy sor kerül bizonyos központi funkciók kihelyezésére, megosztására. Egyes nagyobb közintézményeknek vagy közintézmény-együtteseknek (egyetemek, kutatóintézetek, kulturális intézmények) a meglevő központon kívüli felépítésére már korábban is sor került számos városban, amelyekben így körülhatárolt rendeltetéssel bíró, központi jelentőségű városrész jött létre. Ilyen szükséglet a jövőben is jelentkezhet, sőt a meglevő központot kiegészítő, komplex rendeltetésű párhuzamos központ létrehozása is indokolt lehet, bár városaink nagyságát, szerkezetét figyelembe véve csak kivételesen kerülhet rá sor. Az eddig beépítetlen vagy bontás által felszabaduló területen építendő párhuzamos, kiegészítő központok problémáival itt nem foglalkozunk, minthogy ez egy újonnan létrehozandó városrész kialakításának feladatát, nem pedig a meglevő városközpont átépítését jelenti. Ez utóbbit a kisegítő vagy párhuzamos központok léte annyiban érinti, hogy bizonyos rendeltetésektől tehermentesül, továbbá, hogy a szoros városszerkezeti és városképi kapcsolatok hatásaival számolni kell.

Figyelembe véve a központok szerepkörének gazdagodásával kapcsolatosan előzőkben említetteket, azok területi csökkentése csak néhány, jelenleg terjengősebb központtal bíró városban jöhet szóba, olyanokban, amelyek a távlatban nem számíthatnak lakosságuk és regionális szerepkörük számottevő növekedésére. A központ területi csökkentésének különben azért van gyakorlati jelentősége, mert ezáltal egyfelől szabadabban dönthetünk a lehatárolásban, másfelől megnövelhető az egyidejű, nagyüzemi technológiával bonyolítható lakásépítés területe, tekintve, hogy a központ csökkentéséből származó területnyereség legtöbbször a lakóterület kiterjesztését eredményezi.

A központ területével kapcsolatos változásoknak egyértelmű lehatárolással kell együtt járniuk. A terület növelése esetén bizonyos irányokban esetleg elképzelhető a környezettel való egybefonódás; elsősorban ott, ahol a konkrét lehatárolás eredetileg is hiányzott, vagy ahol a központ lakóépületcsoportjai feküsznek, így a lakóterülettel való együttműködés hasznos. Ilyen esetben a területi tagolódás elmaradása megnyilvánulhat a lakóterületi jelleg részleges átvételében is. A terület csökkentése esetén mindenképpen kívánatos, hogy a lakóterületté átalakítandó központrészt forgalmi vonal, természeti-földrajzi alakulat vagy más tényező elválassza a megmaradó központterülettől. A más rendeltetésű területeken ugyanis másféle előírásokat kell érvényesíteni, másféle összefüggéseknek kell hatniuk; ezenkívül pedig a központ környezetét képező területeknek különös jelentőségük van mind rendeltetési, mind városépítészeti szempontból.

A területi kiterjedés után a központ belső szerkezetére vonatkozó előirányzatok tekintetében kell dönteni. A kiindulás alapvetően háromféle lehet:

a) A kialakult szerkezet fő jellegzetességeinek (utca- és térritmika, építészeti hangsúlyok, beépített és be nem épített területek viszonylatai, környezeti kapcsolatok, kitekintések stb.) megőrzése olyan mértékben, hogy az új épületek és létesítmények elhelyezése, kiképzése a meglevő állapot kiegészítéseként fogható fel.

b) A kialakult szerkezet már korábban is ellentmondásba került a központ rendeltetésével, emiatt feladattá válik ennek az ellentmondásnak a feloldása, ami párosul a központ várható szerepére való alkalmassá tétellel; mindez pedig lényegbevágó szerkezeti átalakítások, esetleg teljesen új belső szerkezet előirányzása nélkül nem lehetséges.

c) A központon belül egyes lényeges részletek, együttesek megóvása, kiegészítése mellett a szerkezeti jellegzetességek másik részének át-

alakítása válik szükségessé, éspedig azoké, amelyek megváltoztatása nélkül a korszerűsítés nem vihető keresztül; ezáltal a megmaradó épületek és együttesek részben megváltozott szerkezeti összefüggésekbe helyezkednek.

Azok a szerkezeti átalakítások, amelyekre sor kerül, figyelembe véve a városközpont alapvető rendeltetését, elsősorban a közintézmény-ellátás megszervezésére vonatkozó döntések által konkretizálódnak. Ezért az alábbiakban ezzel a kérdéssel kissé részletesebben foglalkozunk.

A városközpont közintézményei részét képezik a várost és annak vonzáskörzetét ellátó közintézmény-hálózatnak, amiből következik, hogy nem függetlenek a lakóterületi szintű és a vonzáskörzet településeit helyszínen ellátó közintézményektől. Másik oldalról pedig egységes rendszert kell alkotniuk az egész várost kiszolgáló, de nem a városközpontban elhelyezkedő közintézményekkel. Minthogy ezek az összefüggések, kapcsolatok nagyon sokféleképpen alakulhatnak, a városközpont közintézményeinek köre városonként különbözik, ami úgy értendő, hogy míg egyes közintézmények jelenlétét szinte mindig meg kell követelni, addig más közintézmények esetenként, az illető város sajátosságaitól függően fordulnak elő. Így az igazgatás, a jogszolgáltatás, a tömegszervezetek intézményei (városiak és regionálisak), az egyedi jellegű művelődési, szórakozási és idegenforgalmi intézmények, valamint a kiemelkedő közellátási funkciók (áruellátás, vendéglátás, szolgáltatás, ellátásszervezés) intézményei mindig városközpontképzők. Rajtuk kívül számos más közintézmény feküdhet vagy helyezendő el a központban, részint az illető város egyedi helyzetétől, részint a központ kialakult tartalmától függően. Utalni kell továbbá a közintézmény-ellátással szemben támasztott igények távlati alakulásában rejlő, korábban említett tisztázatlanságokra, amelyek egyfelől módosíthatják a városközpont-alkotó közintézmények körét, másfelől új közintézményfajták telepítését kívánhatják meg. Mindez indokolja azt a követelményt, hogy minden időpontban bizonyos területi tartalékokkal rendelkezni kell a központban. Ez azonban nem úgy értendő, hogy tartsunk fenn üres területeket, hanem inkább azt, hogy vegyük figyelembe az egyenlőtlen avulásnak másutt már részletezett folyamata területi és időbeli összetevőit. A bontási lehetőségeket és azok realizálásának várható időpontját az igényekkel való egyeztetés szemszögéből számba venni — a városközpont rekonstrukciós tervezésének lényeges feladata.

Az előzők nem jelentik azt, mintha később megnyíló lehetőségek felismerése elengedhetővé tenné a tervezés időpontjában rendelkezésre álló ismeretek alapján a városközpontban szükségessé váló közintézmények körültekintő meghatározását. Ha a szükséglet ismertté vált, az igények kielégítése, a közintézmény-ellátás megszervezése terén az első lépés a meglevő központképző közintézmények számbavétele és a velük kapcsolatos teendők meghatározása. A közintézmények zöme — a teljesen avult, gazdaságosan nem korszerűsíthetők kivételével — rendszerint fennmarad; ezt szokta indokolni használati vagy műemléki értékük, valamint a szolgáltatások folyamatosságában rejlő előny. Nem következik azonban ebből, hogy rendeltetésüknek is változatlanul kellene maradnia. A közintézmények rendeltetésének átalakulása a múltban is gyakori volt, és ma is célszerű lehet előirányozni olyankor, amikor a szóban forgó középületeket terjedelmük, alaprajzuk, felszereltségük stb. már nem teszi képessé feladatuk ellátására, de másféle funkció betöltésére alkalmasak, vagy átalakításokkal alkalmassá tehetők. Az is indokolhatja a rendeltetés megváltoztatását, ha az eredeti funkció szerinti működéshez nem lehet megfelelő külső körülményeket teremteni a városközpont átépítése során.

A meglevő és megmaradó közintézmények működéséhez kedvező feltételek létrehozása a városközpont átépítésének egyik fontos követelménye. Elsősorban a gyalogosok és a járművek számára a jó megközelítés, a mennyiségileg és helyileg megfelelő autóparkolás és a szükséges üzemi szállítások lehetővé tétele tartozik ide. Hasonlóképpen fontos a közvetlen környezettel szemben támasztott sajátos igények (pl. zöldterülethez való csatlakozás, kooperáló közintézmény szomszédsága stb.) kielégítése, nemkülönben a városképi érvényesüléshez való hozzásegítés. Hangsúlyozni kell, hogy a meglevő közintézmények rendeltetésének meghatározása, épületének és közvetlen környezetének szükség szerinti átalakítása szorosan összefüggő feladat. (Ezek gyakran el sem választhatók egymástól, mert például egy középület földszintjének kibontása és lábakra állítása a parkolási igények teljes vagy részleges kielégítése végett mindegyikükhöz tartozik.)

A meglevő közintézmény-állomány maximális hasznosítása mellett is vannak olyan igények, amelyek kielégítése csak új közintézmények építése által lehetséges; ez következik a városközpontok lényegesen kibővülő feladatköréből, amiről már többször volt szó. Az újonnan létesítendő közintézmények helyének kiválasztásánál egyaránt figyelembe kell venni a rendeltetési, a városképi és a megvalósítási szempontokat.

Rendeltetési jellegű megfontolások származnak mindenekelőtt a közintézmények egymást vonzó hatásából. Az azonos szintű igazgatási szervek, az egymással együttműködő hivatalok irodaépületei és részben az üzletek, áruházak, szolgáltatási létesítmények lehetőség szerint egymás mellé telepítendők. A regionális jelentőségű közintézmények vonzódnak a távolsági közlekedés megállóihoz, a kulturális intézmé-

nyek egy része a parkokhoz, a nagy tömegek által látogatottak a tömegközlekedési vonalakhoz stb.

Hasonlóképpen kötöttségeket támaszt a vonzással ellentétes követelmény, nevezetesen egyes közintézmények szükségszerű elválasztása. Ez is sokféle okból lehet indokolt az egymást zavaró működési és városképi hatásoktól kezdve az egyidejű nagy tömegű autóparkolás elkerülésére irányuló törekvésig. (Példaként említhető erre a zavartalanságot igénylő egészségügyi, oktatási intézmények elkülönítése a nagy forgalmat vonzóktól, vagy pedig az azonos napszakban látogatott középületeknek a gépkocsivárakozás megoldásától is függő elhelyezése.)

A vonzás és elválasztás témájához egyaránt tartozik a használat és megjelenés szempontjából egymástól eltérő középületekből alkotott együttesek előnye a változatosság elérése szempontjából. (Közismert példája ennek az éjszakai kihaltság elkerülése végett üzletek, szórakoztató intézmények elhelyezése irodaépületek közé, ami városképi szempontból is kedvező hatású lehet.) Minthogy a vonzást, illetőleg az elválasztást indokló helyek, adottságok és létesítmények nagyobb része fix (bár sok ilyent maga az átépítés is teremt), az új közintézmények számára szóba jöhető elhelyezési lehetőségek — sajátosságaitól függően — többé-kevésbé meghatározottak és korlátozottak.

Az újonnan elhelyezendő közintézmények helyét megszabja várható városképi hatásuk is. Az e tekintetben fennálló, illetve érvényesíthető lehetőségek és kötöttségek igen változatosak és elsődlegesen a rendeltetéssel függnek össze. Rendeltetésük alkalmassá tesz például egyes középületeket vertikális hangsúly formájában való kialakításra (irodaházak, szállodák), így ezek helyét ott célszerű kiválasztani, ahol a központ külső megjelenését vagy szükség szerint belső szerkezetét tömegükkel előnyösen alakíthatják. Más, inkább egy-két szintes épületet igénylő közintézmények (üzletek, szolgáltatási létesítmények stb.) mint az utcaképet élénkítő és épületeket, együtteseket összekapcsoló elemek jöhetnek szóba, vagy valamilyen okból megnyitott térségek kitöltésére használhatók fel. Vannak olyan közintézmények, amelyek épületét — bizonyos korlátok között — a szükségnek megfelelő tömegképzéssel lehet kialakítani, ezek alkalmasak a központ meglevő épületegyütteseinek kiegészítésére, az eredeti kompozíció megtartásával vagy módosításával. Más közintézmények viszont működésük sajátos feltételei miatt csak kötött tömegképzéssel jöhetnek létre, vagy szabadon álló elrendezést kívánnak, esetleg későbbi növekedésük előrelátható; mindez olyan helyre való telepítésüket indokolja, ahol a környezet kevéssé kialakult volta miatt az alkalmazkodás kényszere egyáltalán nem, vagy csak kevésbé áll fenn.

Ritkán kínálkozik lehetőség arra, hogy újonnan létesítendő közintézményt be nem épített vagy egyszerűen szabaddá tehető területre építhessük. Ilyen területek ugyanis csak elvétve fordulnak elő a városközpontban, és ha vannak is, nem mindig alkalmasak az illető közintézmény számára. Az általános eset tehát az, hogy az építést bontásnak kell megelőznie. (A városközpontok amúgy is csekély parkterületeinek gyakran tapasztalható igénybevételét építési célokra semmiképpen sem lehet helyeselni.)

Mindezt figyelembe véve a célszerűség azt kívánja, hogy az újonnan létesítendő közintézmények számára szükséges területet ne meglevő közintézmények, hanem lakóházak bontásával szabadítsuk fel. Ezzel egyrészt csökken a korszerűtlen lakókörülményeket nyújtó lakások száma a központban (feltételezhető, hogy ilyeneket szemelünk ki bontásra), másrészt elkerüljük azokat a használati problémákat, amelyek egy közintézmény megszüntetése és pótlása közötti időben szoktak jelentkezni. Előnyösnek tekinthető az is, ha a központból kitelepítendő idegen létesítmények (üzemek, raktárak) felszabaduló telkét használhatjuk fel középület-építés céljára. Akár lakóházak, akár más létesítmények helyére kerülnek közintézmények, a megvalósítás ütemezése elsőrendű jelentőséget kap és megkívánhatja a városközponton kívüli területekre kiterjedő összefüggések számbavételét, mivel a megszüntetés pótlása ott történik: a kitelepítendő lakosok elhelyezése a lakóterületen, az üzemeké az ipari területen. Az előzőkből nyilvánvaló, hogy új középület helyét csak olyan, jelenleg beépített területre szabad kijelölni, amely az összes körülmények figyelembevételével az építés megkezdésének időpontjáig reálisan szabaddá tehető. Ez olyan újabb kötöttség a városközponton belüli középület-építés számára, amely — a rendeltetési-városképi feltételekkel társulva — gyakran több elhelyezési változat kidolgozását és előkészítését is szükségessé teheti.

Az átépítés többi feladatai. Az előzőkben a közintézmény-ellátás problémáit tárgyalva, többször történt említés a kölcsönhatásokról a közlekedési megoldásokkal. Azért került erre sor, mert egyfelől a forgalom biztonsága és zavartalansága a városközpontban — a város többi részeihez viszonyítva is — kiemelkedő fontosságú, másfelől a közlekedés szervezését elsődlegesen az szabja meg, hogy a közintézmények milyen igényeket támasztanak a gyalogosan és járművel való megközelítés, valamint a parkolás tekintetében.

Mindenekelőtt az szolgálja a forgalom biztonságát és zavartalanságát, ha mentesítjük a városközpontot a forgalom azon részétől, amely jelenleg területén zajlik le ugyan, de eredetét és célját tekintve független tőle. Elérhetjük ezt az átmenő közlekedés kizárásával vagy legalábbis lényeges csökkentésével és a forgalmat vonzó,

de a központ rendeltetéseitől idegen létesítmények kitelepítésével. Az ehhez szükséges intézkedések egyik része a központon belül valósítandó meg az úthálózat megfelelő vezetése és a területi tagolódás helyes rendszere által, másik része viszont rajta kívül eső területeket érint. Az eddig a központon áthaladó közlekedési vonalak eltérelése, az onnan kitelepítendő létesítmények elhelyezése és más, a közlekedési tehermentesítést célzó műveletek a város más részén — a központhoz közelebb és távolabb — folyó rekonstrukciós munkálatok keretei közé illesztendők. A városközpont közlekedési problémáinak megoldása tehát — ugyanúgy mint más témák — nem emelhetők ki a városszerkezet rekonstrukciójának összefüggéseiből.

Azáltal, hogy a város más részén folytatott átépítési műveletek változást hoznak a központ közlekedési helyzetében, sajátos problémák keletkeznek. Onnan származnak ezek, hogy magán a városközponton belül nem jelennek meg automatikusan e változások következményei. Így például az átmenő forgalom új, a város más részén, esetleg a várost elkerülve vezető vonalának üzembe helyezése után is megmarad az áthaladást eddig szolgáló útszakasz (vagy útszakaszok), méghozzá korábbi jelentőségének megfelelő szélességben. Az eredeti közlekedési helyzet műszaki feltételeinek megmaradásához társul a központ továbbra is fennálló vonzó hatása, esetleg annak növekedése. A központon kívül végrehajtott, de annak közlekedési tehermentesítését célzó műveletek tehát önmagukban csak korlátozott hatékonysággal bírnak.

Ez a gyakran előálló probléma gyökeresen megoldható, ha a központban lényegbevágó szerkezeti átalakításokra kerül sor (b. eset), mert a belső területfelhasználás és úthálózat átértékelése mellett mód nyílik műszaki jellegű beavatkozásra is. Ha viszont a szerkezetátalakítás kevésbé mélyenszántó (a. és c. eset), akkor az eddig áthaladást szolgáló útvonalakon nem elsősorban építési munkákkal, hanem inkább új közlekedési rend bevezetésével, a járműforgalom helyenkénti megtiltásával, parkolók beiktatásával kell az átmenőforgalmat megakadályozni. Megjegyzendő, hogy minden olyan beavatkozás, amely azt célozza, hogy a központ úthálózatát alkalmassá tegye szerepének, a belső feltárásnak a betöltésére, önmagában is hozzá szokott segíteni az átmenő forgalom csökkentéséhez vagy bizonyos útszakaszok mentesítéséhez.

Érzékelhető, hogy ebben a vonatkozásban is, ugyanúgy, mint a rekonstrukcióban általában, el nem hanyagolható jelentősége van a műveletek időbeli összehangolásának. A központ úthálózatán belüli változtatások lehetősége akkor nyílik meg, amikor a város más részén megtörtént az eddigi átmenő szakaszok helyettesítése, és fordítva: a város főforgalmi útrendszerének korszerűsítése egyaránt megkívánja a szükséges új vonalak megépítését és a kiiktatandó vonalak korábbi szerepére alkalmatlanná tételét. Ez utóbbi viszont csak a központon belüli egyéb átépítésekbe illeszkedően végezhető el, más, egyáltalán nem közlekedési célzatú rekonstrukciós műveletekkel szoros kapcsolatban.

A forgalom zavartalanságának elősegítése érdekében ugyancsak kívánatos, ha a tömegközlekedési vonalak nem haladnak át a központon, hanem több oldalon és irányban érintik annak területét. (Vidéki városaink, illetve központjaik legtöbbjének nagyságrendje mellett erre megvan a lehetőség anélkül, hogy kényelmetlenül hosszú gyaloglásra kényszerítené a központ belsejébe igyekvőket.) Ez az elrendezés ezért is előnyös, mert a tömegközlekedés számára szükséges útfelületeket nem a rendszerint területhiányban szenvedő központban, hanem azon kívül kell biztosítani. Megjegyzendő, hogy az ilyen megoldás csak akkor hatékony, ha a megállóhelyeket a legfontosabb gyalogosáramlási irányok kiindulópontjában lehet kijelölni. Így kerül kapcsolatba a nagyobb tömegeket vonzó közintézmények elhelyezése a tömegközlekedés szervezésével.

A központon belüli forgalom biztonságát és zavartalanságát nagymértékben szolgálja továbbá, ha — elsősorban az ebből a szempontból legveszélyesebb vonalakon és pontokon — sikerül szétválasztani a különböző jellegű forgalmakat. Ennek lehetősége egyik oldalról a városközpont adottságaitól, másik oldalról az ott levő épületek és létesítmények megközelítésének feltételeitől függ.

Ami a középületek, lakóházak és más épületek megközelítését illeti, a kiindulás általában az, hogy mind a gyalogos, mind a járműközlekedés számára közvetlenül hozzáférhetővé kell ezeket tenni. Ennek a feltételnek a kielégítése többféleképpen is történhet, az illető épület rendeltetésétől, alaprajzától, helyétől, látogatottságától stb. függően. Az említett jellegzetességek például kötöttségeket támaszthatnak vagy szabad választást engedhetnek abban a tekintetben, vajon az illető épület az általa elfoglalt terület ugyanazon, vagy különböző oldalain kapcsolódjék-e a kétféle közlekedési ágazathoz, ami az elválasztás lehetősége szempontjából alapvető kiindulási feltétel. Ugyancsak az épületek megközelítési igényétől függően lehet a járművel való odajutást korlátozni térben (azaz csak bizonyos gyaloglással érhető el az épület), vagy pedig időben (azaz egyes napszakokban megtiltják a környezetben a járműforgalmat). Előfordulhat az is egyes középületfajtáknál, hogy a gyalogos megközelítést szintben elkülönítik az ilyenkor rendszerint föld alatt történő járműfeltárástól (legtöbbször a teherszállítástól). A megoldási lehetőségek sokféle variációban társulhatnak, de az egymás környezetében fekvő középületekre vonatkozólag nem lehetnek függetlenek, ami azt

jelenti, hogy a középületek szomszédsága nemcsak a rendeltetésbeli kooperáció és a városképi megjelenés alakulása, hanem a közlekedés szervezése szempontjából is figyelembe veendő összefüggéseket teremt. Másik oldalról viszont a közlekedés megoldásának meghatározott módozataihoz meghatározott jellegzetességű középületek tartoznak, és ezt nem lehet elhelyezésüknél, rendeltetéseik megállapításánál számításon kívül hagyni.

Ehhez kapcsolódik a városközpontban különösen kiélezett autóparkolás megoldási lehetőségeinek keresése. Pillanatnyilag empirikus úton meghatározott mutatószámok szabják meg a középületek rendeltetési egységeinek függvényében az azok környezetében megkívánható parkolóhelyek mennyiségét. A számszerű igények kielégítésével egyenrangúan fontos a parkolók átgondolt elhelyezése, ami nemcsak azok kényelmes használatát segíti elő, hanem esetleg méretezésbeli megtakarításokat is megengedhet. A megfelelő elhelyezés elsősorban azt kívánja meg, hogy a parkolókat mind a jármű-, mind a gyalogközlekedés vonalaira fűzve alakítsuk ki. Célszerű továbbá többszörös felhasználásukat elősegíteni úgy, hogy a környezetükben levő közintézmények által okozott terhelés napszakok szerint térjen el. Ugyancsak a többszöri felhasználást szolgálhatja, ha ott választjuk ki a parkolók helyét, ahol a későbbiekben lehetővé válhat a felület megnövelése kétszintessé való átalakítás által (a terepfelszíni parkoló alatti terület igénybevételével). Az épületet is igénylő többszintes megoldás, azaz parkológarázsok építése a legnagyobb forgalmat vonzó középületek közelében csak nagyobb városaink központjában irányozható elő reálisan még nagyobb távlatra is. Azt azonban máris meg lehet követelni, hogy az új középületek, középületcsoportok létesítése ne rontsa a parkolási helyzetet. Ez azzal érhető el, ha saját területükön oldják meg a gépkocsi-várakozási és -tárolási problémáikat, földszintjüknek, pinceszintjüknek, esetleg udvaruknak parkolásra alkalmassá tételével. Néha a meglevő középületek is átépíthetők hasonló módon, alapvető rendeltetéseik korlátozása nélkül.

A parkolási igények kielégítése ugyanúgy létesítményeket kíván meg, mint a többi rendeltetés, ennek megfelelően átépítés nélkül csak kivételesen teljesíthető. Ez az átépítés kedvező esetben történhet egyszerű formában, úgy ti., hogy az úthálózat átalakításával felszabaduló útfelületeket parkolóhelyként hasznosítjuk, de megkívánhat olyan bonyolult és költséges műveleteket is, amelyek azt célozzák, hogy épületek, létesítmények bontása árán szabadítsunk fel erre a célra területet. Fel kell hívni a figyelmet ezzel kapcsolatosan az ütemezés fontosságára kétféle értelemben is: egyrészt a parkolási problémák megoldásának a városközpont-átépítés területi és időbeli megvalósulásával párhuzamosan kell előre haladnia, másrészt a továbbfejlesztés lehetőségét a legtöbb esetben nyitva kell hagyni. Ez utóbbi azért kívánatos, mert a gépkocsiállomány növekedésével a parkolási igények fokozódása várható; az azonban túlságosan nagy terhet jelentene, ha már ma a csak nagyobb távlatban esetleg szükségessé váló kapacitással építenénk parkolókat. A folyamatos növelés, bővítés lehetőségének biztosítása vezethet el a célszerű megoldásokhoz.

A városközpont átépítésében — mint láttuk — a közlekedési problémák megoldása nemcsak funkcionális szempontból fontos, hanem azért is, mert mindenféle átépítési részfeladatban megjelennek a közlekedési vonatkozások. Hasonlóképpen átszövi a városközpontot a lakóhelyi rendeltetés, amelyet az épületállomány többségét kitevő lakóházak testesítenek meg.

A velük kapcsolatos teendők attól függően alakulnak, hogy megmaradásukkal számolni kell-e vagy sem. A központban levő lakóépületek száma várhatóan csökkenni fog, mert egy részük bontásra kerül a városközponti funkciók betöltése végett építendő középületek és más létesítmények számára szükséges területek felszabadítása érdekében. A lakóházak másik, megmaradó részével kapcsolatosan a lakókörülmények korszerűsítése válik megoldandó feladattá. Ezekre a témákra ezen a helyen nem kell kitérni, minthogy a lakóépületek bontása és a lakókörülmények korszerűsítése a városközpontban is alapvetően ugyanolyan feltételek között történik, mint a lakóterületen.

Ami ehhez képest többletként jelentkezik, az onnan származik, hogy a lakóházakkal kapcsolatos előirányzatokat egyes esetekben alá kell rendelni a városközpont alapvető funkciójának. Ez a szempont már az egyes lakóépületek fenntartási és megszüntetési lehetőségének mérlegelésénél is érvényesül, mert a központi rendeltetések területszükséglete a szokásos meggondolásokat (amelyek az épületek állagának, állapotának, beilleszthetőségének értékelésén alapulnak) fontosságban megelőzheti. A lakókörülmények korszerűsítését célzó olyan műveletek, mint pl. a teljes és részleges bontások, területkiegészítések stb., szintén csak az alapvető rendeltetés sérelme nélkül irányozhatók elő és valósíthatók meg. Ugyancsak a lakókörülmények korszerűsítésébe értendő bele az alapfokú közintézmény-ellátás megoldása is. Ebben az szokott nehézséget okozni, hogy a nagy telekigényű iskolák, óvodák és bölcsődék elhelyezésére, a meglevők bővítésére nehéz helyet találni a rendszerint tömör és az alapvető rendeltetés számára is területhiánnyal küzdő központban, amelynek városképeibe csak ritkán illeszthetők be problémamentesen az említett közintézmények.

Az előzők szerint a városközpontban különböző okokból megszűnik a lakások egy része, de ugyanakkor épülnek új lakások is, többsé-

gükben az avultságuk miatt lebontandó régi lakóházak helyén. A bontás-építés területi és időbeli összefüggései szintén a lakóterületi átépítésekkel kapcsolatosan korábban tárgyalt módon érvényesülnek. Ezeken túlmenő megfontolásokat igényel az újonnan építendő lakások fajtája, az azokat tartalmazó lakóépületek kiképzése, építésének módja (értve ezen az építés idejét és technológiáját), mert mindezt alá kell rendelni a városközpont átépítésénél érvényesülő fő célkitűzéseknek.

A lakások fajtáit illetően előnyben részesítendők az egyedállók, gyermektelenek lakásait tartalmazó, speciálisnak tekinthető lakóépületek, az alapfokú közintézmény-ellátás szervezésének már említett nehézségei miatt, valamint azért is, mert az alsó szinteket egyszerűbben lehet közösségi célokra (üzletek, szolgáltatási létesítmények, irodák, parkolás stb. számára) igénybe venni. A lakóépületek kiképzését (szintszámát, tömegét, építészeti megjelenését) elsődlegesen a környezetbe való illeszkedés szabja meg. A környezet lehet meglevő, amikor is az új lakóház vagy lakóházak építése a már kialakult együttes kiegészítését szolgálja, kevesebb vagy több kötöttség mellett. Lehet a környezet a lakóépülettel egyidejűleg létrehozandó is, ti. ha a központon belül egy új együttes tervezésére és megvalósítására nyílik lehetőség bontás által vagy más módon szabaddá tett területen. Amennyiben ez az együttes középületeket és lakóépületeket vegyesen tartalmaz, rendszerint a középületek városképi érvényesülése az elsősorban elérendő cél, a lakóépületek mint kísérő elemek, ennek alárendelten képzendők ki. Előfordul ezzel ellentétben az is, hogy a központ magassági hangsúlyozására sokemeletes lakóépületeket célszerű felhasználni, ezek tehát városképileg domináló jelentőséget kapnak. Végeredményben azonban ilyenkor is a környezeti feltételek szabják az illető épületek érvényesülésének mértékét és ennek következtében magasságát, tömegjátékát; legfeljebb a környezet fogalmát tágabban, az egész központra vonatkoztatva kell értelmezni.

A központon belüli lakásépítés általában nem önálló építési művelet, hanem része a városközpont korszerűsítését célzó előirányzatok valóra váltásának. Nemcsak azért van ez így, mert a lakóhelyi rendeltetés nem tartozik a központ alapvető funkciói közé, hanem azért is, mert helytelen lenne, ha újonnan létrehozott lakóépületekkel előre adottságokat teremtenénk a központ azon részein, amelyek átépítése későbbi programot képez. A lakásépítésnek tehát területileg és időben egybe kell esnie az átépítés alapvető rendeltetési célokból (a városközponti funkciók megfelelő betöltésére való alkalmassá tétel végett) indított folyamatával. Kivétel ez alól csak ott tehető, ahol az összes körülmények mérlegelése alapján egy-egy lakótömbi foghíjon a meglevő és megmaradó beépítés kiegészítéseképpen lakóház és nem középület felépítése kívánatos. Ilyen kivételes esetnek számít továbbá az is, amikor egy egész lakótömb egyidejű felépítésére nyílik lehetőség a központnak mind jelenlegi, mind előirányzott szerkezetébe illeszkedően.

Egy-egy lakótömb meghatározott idő alatt történő felépítése lehetőséget ad arra, hogy a központon belül is az építés szervezése, az alkalmazott technológia olyan legyen, mint a lakóterületen. Egyébként azonban a lakásépítés sajátos tervezési és kivitelezési problémákat vet fel, amelyek onnan származnak, hogy a lakóházak nem nagyobb, összefüggő területre kerülnek, hanem egymástól elszigetelten, másféle építési feladatokba illeszkedően létesülnek. Ehhez járul az is, hogy a lakóépületek legtöbbször a meglevő beépítés által megszabott vízszintes és magassági méretekkel (néha kötött mélységgel is) tervezendők, emiatt az egyedi megoldások jelentősége megnövekszik. Ez történik különösen azokkal a lakóépületekkel, amelyek a városközpont szerkezetének csuklópontjaiba kerülnek, mert itt a kialakítás még fokozottabban alárendelendő az adott hely által megszabott feltételeknek.

A városközpontnak azokon a részein, amelyeket lakótömbök, lakóházcsoportok foglalnak el, a terület nagyobb részét növényzetnek kell fednie; itt a zöldterületi ellátás nem lehet rosszabb, mint a lakóterületen. Ahol eredetileg is lakóterületi jellegű felhasználás volt és a meglevő lakóházak zöme megmarad, ezt az igényt részleges bontással, belső fellazítással elégíthetjük ki. Ahol pedig a beépítés többségében újonnan épített lakóházakból áll, a tervezésnél az újonnan tervezett lakóterületekre vonatkozó zöldterületi irányelvek és mutatószámok szerint kell elvégezni a méretezést. A lakókörülmények korszerűsítése tehát megnöveli a városközpontban a növényzettel fedett területeket, legalábbis a lakóépületek körüli, korlátozott közhasználatúakat.

El nem hanyagolható jelentőségük van a zöldterületeknek a városközpont azon részein is, amelyek jellegzetesen nem lakóhelyi rendeltetésűek. A városban mindenütt megkívánható higiéniai feltételek megteremtése mellett különösen lényeges itt a növényzet városképi szerepe, amelyet a városépítészeti együttesek alkotórészeként tölt be, továbbá a szerkezet tagolására való képessége, amelyet a városközponton belül különböző okokból szükséges elválasztásokban lehet hasznosítani. Nem szabad megfeledkezni továbbá a közcélú parkoknak arról a funkciójáról sem, hogy lehetővé teszik a városközpont látogatóinak a rövidebb időtartamú szabadtéri pihenést zöld környezetben. Mindez együttesen azt a követelményt támasztja, hogy a városközponton belül létrehozandó egy olyan zöldterületi váz, amely képes kielégíteni a használati és városképi igényeket, és

amely a közcélú és korlátozott közhasználatú zöldterületek összefüggésein épül fel.

Minthogy a meglevő városközpontok zöldterületekben rendszerint amúgy is szűkölködnek, semmiképpen sem szabad megengedni a meglevő közcélú parkok még részleges beépítését sem. Ez alól nem lehet kivétel az ún. zöldterületképző közintézmények (pl. kultúrház, klubház stb.) elhelyezése sem. A növényzettel fedett területek megtartása mellett törekedni kell kertészeti kiképzésük igényesebbé tételére, növényanyaguk gazdagítására, és általában mindenféle lehetséges beavatkozással növelni kell használatuk hatékonyságát. Ezenkívül pedig megnövekszik a fontossága a növényzet olyan megjelenési formáinak, mint például a fásított parkolók, rövidebb fasorok, középületek kertje stb., amelyek a zöldterületekkel jobban ellátott városrészekben alárendelt jelentőségűek lennének.

Részint a meglevő zöldterületek elégtelensége, részint az előzőkben említett okok miatt kívánatos lehet új közcélú parkok létesítése is. A szükséges területek elsősorban a kitelepítendő idegen létesítmények eltávolítása és értéktelen épületek, épületrészek bontása által szabadulhatnak fel. Az erre vonatkozó előirányzatok realitására nagy gondot kell fordítani, mert a városközpontban szabaddá tehető területek rendszerint csak szűkösen fedezik az építési szándékot is, tehát a be nem épített, zöldfelületnek tekinthető területek növelése csak építésre alkalmas területek feltárásával párhuzamosan lehetséges. A megvalósítás időbeliségének és más átépítési feladatokhoz való kapcsolódásának figyelembevétele ebben a vonatkozásban különösen fontos.

Az előző, elsődlegesen rendeltetési jellegű megfontolások némelyikénél már utaltunk annak kapcsolatára a városépítészeti kialakítással. A városközpontban egyébként is annak exponált helyzeténél fogva mindenféle átépítési elhatározás városépítészeti következményei körültekintő értékelést kívánnak. Nemcsak olyankor, amikor a városközpont szerkezete lényegbevágóan átalakul (b. eset), tehát lehetőség van a meglevő kompozíciós felépítést ujjal felcserélni, hanem olyankor is, amikor a szerkezeti átalakítás korlátozott (a. és c. eset). A csekélyebb mértékű, szűkebb területet érintő építési tevékenység mellett ugyanis minden új épület és létesítmény, az átrendezés minden megnyilvánulása különösképpen fokozott jelentőséget kap, ezenkívül pedig a későbbi módosítás, korrigálás lehetőségei is csekélyek.

Általánosságban azt az elvet rögzíthetjük, hogy a jelenlegi városépítészeti jellegzetességek megváltoztatása csak olyan mértékig irányozható elő, amennyire a központ szerkezetének átalakítása szükségszerű és reális, vagy úgy is mondhatnánk: az átépítés volumenével arányosan. Ehhez kiegészítésként hozzá kell tenni, hogy a városépítészeti kialakítás építést és bontást egyaránt követel; utóbbit nemcsak az új épületek helyének felszabadítása érdekében, hanem a városközpont meglevő vagy előirányzott kompozíciójától, városképeitől bántóan elütő épületek és épületrészek megszüntetése végett is. Az átépítés volumene tehát mint építési és mint bontási lehetőség egyaránt értelmezendő.

Ezek szerint a városépítészeti kialakítással kapcsolatos előirányzatok nem választhatók el a rendeltetésbeliektől, és szoros egybefüggésüket a problémamegközelítés rokonsága is megerősíti. Ahhoz, hogy a városépítészeti kialakításra vonatkozólag megalapozott döntéseket hozhassunk — a rendeltetésbeliekkel egyezően — szintén kétirányú értékelés szükséges.

Egyik oldalról a jelenlegi helyzet áttekintését kell elvégezni, mégpedig a városközpont kompozíciójának egészére és részleteire egyaránt. Az egészre vonatkozó áttekintésből ki kell derülnie, hol és milyen módon indokolt a történeti és városépítészeti jelleg megóvása érdekében közbelépni. A részletek megvizsgálása hozzásegít, hogy tisztázódjék a védendő területek, utcaképek, sziluettek körülhatárolása és védelmének mértéke, amibe a fenntartás, korszerűsítés, belső átalakítás mellett a zavaró épületek és épületrészek bontása is beleértendő. A megóvással kapcsolatos teendőkön kívül a jelenlegi helyzet értékelése alapján ismerhetők fel azok a lehetőségek, illetve szükségletek is, amelyek változásokat indokolnak a központ városépítészeti kompozíciójában. A változásoknak sokféle formája képzelhető el, a meglevő heterogén városképek rendezésétől a kialakult együtteseknek egy-egy domináns épület belehelyezése által való átformálásán keresztül egészen a központ szerkezetének alakulására is ható útszakaszok, terek, lakóházcsoportok és lakótömbök felépítéséig.

Az értékelés másik oldalát a városfejlesztés mértékéből kell levezetni. Annak az összefüggésnek a konkrét érvényesülési formájára gondolunk itt, amely a város lakosságszámának várható növekedése, termelési, tájközponti szerepének alakulása és a rekonstrukció műveleteinek gazdasági feltételei között áll fenn. A központ városépítészeti átformálása olyan mértékben reális, amennyire az ezekből az összefüggésekből következtethető anyagi háttér megengedi.

A kétféle értékelés elvégzése és egybevetése elvezet a városközpont városépítészeti kialakításával kapcsolatos teendők helyének és tartalmának megállapításához. Hozzásegít továbbá — többféle más, az egész városrekonstrukció menetét tekintetbe vevő megfontolás mellett — e teendők időbeli sorrendbe állításához. A városközpont átépítésének ütemezését befolyásoló sokféle tényező mellett nem lehet számításon kívül hagyni a részletekben történő megvalósulás formálási következményeit sem. A

véglegesen és ideiglenesen megmaradó állapothoz való illeszkedés, a régi és az új egymásmellettiségének városképi hatása — a városépítészeti esztétika témakörén belül önálló fejezetet képvisel, és különös jelentőséget kap a városközpont átépítésével kapcsolatos formálási problémák között. Kiemelve a feladat bonyolultságát és fontosságát, a további részletezéstől — tekintettel az ilyen kérdésekkel foglalkozó szakirodalom gazdagságára — ezen a helyen eltekintünk.

* * *

Előző és mostani tanulmányunk a konkrét mondanivalón kívül annak a bemutatására is szolgált, hogy a városrekonstrukcióval való elméleti foglalkozás kétféle módja — egyfelől az átfogó, fogalomértelmező, szemléletalapozó és feladatkijelölő témák művelése, másfelől az egyes rekonstrukciós részletfeladatok célszerű megoldásának keresése — szorosan összetartozik, és csak együttes kutatásuk segíthet hozzá a kívánatos tisztázáshoz. Ennek rögzítése mellett azt is hangsúlyozni kell, hogy a problémák kétféle megközelítése a témaválasztásban, a kutatási célkitűzésekben és a tárgyalás módjában sokféle változatot enged meg.

Közzétett anyagainkban a lehetséges változatok közül azt választottuk, hogy a fogalmak egyértelmű használatához és a kiindulás közös szemléleti alapjainak lefektetéséhez szükséges okfejtés után kiemeltük és részletesebben tárgyaltuk a legfontosabbnak ítélt területi-létesítményi vonatkozású témákat. Előbb átfogóan a városszerkezet egészének átalakításához tartozó műveleteket — elsősorban a területi-létesítményi következményeket megragadva — igyekeztünk bemutatni, majd pedig konkrétan a lakóterületre és a városközpontra vonatkozólag tettünk kísérletet olyan elvek meghatározására, amelyek hozzásegíthetnek, hogy az egész város rekonstrukciójába illeszkedően korszerűsíthessük az említett városrészek belső szerkezetét, illetőleg azok egyes részleteit. Ezzel teljesen analóg módon kiemelhettük és tárgyalhattuk volna — a városszerkezeti összefüggések felvázolása után — a városrekonstrukció azon területi-létesítményi vonatkozásait is, amelyek a város más részein (pl. az ipari területen, a közlekedési területen vagy a zöldterületen) oldandók meg. Elvégzett munkánk tehát még a városrekonstrukció témakörének választott szektorán belül sem törekedett teljességre, hanem hasonló mélységgel kiterjeszthető a város többi, itt nem tárgyalt részeire is.

Ha ezt a kiterjesztést elvégeznénk, akkor is a városrekonstrukciós problémáknak csupán egyirányú és önkényes mélységű tisztázásáig jutnánk el. Igaz, ez az irány talán a legfontosabb, hiszen majdnem minden rekonstrukciós műveletben elsődleges a területi és létesítményi hatás, de jelentkezhetnek ezzel egyenrangúan vagy legalábbis komoly befolyásoló tényezőként másféle jellegű összetevők is.

A területi-létesítményi vonatkozásokkal rokon, azokat kiegészítő, mégis más jellegű ismereteket szereznénk, ha az előző tanulmányunkban lefektetett szemléleti megalapozással azoknak a rekonstrukciós feladatoknak a feltárására vállalkoznánk, amelyek abból állnak elő, hogy a fejlesztés megkívánja a városon belüli hálózatok teljesítőképességének fokozását. A kutatás akár együttesen, akár külön-külön célozhatja azoknak a rekonstrukciós teendőknek a tisztázását, amelyek annak érdekében lehetnek szükségesek, hogy a közlekedés különböző ágai, a közművek különböző fajtái, valamint a különböző fokozatú és rendeltetésű közintézmények, illetőleg az ezekből alkotott hálózatok képesek legyenek eleget tenni a velük szemben támasztott követelményeknek. A hálózati jellegű rekonstrukciós teendők természetesen területi és létesítményi következményekkel kapcsolódnak, ahogyan mostani tanulmányunkban is sűrűn ki kellett térnünk a kölcsönhatásokra a hálózatokkal. A más irányú megközelítés azonban másféle jellegű, további rekonstrukciós ismeretekhez juttat bennünket.

Az alapfogalmak egységesítése és a szemléleti tisztázás után választhattunk volna olyan utat is, hogy nem elsődlegesen a területi-létesítményi vagy a hálózati vonatkozásokat állítjuk a gondolatmenet tengelyébe, hanem a legfőbb városi funkciók alakulásából származó rekonstrukciós következményeket rendszerezzük, és az ebből levezethető feladatok megoldásának módjait keressük. Külön-külön lehet foglalkozni az ipar, a mezőgazdaság, a lakossági szolgáltatások, az idegenforgalom, a tájközponti szerep, vagyis a legfőbb városfejlesztő tényezők kibontakoztatásához és megfelelő szinten való érvényesítéséhez szükséges átfogó és részletekre vonatkozó rekonstrukciós műveletekkel. Ezáltal előbb összegezni, majd pedig differenciálni lehet a városok jellegzetességeitől függően a rekonstrukció célkitűzéseit, ezek valóraváltásának lehetőségeit, az egyes feladatok jelentőségét és kapcsolódását stb. Azért is van különös jogosultsága a jelen helyzetben az ilyen megközelítésnek, mert a termelési és regionális szerep betöltésére való felkészülés nemcsak területi-létesítményi és hálózati következményekkel jár, hanem többek között azzal is, hogy az e célból már eddig kapott fejlesztéseket asszimilálni kell, és ez városaink egy részében — főleg a korábban fejletlenebbekben — eddig nem történt meg. Így az ilyen irányú megközelítésben speciális témákként szerepelhetnek azok a rekonstrukciós műveletek, amelyek felszámolni, vagy csökkenteni hivatottak annak a következményeit, hogy a fejlesztési tevékenységben nem tartották be a helyes sorrendet: üzemek, közcélú épületek, szolgáltatási és idegenforgalmi létesítmények települtek a városokban, meg-

előzve telepítési területük és annak környezete fogadóképessé válását és a szükséges városszerkezeti összefüggések megteremtését. Ugyancsak sajátos megfontolásokat igényel ebben a témakörben azoknak a rekonstrukciós feladatoknak a meghatározása és megoldási módjuk megkeresése, amelyek az olyan városokban jellegzetesek, ahol az említett városfejlesztő tényezők gyengébbek, emiatt az átalakításhoz rendelkezésre álló anyagi keretek korlátozottak, ugyanakkor a városszerkezet, a lakókörülmények, a termelési feltételek korszerűsítése lényegbevágó beavatkozásokat kívánna meg.

Elképzelhető a városrekonstrukcióval való elméleti foglalkozásnak egy az előzőktől jellegében eltérő olyan iránya is, amely — tematikai sajátossága mellett — összefüggésben van a problémakör tisztázásának minden esetben külön megfontolásokat igénylő mélységével. Nyilvánvaló ugyanis, hogy bármilyen alapállásból végzünk is rekonstrukciós kutatásokat, a tisztázás általános mélysége az elért kutatási eredmények függvénye, és ehhez kell alkalmazkodni — a közlést zavaró egyenlőtlenségek elkerülése végett — az olyan részletek tárgyalásánál is, amelyekről bővebb ismeretek állnak rendelkezésre, vagypedig fontosságuk miatt alaposabb kifejtésük kívánatos lenne. Kiküszöböli az ebből származó nehézségeket, hogy az elfogadott szemléleti alapokra ráépíthetünk olyan kutatásokat, amelyek egy-egy városépítési téma rekonstrukciós vonatkozásaival foglalkoznak. Ezek a témák lehetnek átfogóak, akár azért, mert jelentőségük kiterjed az egész városra (ilyen téma lehet például a területfelhasználás és a közlekedési hálózatok rekonstrukciós kölcsönhatásai stb.), akár azért, mert a városrekonstrukciós feladatok többségében lényeges szerepet játszó összetevőnek a mibenlétét kutatja (olyan jellegű témákra gondolunk itt, mint pl. a városhigiéniai követelmények teljesítésének lehetőségei a rekonstrukció által stb.). A kutatás olyan mélységet és szélességet célozhat meg, amilyent ezeknek a témáknak az általános városépítési tisztázottsága elért; a rekonstrukciós többletek megismerésében eddig a szintig juthatunk el.

Célszerűnek látszik, ha ilyen átfogó témákkal csak korlátozottabb mértékben foglalkozik a kutatás, mert — éppen a nagy terjedelem, továbbá a kiindulásbeli különbözőség ellenére is közös kutatási cél miatt — a többszörös átfedés veszélye áll fenn. Minél nagyobb számban kívánatos viszont azoknak a témáknak a kutatását napirendre tűzni, amelyek valamilyen körülhatárolható városépítési feladat rekonstrukciós vonatkozásainak tisztázására törekednek. Példaképpen felsorolunk ezek közül néhány olyat, amelyről ebben a tanulmányban a részletekre való kitérés nélkül szó esett: a lakóterületi övezeti rendszer és egységrendszer tervezésének és megvalósításának rekonstrukciós többletei, a városközpontokon belüli lakókörülmények megjavításának feltételei stb. Ezekre a témákra is érvényes, hogy a rekonstrukció körülményeinek hatását csak azokra az összetevőkre vonatkozólag tisztázhatjuk, amelyek általános esetben való előfordulása kellően ismert.

A témák utóbb említett két csoportjára egyaránt jellemző, hogy megvan az általános városépítési megfelelőjük, és kutatásuk a már többször említett rekonstrukciós többletek tisztázására irányul. Kívánatos rajtuk kívül olyan témákkal is foglalkozni, amelyek kizárólagosan a rekonstrukcióhoz kötődnek, mivel a tisztázandó problémák csak rekonstrukciós műveletek során vetődhetnek fel, azok velejárói. Ilyen lehet például: a meglevő állapot megváltoztatásából származó gazdasági következmények mérési lehetőségei és módszerei, a megvalósítás folyamatának területi és időbeli összetevői, a létesítmények kitelepítésének és a lakosság áttelepítésének kérdései stb. A kutatás fő célja ezeknél és sok ide tartozó más témánál egyfelől a meglevő állapot és az előirányzatok mindenféle lényeges szempontból való egybevetése, másfelől azoknak a módszereknek a megkeresése, amelyek lehetővé teszik, hogy a rekonstrukció által érintett területeken a mindennapi élet folytatását biztosítani lehessen.

A városrekonstrukcióval való elméleti foglalkozás témáinak, illetve témaköreinek előző felsorolása nem jelent egyben aktuális kutatási feladatfelsorolást is. Teendőinket az szabja meg, hogy a városrekonstrukció elméleti művelésének tekintélyes múltja van, és ez a művelés olyan eredményeket is produkált, amelyek még hasznosításra sem kerültek, vagy pedig nem nagy terjedelmű munkával a mai igényeknek megfelelő szintre fejleszthetők. Az olyan témák mellett, amelyekben már jelentős kutatási eredményekkel rendelkezünk, vannak viszont olyanok is, amelyek tisztázása nem kezdődött el, noha az általános városépítési elméleti háttér rendelkezésre áll, és kellő mennyiségű gyakorlati tapasztalat is felgyülemlett. Ezekkel kapcsolatosan egyértelműek a tennivalók; lényegesen problematikusabbak azok a témák, amelyek megalapozásához kisebb vagy nagyobb mértékben hiányoznak az általános városépítési ismeretek, emiatt a rekonstrukciós többletek kívánatos mélységű meghatározására nem lehet a siker reményében vállalkozni. Emiatt létjogosultak azok a kutatások, amelyek egy-egy téma általános városépítési szempontból való tisztázásával egyidejűleg kísérlik meg a rekonstrukciós többletek megkeresését. A szükségleteket és kutatási lehetőségeinket figyelembe véve valószínűnek látszik, hogy a városépítés tudományos művelésére egyre inkább jellemzővé válik ez az irányzat.

A városrekonstrukciónak a városépítés témakörén belüli helyzete következtében szinte minden városépítési tárgyú publikációban — akár átfogó jellegű, akár valamilyen részlettel foglalkozik — találhatók rekonstrukciós vonatkozások, hol bővebben, esetleg egész fejezeteken keresztül, hol csak utalások formájában. Az ilyen írásművek közül még a legfontosabbak felsorolása is roppant terjedelmes lenne, ezért mellőzve ezeket, az alábbi jegyzék csak olyan, nyomtatásban megjelent magyar és idegen nyelvű anyagokat tartalmaz, amelyek kimondottan a városrekonstrukció valamelyik tervezési vagy megvalósítási műveletéről közölnek ismereteket. A nagy számú publikációból csupán az utolsó évtizedben megjelenteket válogattuk ki, megkülönböztetve a szakkönyveket, a jelentősnek ítélt tanulmányokat, valamint azokat a tervismertetéseket, amelyek az elvégzett tervezési munka alapján általánosítható következtetéseket vonnak le.

SZAKKÖNYVEK

Björkman, Torbjörn: Saneringsmarknad (Városfelújítás). Statens Institut för Byggnadsforksning. Stockholm, 1974. Svensk Byggtjänst.

Coing, Henri: Rénovation Urbaine et Changement Social (Városfelújítás és társadalmi változás). Paris, 1966. Ouvrières.

Dános György—Mueller Othmár: Települések gazdaságos rekonstrukciója. Budapest, 1967. Közgazdasági és Jogi Kiadó.

Kabus, Günther: Komplexe Rekonstruktion von Altbaugebieten. Ein Beitrag zur Lösung der Aufgaben der Modernisierung von 115 TWE bis 1975. (Elavult városrészek teljes rekonstrukciója). Berlin, 1973. Bauinformation.

Lavrov, V. A.: Rekonsztrukcija krupnüh gorodov (Metodicseszkoe poszobie dlja proektirovscsikov) (Nagyvárosok rekonstrukciója). Moszkva, 1972. Sztrojizdat.

Mausbach, Hans: Die Planung der Stadtkernerneuerung. Ein Erfahrungsbericht mit sechs Beispielen aus Mittel- und Kleinstädten (Városközpontok rekonstrukciójának tervezése) Stuttgart, 1972. Krämer.

Schmidt-Relenberg, Norbert—Feldhusen, Gernot—Luetkens, Christian: Sanierung und Sozialplan (Szanálás és szociális tervezés). München, 1973. Callwey.

Suquet-Bonnaud, Antoinette: Le problème des centres des villes à l'etranger (A külföldi városközpontok problémái). Paris, 1966. Société d'édition d'enseignement supérieur.

Rekonsztrukcija centrov isztoricseszkih gorodov (Történelmi városközpontok rekonstrukciója). Kiev, 1974. Budivel'nik.

TANULMÁNYOK

Bilciurescu, Virgil: Unele Probleme in Legatura cu Valorificarea Zonelor Istorice (A történelmi városközpontok felújításának néhány problémája). Arhitectura (román) 1973. 4. sz. 20—38. old.

Brookes, J. A.—Hughes, K.: Housing redevelopment and rehabilitation (Rekonstrukció és helyreállítás). Town Planning Review 46. k. 1975. 2. sz. 213—225. old.

Falkner, Rupert: Stadterneuerung — Kontinuität im Städtebau (Városfelújítás — folyamatosság a városépítésben) der Aufbau 1975. 11—12. sz. 405—420. old.

Faragó Kálmán: A lakóterületi egységek rendszere a városrekonstrukcióban. Településtudományi Közlemények 21. sz. 26—65. old.

Funk, G.: Städtebauliche Rekonstruktion der Klein- und Mittelstädte (Kis- és közepes városok városépítési rekonstrukciója). Absolvententreffen TU Dresden — Städtebau (Drezda) 18. k. 1969. 1. sz. 78—86. old.

Garajev, N.: O rekonsztrukcii isztoricseszki szlozsivsihszja... (A kaotikusan beépített régi városrészek rekonstrukciója). Zsiliscsnoje Sztroitel'sztvo (Moszkva) 1973. 8. sz. 11—14. old.

Granasztói Pál: Történeti városközpontjaink reorganizációjának jellegzetes kérdései. Építés- és Közlekedéstudományi Közlemények VIII. kötet, 1—2. sz.

Jakab Sándor: Városközpontok közlekedési problémái és megoldásuk. Településtudományi Közlemények 20. sz. 76—87. old.

Jasek, M.: Prestavba mestskych obytnych komplexu, závazny problem dneska (Városi lakóépület-együttesek átépítése — napjaink égető problémája). Urbanismus a uzemni plánováni 1972. 5. sz. 197—203. old.

Jörgensen, K.: Byfornyelse — skitse til en arbejdsmetode (Városok rekonstrukciójának munkamódszere). Byplan (Koppenhága) 25. k. 1973. 143. sz. 16—19. old.

Kaplan, G. A.—Kocsetkov, A. V.: Etapü rekonsztrukcii zsiloj zasztrojki (Lakóház-beépítés rekonstrukciójának szakaszai). Budivelnik. Ekonomicseszkaja effektivnoszt v gradosztroitel'sztve i rajonnou planirovki Kiev, 1971. 3—8. old.

Labov, Georgi: Adaptirane na sztracinii zsiliscsii szgradi (Régi lakóépületek korszerűsítése). Arhitektura (Szófia) 12. k. 1973. 1. sz. 24—26. old.

McKie, R.: Cellular renewal (Sejtszerű rekonstrukció). Town Planning Review 45. k. 1974. 3. sz. 274—290. old.

Papez, V.: Vyuziti operacniho vyzkumu v prestavbe mest (Az operatív kutatás módszereinek alkalmazása a városrekonstrukciónál). VUPS Stavebni vyzkum (Prága) 15. k. 1971. 4. sz. 13—18. old.

Perényi Imre: A magyar városok rekonstrukciója. Városépítés 1973. 3. sz. 27—33. old.

Romm, I. G.: Rekonsztrukcija i sztroitelnoe zonirovanie v malüh i szrednih gorodah (Rekonstrukció és építési zónákra osztás kis- és közepes városokban). Planirovka i zasztrojka malüh i szrednih gorodov, Kiev, Budivelnik, 1969. 6. sz. 55—61. old.

Sandu, Alexandru: Remodelare, restaurare, restructurare, renovare, reconstructie (Helyreállítás, felújítás, átépítés, újjáépítés, újjáalkotás). Arhitectura (román) 1973. 4. sz. 4—11. old.

Steiner, Klaus: Stadtgestaltung und Stadterneuerung (Városformálás — városfelújítás) der Aufbau 1975. 11—12. sz. 395—404. old.

— Területrendezés c. tanulmánygyűjtemény 1973. 2. számában megjelent tanulmányok.

TERVISMERTETÉSEK

Aldous, T.: A Londres, la Cité — Phoenix sur... (A londoni Temze-part rekonstrukciós terve). Journal de la Construction de la Suisse romande, Lausanne (Svájc) 47. k. 1973. 18. sz. 91—93. old.

Beadle, M.: Stadterneuerung in Kenwood-Hyde Park (Városrekonstrukció Kenwood-Hyde Parkban — Chicago) Bauwelt (Berlin, NSZK) 61. k. 1970. 38—39. sz. 203—209. old.

Becker, H.—Schulz, J.: So wird Langenberg für die Zukunft — die Sanierung einer Kleinstadt

(Ilyen lesz Langenberg a jövőben: egy kisváros szanálása). Bauwelt 1973. 46. sz. 1989—1994. old.

Berkes József: A salgótarjáni városrekonstrukció végrehajtása. Városépítés 1966. 5. sz. 8—10. old.

Broekert, A. M.: Eine auf die... (Utrecht belvárosának átépítése) Tiefbau, Gütersloh, 12. k. 1970. 9. sz. 819—823. old.

Burak, D. Ja.: Proektirovat' zablagovremenno (A Nyevszkij sugárút rekonstrukciója). Sztroitel'sztvo i Arhitektura Leningrada 34. k. 1972. 9. sz. 10—12. o.

Dreier, G.: Die City Nord in Hamburg (Hamburg városközpontja). Bauwelt 64. k. 1973. 24. sz. 133—136. old.

Elvin, René: Reconstruction de Birmingham (Birmingham rekonstrukciója). Urbanisme (Párizs) 1972. 133. sz. 66—69. old.

Fedorov, V.: Kreml' i rekonsztrukcija centra (A moszkvai Kreml és a belváros rekonstrukciója). Sztroitel'sztvo i Arhitektura Moszkvü 21. k. 1972. 11. sz. 10—12. old.

Evans, Eldred: Clydeside study (Glasgow, folyóparti rekonstrukció). Architectural Design 15. k. 1975. 8. sz. 477—481. old.

Ihrig Dénes: A városépítési hagyományok kérdése Nagykanizsa városközpontjának átépítési tervében. Településtudományi Közlemények 17. sz. 75—84. old.

Koltai Endre: Óbuda rekonstrukciója. Városépítés 1972/6. sz. 9—11. old.

Kotkov, J. J.—Kurbatov, Sz. M. stb.: Rekonsztrukcija centra Odesszü (Odessza városközpontjának rekonstrukciója). Sztroitel'sztvo i Arhitektura 18. k. 1970. 1. sz. 6—9. old.

Kriszt György: Győr történelmi városmagjának rekonstrukciós kérdései. Városépítés 1967. 3. sz. 7—11. old.

Kusnir, I.: Vozrozsdennüj Novgorod (Novgorod újjászületése). Arhitektura SZSZSZR. 1970. 5. sz. 48—50. old.

Kutukov, V.: Szberecs neperehodjascsije cennosztyi (Moszkva elöregedett belvárosi negyedeinek rekonstrukciója). Sztroitel'sztvo i Arhitektura Moszkvü 1975. 2. sz. 12—13. old.

Lanesjö, B.: Stadförnyelse i USA kan ge en del lärdomar (Városok felújítása az USA-ban). Byggnadsindustrin (Stockholm) 43. k. 1973. 21. sz. 22—24. old.

Libszon, V.: Sztaroe i novoe. Rekonsztrukcija sztolicü i pamjatnyiki zodcsesztva (Moszkva központjának rekonstrukciója és a műemléki környezet védelme) Sztroitel'sztvo i Arhitektura Moszkvü 1972. 1. sz. 26—29. old.

Lisek, J.: Szczecin-rozwój, kierunki i perspektivi przebudowy (Szczecin város rekonstrukciójának fejlesztési irányelvei). Miasto 21. k. 1970. 7—8. sz. 11—18. old.

McWilliam, Colin: Edinburgh (Edinburgh műemlékvédelme és rekonstrukciós terve). The Architectural Review 148. k. 1970. 886. sz. 352—358. old.

Messerschmidt, I.: Bologna: Altstadtsanierung... (Bologna: régi város szanálása, szociális lakásépítés). Neue Heimat (Hamburg) 1975. 6. sz. 29—38. old.

Minost, M.: Paris — The Marais (A párizsi Marais negyed műemlékvédelme és rekonstrukciós terve). The Architectural Review 148. k. 1970. 886. sz. 359—363. old.

Oberstein, Ivo—Klima, Milan: Urbanistická studie prestavby Smichova (Fejlesztési koncepciók a prágai Smichov kerület rekonstrukciójában). Architektura CSR 32. k. 1973. 8. sz. 384—391. old.

Oving, K.: Ett annorlunda byggprojekt... (Göteborg City átépítése). Byggnadskonst (Stockholm) 65. k. 1973. 10. sz. 43—44. old.

Paynter, J.: Restoration (Az ausztráliai Braidwood rekonstrukciója). Architecture in Australia, (Sydney) 64. k. 1975. 3. sz. 68—71. old.

Petsch, J.: Stadt und Architekturentwicklung nach 1945... (A rekonstrukciós elvek fejlődése az NSZK-ban 1945 után). Baumeister (München) 1975. 2. sz. 122—126. old.

Rudowsky, G.: Rekonstruktion der Stadt Dessau (Dessau város rekonstrukciójának terve). Deutsche Architektur 18. k. 1969. 10. sz. 624—626. old.

Spara, P. Je.—Pogorelov, V. M.: O rekonsztrukcii centra Harkova (Harkov központjának rekonstrukciója). Sztroitel'sztvo i Arhitektura (Kiev) 17. k. 1969. 12. sz. 11—14. old.

Schwizer, P.: Der Aufbau der Leipziger Strasse in Berlin (A berlini Leipziger Strasse újjáépítése). Deutsche Architektur 18. k. 1969. 9. sz. 526—529. old.

Trestik, J.: Przestávba centra Pardubice (Pardubice városközpontjának rekonstrukciója). Architektura CSR 31. k. 1972. 4. sz. 195—196. old.

Zeil, Christian: Aufbau im Bezirk Frankfurt (Oder) Neue Städte an der Oder-Neisse-Friedensgrenze... (Frankfurt/Oder, Schwedt, Erfurt, Gera, Magdeburg, Halle, Lipcse és Drezda újjáépítése.) Deutsche Architektur 18. k. 1969. 9. sz. 540—565. old.

Zsitva Tibor: Veszprém városközpont rekonstrukciója. Városépítés, 1969. 3. sz. 16—18. old.

Barbican... (London, Barbican városrész). Barbican prospektus, London 1971. 1—35. old.

Bath — Dropping the Pilot? (Bath város rekonstrukciója). The Architectural Review 148. k. 1970. 668. sz. 343—345. old.

Dom-Römerberg Frankfurt am Main... (Frankfurt történelmi városmagjának rendezése). Baumeister (München) 70. k. 1973. 9. sz. 1143. old.

En Lang rad med Kontorhus... (Stockholm city átépítése). Byggeindustrin (Stockholm) 43. k. 33. sz. 1973. X. 19. 12—22. old.

Rekonsztrukcija zsilüh rajonov Leningrada (Obzor) (Leningrád lakókörzeteinek felújítása). Kiadó: CNTI po Grazsdanszkomu Sztroitel'sztvu i Arhitekture (Moszkva) 1974. 41. old.

Sanierung in Städten (Városok felújítása). Deutsche Bauzeitung (Stuttgart) 106. k. 1972. 9. sz. 951—960. old.

Strategy for renewal (Elavult városnegyedek felújítási tervei). Official Architecture and Planning (London) 33. k. 1970. 2. sz. 114—120. old.

Wege der Erneuerung und Erhaltung der Züricher Altstadt (A zürichi Óváros megújításának és megtartásának útjai). Schweizer Baublatt 80. k. 1969. 11. sz. 4—6. old.

York Square in Toronto (Szanálási terv Kanadában). Baumeister (München) 1972. 10. sz. 1098—1101. old.

A SZOVJETUNIÓ VÁROSÉPÍTÉSÉNEK KEZDETI SZAKASZA ÉS HATÁSA AZ EGYETEMES VÁROSÉPÍTÉSRE

DR. PERÉNYI IMRE
a műszaki tudományok doktora

Hatvan éve annak, hogy 1917-ben az oroszországi Nagy Októberi Szocialista Forradalommal a kapitalista fejlődés megszakadt és egy új történelmi korszak, egy új társadalmi rend vette kezdetét, melynek létrejötte az előző társadalomhoz képest nemcsak nagyobb termelési és termelékenységi lehetőséget, hanem az osztálytársadalmak rendszerének megszüntetését, az egész emberiség jólétének emelését, kultúrájának virágzását is magával hozza.

A korszerű városépítési törekvések az egész világon még csak az első, bátortalan lépéseknél tartottak, amikor a szovjet városépítés egy eddig ismeretlen, nagy feladattal találta magát szemben: a megváltozott társadalmi-gazdasági rend jelentős szerepet szánt a városépítésnek az ország tervszerű, szocialista fejlődésében. Mindezt a kapitalista társadalomtól kapott nehéz örökség terhe alatt kellett elvégeznie: egy elmaradt, háború által szétzilált országban. Milyen is volt a városodás és a városépítés helyzete a századforduló utáni Oroszországban?

Noha a kapitalizmus fejlődése Oroszországban késői volt, de ugyancsak gyors városodással járt. Elsősorban az ipari, kereskedő- és kikötővárosok fejlődnek rohamosan. A XIX. század utolsó harmadában ezeknek a városoknak lakossága többszörösére növekszik. Az ipari üzemek és bányák mellett nagyobb számban épülnek munkástelepek barakokkal és többszintes munkáskaszárnyákkal. A lakosságszámnak ez a gyors növekedése felkészületlenül éri a várost, és a spontán növekedésnek megfelelően beépítése is tervszerűtlenül és rendezetlenül alakul. Pedig a XIX. század első felében a városok fejlődése — a II. Katalin idejében elkészült rendezési tervek alapján — még szabályozott volt. Az ipari üzemek szabad, olcsóbb területeket keresve a város peremén telepednek le, hamarosan körülépülnek silány lakóépületekkel, gátolva a város terjeszkedését és elvágva a várost a folyóktól, az erdőktől.

A városok fejlődése alapvető strukturális változásokat hozott: a laza, terjengős orosz városok alkonya következik be. Ez egyrészt a beépítés tömörségének fokozásával, másrészt a beépítés általános magasságának felemelésével jár. Beépülnek a tömbök belső szabad területei, felszámolódik a terjengős terek és parkok jelentős része, eltűnnek az előkertek, az épületek szabadon álló elrendezése és helyébe 5—6 emeletes bérházak épülnek zártsorú, tömör beépítéssel. Igen éles a kontraszt az útburkolatokkal és közművekkel ellátott, aránylag kisebb kiterjedésű központi területek és a város peremén fekvő munkástelepek alacsony, silány épületekkel beépített, utakkal és elemi közművekkel el nem látott, ipari és raktári létesítményekkel telített és vasúti vágányokkal behálózott területe között. A cári Oroszországban, ahol 1913-ban a városi népesség csak az összlakosság 17,6%-át tette ki, 700 város közül csak 215-ben volt vízvezeték, ott is csak az épületek 10%-a volt a hálózatba bekötve, 23 városban volt csatornázás, a lakóházak 3%-a volt bekötve a csatornahálózatba, villanyvilágítás csak a lakóházak 5%-ában volt.

Azok a városok, melyeket az ipari fejlődés, a vasútvonalak elkerülnek, megállnak fejlődésükben. Ugyancsak visszamaradnak a fejlődésben a nemzetiségek területén (Közép-Ázsiában, a Kaukázusban, Kazahsztánban stb.) fekvő városok. Ezek a városok, mint általában a korszak gyarmati városai, többnyire két részből állnak: az ún. bennszülött-városból és az ún. európai városból. Míg az elsőre a silány épületek, a rendezetlen utak és a közművek teljes hiánya a jellemző, addig a másikban a beépítés és berendezés — bár csak kis területen — megközelíti az akkori európai Oroszország városmagjainak szintjét.

E korszakban tehát a XVIII. század és a XIX. század első felének koncepciózus és művészi városépítési gyakorlatának helyébe a spekulációs telekparcellázási művelet lép. Az újonnan beépülő városrészek lélektelen, többnyire mechanikus derékszögű úthálózatot kapnak. Megbomlik az orosz városok egységes képe, még az olyan városé is mint Moszkva, mely a napóleoni háború után egységesen épült ki. Többnyire magányos szigetként áll egy-egy régi együttes, egy-egy barokk vagy klasszicista palota, egy-egy ősi templom, mint igazgyöngy a silány környezetben. Ez az oroszországi városépítés helyzete az 1917. évi Októberi Forradalom küszöbén.

* * *

A szovjet városépítés születésének dátumaként 1918. február 19-ét tekinthetjük, amikor is az új hatalom kiadta a földek államosításáról szóló határozatot, mely lehetővé tette, hogy az épületegyütteseket, városrészeket, városokat a közösség érdekében tervezzék, hogy a városépítés gyökeresen átalakuljon és a városi fejlődés tervszerű eszközévé váljon. A szovjet városépítésnek ebben az időben még nincsenek tapasztalatai, sem hagyományai, sem kellő számban kvalifikált szakemberei, sem anyagi, sem pénzügyi eszközei. A korszerű városépítést irányító tudományt, a szocialista városépítés elméletét még meg kell fogalmazni és ki kell kísérletezni stb. De az objektív feltételek megteremtődtek ahhoz, hogy a városépítés ne maradjon elvont elmélet, pusztán terv a papíron. Így a szocialista városépítés tudományának megalkotása máról holnapra, a szovjethatalom megalakulásának pillanatától kezdve szükségszerűséggé vált. E törekvéseknek kétségkívül jelentős segítséget nyújtottak azok a művek, nézetek, amelyeket a szocialista társadalomról és annak életkeretét jelentő településekről a szociálutópistáktól a tudományos szocializmus megalapítóiig számosan kifejtettek.

Az osztály nélküli társadalom ideológiájának első hírnökei, az utópista szocialisták, műveikben már a XVI. századtól kezdődően a jövő társadalmi rendszerének megálmodása mellett keresték a kiutat a zsúfolt, egészségtelen városból; ezért nemcsak a jövő társadalmát vázolták fel, hanem annak keretét, a települést is.

Az elsők között volt az angol Morus Tamás (1478—1535), aki 1518-ban megjelent „Utópia" c. művében az általa elképzelt társadalmat egy város leírásával köti össze. Az elveket azonban annyira általánosítja, hogy a várost szinte típusként fogja fel; emellett a helyi adottságok által jelentkező egyéni jellegét is hangsúlyozza.[1]

Az olasz Tommaso Campanella (1568—1639) „A napváros" című 1623-ban megjelent művében hasonló elgondolásokat fejteget az államról, amelyben nincs embernek ember által való kizsákmányolása, ismeretlen a nyomor és az analfabetizmus. E társadalom övezetekre tagolt és egészséges beépítésű városát részletesen le is írja.[2]

A francia Morelly (születésének és halálának éve ismeretlen) „A természet törvényei . . ." című 1755-ben megjelent művében a magántulajdont tekinti a társadalmi igazságok gátjának és szembeállítja vele a társadalmi tulajdont. A kommunizmust a „természet törvényeire" épített rendnek tekinti. Az „Építési Törvények" című fejezetben részletesen utal a város területének szervezésére is: lényegében egy rendezett, tagolt és közösségi intézményekkel ellátott települést vázol fel.[3]

Morus Tamás, Tommaso Campanella és Morelly nyitja meg az utópista szocialisták sorát. Ha tudományos megalapozottság nélkül is, de ösztönösen érezve a jövőt, annak első hírnökei voltak.

A késői szociálutópisták társadalomkritikai és társadalomelméleti munkásságuk mellett konkrét terveket dolgoznak ki a jövő településeire vonatkozóan, sőt a gyakorlati próbálkozások korszaka is a XIX. századdal indul meg. Munkásságuknak jelentős hatása volt korukra: a munkásosztály öntudatának felébresztésére, a tudományos szocializmus kialakítására, a szocialista városépítés első elméleti próbálkozásaira.

Robert Owen (1771—1858) angol utópista szocialista már korai elképzeléseiben vallotta, hogy a szocialista társadalom létrehozását mindenekelőtt a nevelés, a felvilágosítás segítheti elő. Ez a felfogása tükröződik az általa épített New Lanarkban is. Olyan vállalkozást hozott létre, amelyben a termelőmunka és a fiatalok tanulása, nevelése egyesült. Rövidebb munkaidőt vezetett be, és javította a munka- és lakókörülményeket. Gyára mellett olyan lakótelepülést épített, ahol a családok számára épülő házaktól elkülönítve létesültek a három éven felüli gyermekek hálóhelyiségei, kórház, a látogatók részére szálloda, közös konyha, alsó- és felsőfokú iskola (az utóbbi könyvtárral). A lakóterülettől elkülönítve épült az üzem, a mosoda, a sörfőző és a malom.

Owen felismerte a település és a környezet közvetlen kapcsolatának szükségességét, azt, hogy az ellátás érdekében a mezőgazdaságot és az ipart együtt kell megtervezni. Számításai szerint 1200 lakosra kb. 1800 acre földterület biztosítását tartotta indokoltnak és ha a település létszáma meghaladja azt a határt, amelyen belül a közösség saját magát a legnagyobb kényelemmel ellátni képes, akkor új települést kell létesíteni.[4] Végső fokon Owen elgondolásai merészebbek voltak annál, amit New Lanarkban megvalósított. Már 1817-ben dolgozik a kommunista közösségek létrehozásának elvein, és egész életét ilyen irányú kísérleteknek, próbálkozásoknak szenteli. Owen elképzelései szerint a racionális társadalmi rend a mezőgazdasági és ipari munkán alapuló, önkormányzattal bíró (kb. 3000 lakosú) közösségek föderációjának összessége. E koncepció realizálásában nem volt sok szerencséje, legnagyobb vállalkozásában, az amerikaiban sem. Owen a washingtoni parlamentben az állam vezetői előtt 1825-ben két ízben ismertette elgondolását, majd egy 30 000 hold nagyságú területet vásárolt meg kísérlete céljára. 1825-ben hirdették ki az új közösség, a teljes egyenlőség és önkormányzat alapján berendezett „Új Harmónia" nevű kommunista közösség új alkotmányát. De a felmerülő nehézségek miatt a telep csakhamar több kisebb egységre bomlott, majd 1827. március 28-án nyilvánosságra hozták a vállalkozás bukását. Később Mexikó és az Egyesült Államok határán, majd Angliában akart Owen egy-egy

újabb telepet létesíteni. E vállalkozások egymás után megbuktak.

Egy másik, New Lanarkhoz hasonló kísérlet volt Titus Salté (1803—1876), Bradford polgármesteréé. Négy mérföldre Bradfordtól északra — az Aire folyó partján — 3000 munkást foglalkoztató gyárat és mellette lakótelepülést épített, mely alapítója után a Saltaire nevet kapta. A nagyobb arányú közintézmény-ellátottságon, valamint azon a törekvésen kívül, hogy a területfelhasználásban gondosan elválasztotta az ipari, lakó- és üdülési övezeteket és emellett a települést építészeti egységként fogta fel, a beépítés tömörsége tekintetében Saltaire sem különbözik más korabeli ipari településtől. A következő középületek létesültek: mosodák, fürdők, kórházak, iskolák. A szegényházak kis közös kertjén, az iskolák és a Saltaire Intézet előtti parkon kívül nem volt zöldterülete a beépített területen belül, de a folyó másik oldalán kialakítottak egy 14 acre nagyságú városi parkot.

Az utópista szocialisták ugyancsak kimagasló egyénisége, François Marie Charles Fourier (1772—1837), azt a feladatot látta maga előtt, hogy megfelelő szervezetet hozzon létre, amely minden osztályt a szociális életkörülmények teljes figyelembevétele mellett, egyformán kielégít. Fourier szerint a kielégítő életkörülmények biztosítása kizárólag a társas kormányzat és a munka felfedezésétől függ. Abból indult ki, hogy a munka mint szükséglet az ember legfőbb igénye; az ember szabad munkaközösség tagjaként bontakoztathatja ki sokoldalúan egyéniségét, virágoztathatja fel kultúráját. Elítélte és felszámolandónak tartotta a város és falu közötti ellentétet. Ilyen elvek alapján dolgozta ki a társadalom és a terület alapsejtjét, a falangot és az új települési formát a falansztert.

A falanszter létesítésének alapeszméje egyrészt a fizikai és a szellemi munka közötti különbség, másrészt a városi és falusi település közötti különbség megszűnése. A falanszter a mezőgazdasági és az ipari munka közös színhelye, közös termelésen és fogyasztáson alapuló önálló társulás, amelyben mindenki tehetségének megfelelő munkát végez. A falanszter tagjai a tőkésekből és nincstelenekből tevődnek össze és Fourier, illetve követőinek elképzelése szerint az általános típus egy 1200—1600 ha területű és 1620 lakosú település lenne.

A többi szociálutópistához hasonlóan Fourier nagy gondot fordított a gyermekek sokoldalú, a személyiség formálását meghatározó nevelésére, a társadalmi élet igényeinek megfelelő felkészítésükre. A nevelést hároméves kortól szükségesnek tartotta. A 9—15 év között a képzést a testneveléssel és munkára való neveléssel kötötte össze. A falanszter központjában hatalmas építményben a lakóhelyiségek, műhelyek és a közétkeztetés helyiségei, könyvtárak, színházak, gyermeknevelési és egyéb intézmények nyertek elhelyezést.[5]

A falanszterhez hasonló, de kevésbé ismert Fourier egy másik elképzelése az ún. „Garanciális város" (Ville du garantisme). Három koncentrikus övezetből áll: a *lakóövezetből* (ennek központjában helyezkednek el a kereskedelmi és igazgatási területek is), az *ipari* és a *mezőgazdasági* övezetből, melyeket növényzet választ el egymástól. Határozottan szabályozza a beépítés mértékét és módját.[6]

A falanszter elméletnek a Második Császárság idején történt érdekes alkalmazása a „Familistère de Guise". Alapítója, J. B. Godin, felállított egy fűtési berendezéseket gyártó üzemet. Ezt az üzemet „adta át" munkásainak, termelési szövetkezetté alakítva. Elhelyezésükre a kollektív lakás Fourier-féle megoldását választotta. Abból indult ki, hogy a „Palais Social"-nak közelebb kell hoznia egymáshoz az embereket. A „Familistère de Guise" valójában egy szerényebb falanszter, amely azonban két lényeges pontban módosítja az eredeti gondolatot: az ipari társulás jellegében és abban, hogy Godin nem merte megvalósítani a lakásban a szállodai elrendezést.[7]

Fourier tanítványai még számos gyakorlati kísérletet tettek Franciaországban és külföldön. A vállalkozások azonban nem sikerültek.[8]

A szociálutópisták körébe tartozó Etienne Cabet (1788—1856) azt vallotta, hogy a nagy francia forradalom eszméit — a szabadság, egyenlőség, testvériség eszméit — csak a köztulajdonon alapuló kommunista közösségben lehet megvalósítani. Cabet 1840-ben megjelent könyvében „Utazás Icariába" címmel egy kommunista társadalmat ír le egy város keretében. A Cabet által elképzelt város közel kör alakú és folyó osztja ketté, amelynek közepén sziget van. Az utcák derékszögűek, a folyóval párhuzamosak, illetve arra merőlegesek. Ebbe a sakktábla alaprajzba terek két gyűrűjét tervezi, melyeket fásított utak kötnek össze. „A város belsejében — írja Cabet — nincs temető, nincsenek szennyes üzemek, nincsenek kórházak: mindezek a létesítmények kívül vannak, levegős helyeken, folyóvíz mellett és vidéken." Cabet nagyon vigyáz a gyalogosra, a tömegközlekedési eszközök fejlesztését ajánlja emeletes omnibuszokkal, a gyalogosok részére fedett gyalogjárókat szán. 1847-ben Cabet kiáltványt bocsátott ki „Menjünk Icariába" címmel és bejelentette, hogy Texasban egymillió acre (400 000 hektár) területet szerzett. A kísérlet azonban nem sikerült. 1849-ben Cabet is megérkezett Amerikába, kibérelte a mormonoktól Nauvoo kisváros egy részét a Missisippi mellett, de a kolera megtizedelte lakóit. Követői újra kísérletet tettek Cheltenhamban, de 6 év alatt ez is feloszlott. A többség 1860-ban el-

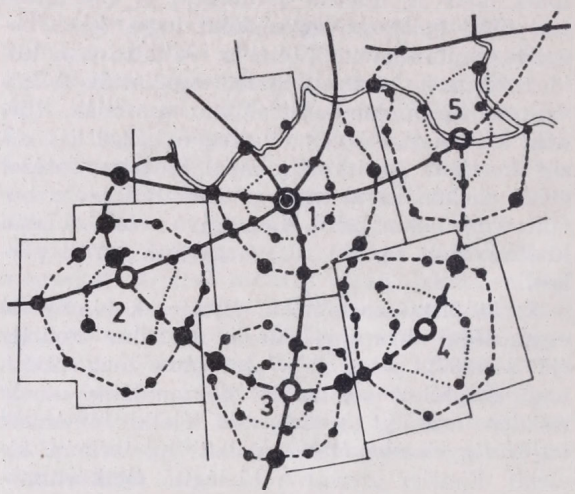
hagyta Nauvoot és letelepedett Corningban, Iowa államban.[9]

A városi jelenség elemzése plasztikusan jelentkezik Marx és Engels munkásságában. Az októberi forradalom előtt majdnem 40 évvel vizsgálták a modern ipari várost, s azt mindenekelőtt a benne folyó osztályharc kifejezése színhelyének tekintették. Rámutattak arra, hogy a város gyökeres átalakítása csak a társadalom gyökeres átalakításával mehet végbe, s hogy semmilyen csodálatos terv, semmilyen humanista akció nem változtathatja meg a várost és a munkásosztály életfeltételeit. Friedrich Engels írta: „Csakis az a társadalom, mely termelőerőit egyetlen nagy terv alapján összhangzatosan kapcsolja együvé, engedheti meg az iparnak, hogy abban az elosztódásban telepedjék meg az egész ország területén, amely saját fejlődése, s a termelés többi elemeinek fenntartása, illetőleg fejlődése számára a legmegfelelőbb. A város és a falu közti ellentét megszüntetése eszerint nemcsak lehetséges. Egyenest szükségességévé vált magának az ipari termelésnek, mint ahogy a mezőgazdasági termelésnek és ezenfelül a közegészségügynek is szükségességévé vált." A megbomlott emberi környezet visszaalakítását az új települési rendtől teszi függővé: „Csakis a város és falu egybeolvadása útján szüntethető meg a levegő, a víz és a talaj mai megmérgezése..." Arra is utalt, hogy „A város és falu elkülönülésének megszüntetése tehát még abból a szempontból sem utópia, hogy a nagyiparnak az egész ország területén való minél egyenletesebb elosztása a feltétele." Majd másutt ezt írta: „Csak a lakosság lehetőleg egyenletes eloszlása az egész országban, csak az ipari és földművelő termelés benső összekapcsolása, a közlekedési eszközöknek ezáltal szükségessé váló kiterjesztésével — feltételezve egyúttal a tőkés termelési mód megszüntetését — képes arra, hogy a falusi lakosságot kiragadja abból az elszigetelődéséből és elbutultságából, amelyben évezredek óta csaknem változatlanul tengődik."[10]

Később V. I. eLnin is hangsúlyozta, hogy „a kapitalizmus teljesen széttépi a mezőgazdaság és az ipar kapcsolatát, de ugyanakkor fejlődésének felsőbb fokán újabb elemeit készíti elő ennek a kapcsolatnak, annak, hogy az ipar és a mezőgazdaság egyesüljön a tudomány és a kollektív munka kombinációjának tudatos alkalmazása, az emberiség új települési módjai alapján, megszünteti mind a falu elmaradt, a világtól elszakadt, elvadult helyzetét, mind pedig azt, hogy nagy városokban természetellenesen óriási tömegek zsúfolódnak össze".[11] De Lenin nem veti el a várost, mint települési formát. Szerinte a városok gyorsabban fejlődnek mint a falvak, a városok központja a népek gazdasági, politikai és szellemi életének és a fejlődésének fő motorja. A marxizmus—leninizmus klasszikusai tehát a telepítés szocialista jellegét egyenes összefüggésbe hozták az ipar és a mezőgazdaság nagyüzemi alapon történő összekapcsolásával.

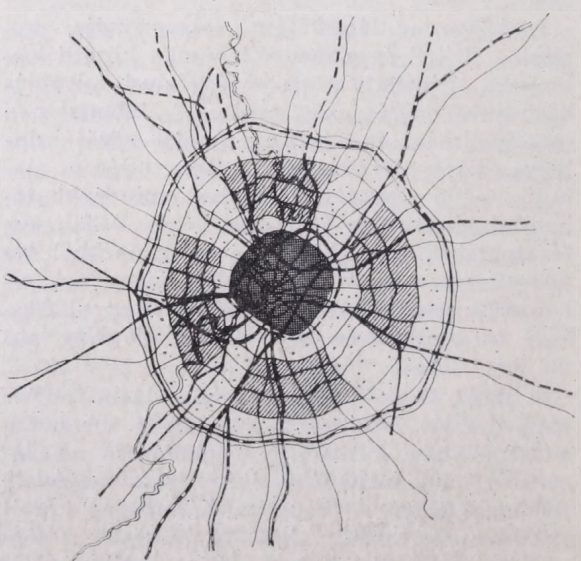
* * *

Azzal, hogy Oroszországban már 1917-ben megjelentek törvények a gazdagok lakásainak rekvirálásáról a szegények javára, valamint a bérházak állami tulajdonba vételéről, a városok a népesség elhelyezésének átcsoportosítása ré-



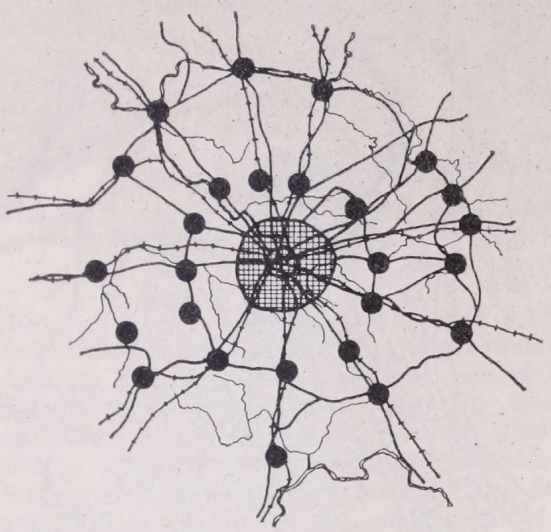
1. ábra. Sahulin, B. A központi terület regionális rendszere. 1918—1922.
1. Moszkva; 2. Szmolenszk; 3. Kurszk; 4. Tambov; 5. N. Novgorod (Gorkij)

vén, az épületek rendeltetésének részbeni megváltozása folytán szinte átrétegződtek. Iskolák, óvodák, kultúrházak, kórházak, szanatóriumok, múzeumok kerültek parkokkal ellátott magán-

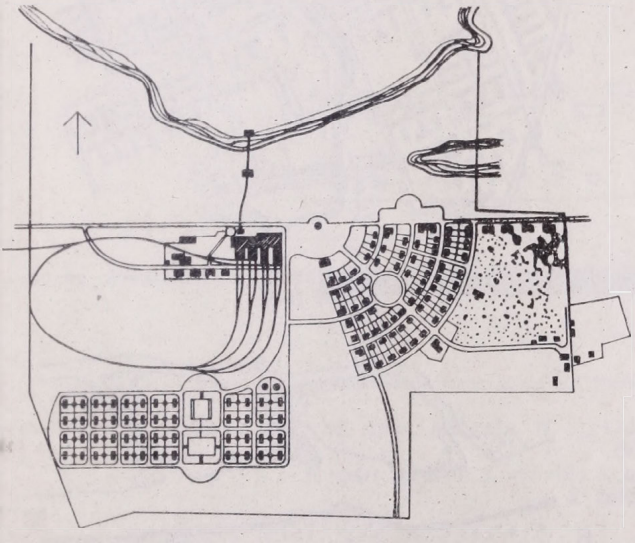


2. ábra. Sesztakov, S. Nagy Moszkva terve. 1920—1921.

palotákba. Így jött létre néhány év leforgása alatt pl. 22 500 kultúrház, 543 szanatórium. A pincelakásokból, munkáskaszárnyákból, munkásbarakkokból milliók költöztek be a burzsoázia és az arisztokrácia lakosztályaiba: csak Moszkvában 1918 és 1924 között 500 000 ember, és ezzel a város nagykörúttal határolt belterületén 5%-ról 50%-ra emelkedett a munkásosztályhoz tartozók aránya.

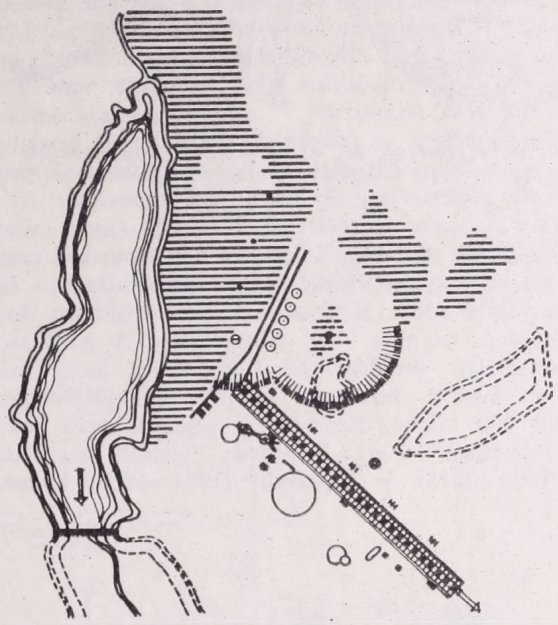


3. ábra. Sesztakov, S. Moszkva szatellit-városépítési javaslata. 1921—1924.



4. ábra. Kasiroi vízierőmű és munkástelepe. 1919—1921.

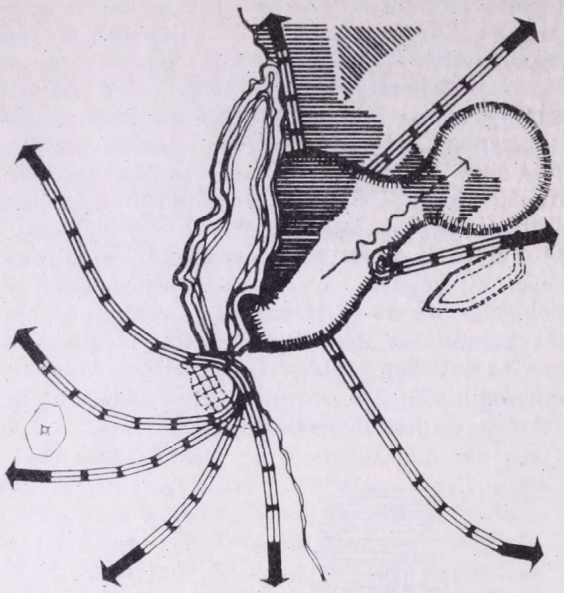
1919-ben — a polgárháború éveiben — az oroszországi Kommunista Párt VIII. országos kongresszusán a párt új programját fogadták el, amely többek között úgy intézkedett, hogy minden erővel törekedni kell a dolgozók lakáshelyzetének megjavítására: a régi lakótömbök zsúfoltságának és egészségtelen állapotának felszámolására, az elavult lakások lebontására, az új élet követelményeinek megfelelően a régi lakóépületek átépítésére és újak létesítésére, valamint a lakosság célszerű telepítésére. Az első várostervezési munkálatok Moszkvában és Leningrádban meg is indultak. E tervek azonban még nem tudták átfogni a város összes problémáját, részletkérdésekkel foglalkoztak. Emellett számos nagyszabású ipari beruházás előkészítését tervezték (a moszkvai autógyár, a nizsegorodoszkij gépgyár, a szaratovi mezőgépgyár). A polgárháború és az intervenció azonban az építés beindítását lehetetlenné tette. Mégis ezekben az években (1918—24) 271 kisebb villamosmű épült fel, 280 városban elkezdődött a vízvezeték- és csatornahálózat építése.



5. ábra. Leonidov, I. Magnyitogorszk. Szalagváros koncepciója. 1929—1930. A sraffozott terület az ipari és bányaművelési területek

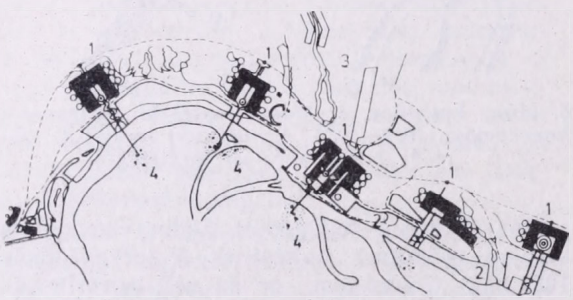
Már 1918-ban felvetődött Lenin elgondolása alapján erőművek építésének a terve (amely 1920-ban „Goelro-terv" néven vált ismeretessé), s amely szerint 10—15 év alatt 30 erőmű építését irányozták elő. Az első erőművek és a mellettük épülő lakótelepek a fiatal szovjet állam első figyelemre méltó építészeti és városépítési munkálatai. Ez nemcsak első lépés volt a nagyvárosok (Pétervár, Moszkva) korszerű energiaellátása terén, hanem az újszerű, tervszerűen épült ipari és lakótelepek létesítésének kezdete is. Az első volt a Moszkva alatti Kasiro erőmű és lakótelep, ezt követték a Pétervár alatti „Vörös Október" és a Moszkva megyében épült saturovi és volkovi erőművek.

A polgárháború befejeztével megkezdődnek az újjáépítési munkálatok az iparban és a városokban; hiszen 1920-ra a háború előtti ter-



6. ábra. Barscs, M. és mások. Magnyitogorszk. A dezurbanizált telepítési rendszer koncepciója. 1929—1930.

melésnek alig 14%-át érték el. 1926-ig 285 nagy ipari üzemet építettek újjá. Megindulnak a lakásépítkezések Moszkvában, Leningrádban, Harkovban és más ipari városokban. A gazdasági feltételek javulása lehetővé tette, hogy már 1925-ben 3 millió m^2 lakófelület épüljön (kb. 100 000 lakás). Ez néhány jelentős terv megvalósítását teszi lehetővé: Szokol kertváros (1923—1925) és Duksztoj (1924—1925) Moszk-



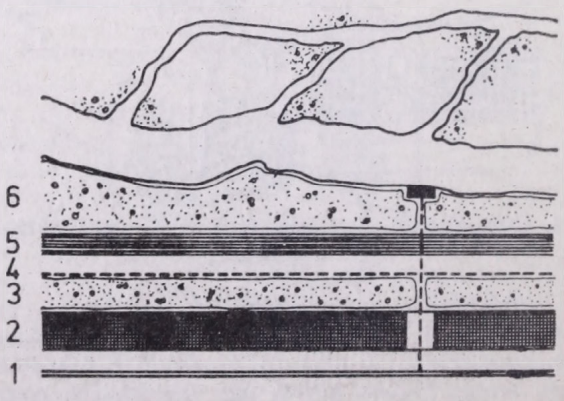
7. ábra. Szemonov, V. Sztálingrád. Lineáris város terve. 1930.
1. Lakóegységek egyenként 100 000 lakossal; 2. Ipari területek; 3. Központi kultúrpark; 4. Sportterületek

vában, a Traktorok útja Leningrádban (1925—1928). Az építkezés most már nem telkenként, hanem tömbszerűen történik. Ezekben tűnik fel, bár még félénken, a hagyományos utca elhagyása, a belső lakónegyedi kert kialakítása és az első kollektív szolgáltatások megjelenése. Így az építés új vonásai: megjelenik a tömbök belsejében a közös parkterület sport- és játszóterekkel, megnő a tömbök mérete (kb. 1 ha helyett 4—5 ha-os tömbök épülnek), csökken a beépítettség (30—35%-ra), új épülettípusok jelentkeznek, mint az óvodák és bölcsődék, fürdők, éttermek és munkásklubok. És hamarosan egy kísérlet: a kommunaházak fejlett közösségi létesítményekkel és szállodaszerűen elrendezett lakásokkal. (Ez azonban hamarosan abbamarad: a társadalmi fejlődés még nem lép fel tömegesen ilyen igényekkel.)

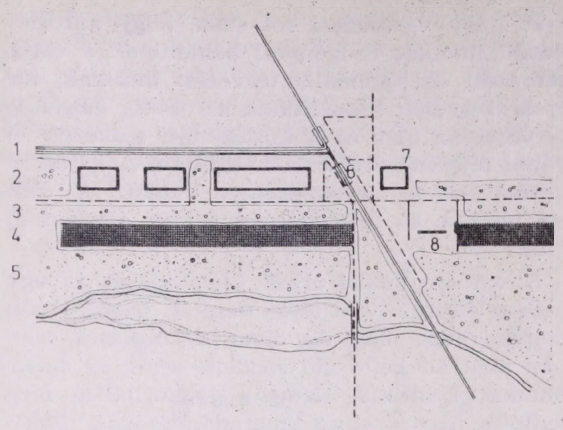
1925-ben a párt XIV. kongresszusán határo-



8. ábra. Vesnin, A. és Vesnin, I. Kuznyeck város terve. 1930.



9. ábra. Miljutin, N. A szocialista város. Elvi rendszer. 1930.
1. vasút; 2. ipari övezet; 3. zöldövezet; 4. közút; 5. lakóövezet; 6. közpark



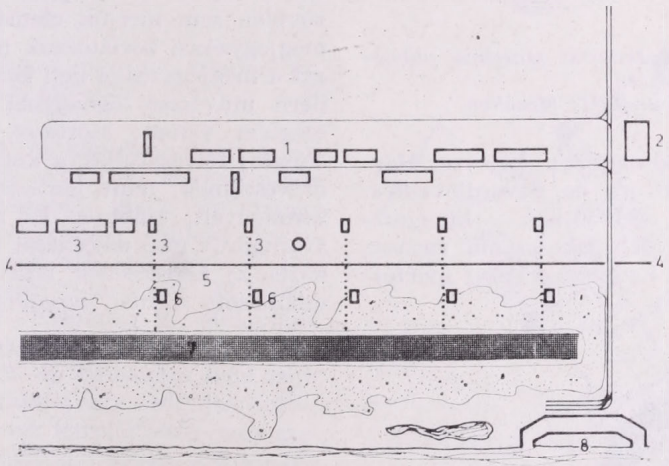
10. ábra. Miljutin, N. Magnyitogorszk. Elrendezési koncepció. 1930.
1. vasút; 2. ipari övezet; 3. zöldövezet; 4. lakóövezet; 5. közpark; 6. vasútállomás; 7. közüzemek; 8. városközpont

zatot fogadtak el az iparosítás ütemének fokozására. Az első ötéves tervek megvalósítása idején a Szovjetunióban hatalmas arányban épülnek ipari üzemek, keletkeznek új ipari centrumok. A cári Oroszország ipara az ország európai területén a több évszázadon keresztül történelmileg kialakult ipari központokba tömörült. Az ötéves tervek ezt a helyzetet — fi-

csak hetekig tartó utazással lehetett eljutni. Szinte az ország egész területén nagyarányú ipari és a vele járó lakás-, szociális és kulturális építkezések folynak. Az Ural-hegységtől keletre húzódó óriási területen, az elmaradt cári gyarmatokon — a mai közép-ázsiai köztársaságok területén — és északon a Jeges-tenger mentén új ipari üzemek és velük együtt új települések létesülnek. Az első ötéves tervben 1500 új gyáróriás épül, 38,7 millió m^2 lakófelület, 13 000 iskola stb.

Az új társadalom építése, az ország iparosodása a népesség és ezen belül a városi lakosság gyors növekedésével jár. Mindez egyúttal nagyobb arányú foglalkozási átrétegződéshez és következményeként a népesség elhelyezési súlypontjának megváltozásához vezet. A városi népesség aránya a Szovjetunióban az 1926. évi 17,6%-ról 1939-ben harminc százalék fölé emelkedik: az ország lakosságának egyharmada lakik már városban, 29,6 millióval növekszik a városi lakosság száma. A városokba való tömörüléssel egyidejűleg megindul a szakembereknek a városból a faluba való irányulása is.

A tízezreket foglalkoztató ipartelepek építésével kapcsolatban előbb tízezres, majd százezres lakosú új városok és lakótelepek létesülnek az üzemek közelében. Az első ötéves terv idején hatvan város épült, olyan százezer lakos-



11. ábra. Miljutin, N. A. Gorkij Autógyár és lakótelepe. 1930.
1. ipari terület; 2. erőmű; 3. adminisztratív övezet; 4. közút; 5. zöldövezet

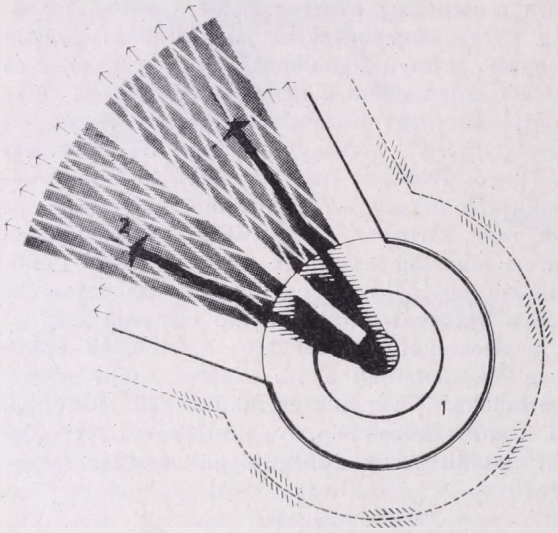
gyelembe véve a nyersanyagforrások lelőhelyeit, az árufogyasztás és a meglevő munkaerők tömörülési helyeit, valamint az iparilag és kulturálisan elmaradt területek fejlesztésének szükségességét — alaposan megváltoztatják. Az új üzemek nemcsak a meglevő ipari központok, a meglevő városok köré tömörülnek, hanem a lakott területektől távolabb is épülnek, sőt olyan helyeken is, ahova azelőtt az ember ritkán lépett, ahova szánkón, őserdőkön keresztül

számot meghaladó városok, mint Magnyitogorszk, Kuznyeck, Prokopjevszk, Dzserzsinszk.

Az új városok létesítése mellett bekövetkezik a meglevő városok nagyobb arányú fejlődése is. A városok többségének lakosságszáma 1926-tól 1939-ig többszörösére nő (például Cseljabinszk lakossága 4,6-szorosra, Alma-Atáé 5,1-szeresre). A cári Oroszországnak 1917-ben csak két félmilliónál több lakosú városa van. Köztük Moszkva lakossága meghaladta a négymilliót

(1926 és 1931 között a város lakossága 755 000 fővel nőtt).[12]

1931-ben a párt Központi Bizottsága határozatot hoz Moszkva fejlődésére vonatkozóan. Felveti Moszkva rekonstrukciója tudományosan megalapozott tervezésének, valamint hőerőművek, a metro és a Moszkva—Volga-csatorna építésének szükségességét. Emellett Moszkva és Leningrád ipari fejlődését rendeletileg korlátozni kívánja, megtiltja új ipar telepítését és korlátozza a letelepedést is. Majd 1939-ben az ipar-



12. ábra. Ladovszkij, N. Javaslat Moszkva fejlesztésére
1. Régi Moszkva; 2. Új Moszkva

fejlődés korlátozását kiterjesztik Kijevre, Harkovra, Rosztovra, Gorkijra és Szverdlovszkra. (A háború után pedig — 1956-ban — kiterjesztik a tilalmat 48 nagyobb lakosszámú városra és további 23 városra határoznak meg iparfejlesztési korlátozásokat.)

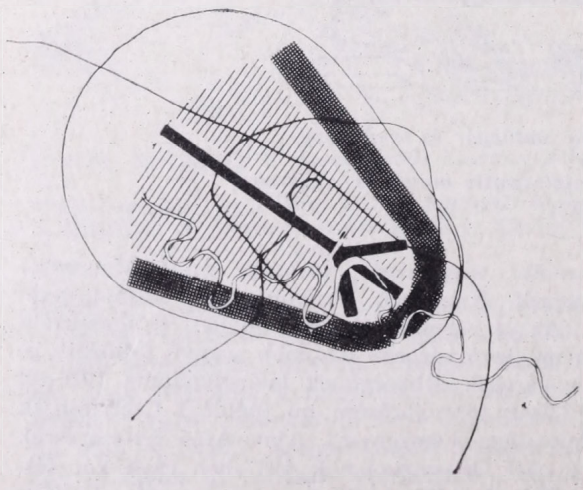
A nagy városodási folyamat nagy várostervezési munkát is igényel: beindulnak a várostervezési és regionális tervezési munkák, melyek szervesen illeszkednek az ország gazdasági tervébe, az ipar és a közlekedési eszközök további fejlesztésével összehangoltan. A városrendezési tervek törvényerejűvé válnak. A városok építése és fejlesztése e tervek alapján folyik.

A városrendezési elvek kialakulását az egymással sokszor ellentétes nézetek harca, összecsapása előzi meg. Az elvek tisztázására azonban nem áll kellő idő rendelkezésre, az építési munka gigantikus üteme a gyakorlatban bizonyította egyes elvek maradandóságát, illetve tarthatatlanságát. Ezekben az években formálódnak a szovjet városépítés elvi alapjai, majd normatívái, városrendezési szervezete és a gyakorlatot ellenőrző építészeti felügyelete.

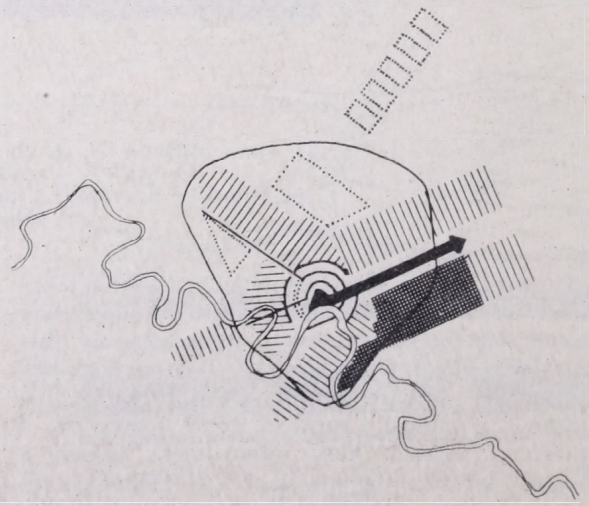
* * *

A forradalom utáni pezsgő kulturális, művészeti, építészeti élet — mely szinte egyöntetűen újat kereső — sokarcú és ellentmondásos volt. E korszakon belül, amely 1932-ig tartott, lényegében két időszakot lehet megkülönböztetni: az 1917—25 és az 1926—32 közöttit.

Az *első* időszak rendkívül gazdag, sokarcú intellektuális életét jelen tanulmányban még röviden sem merjük elemezni. Csupán néhány megjegyzésre korlátozzuk mondanivalónkat. Azzal a megjegyzéssel kell kezdenünk, hogy a modern művészet legnagyobb pártfogói Oroszországban voltak: Morozov, Mamontov, Rjabusinszkij felvásárolják a kor legnagyobb modern művészeinek, mint Matisse, Picasso és mások festményeit, szobrait. És ők voltak az orosz avantgarde első mecénásai is. Így a forradalom hozta új keresésének lázas buzgalmának ideje találkozott a már hosszabb ideje létező mo-

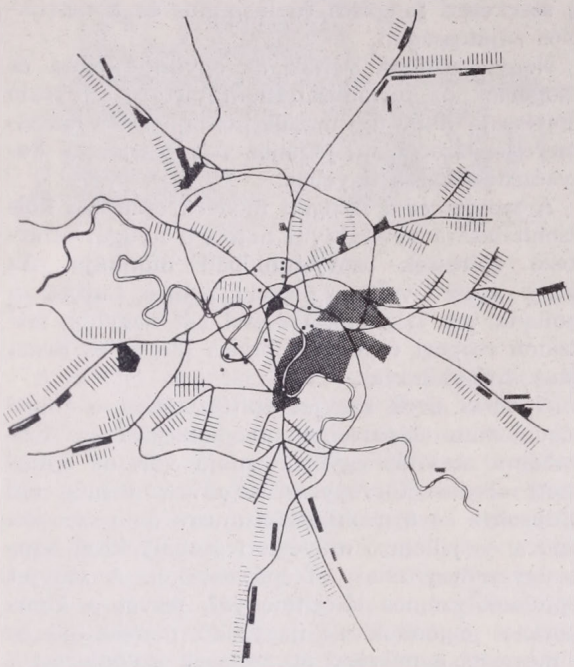


13. ábra. Ladovszkij, N. Javaslat Moszkva átépítésére. 1925—1930.



14. ábra. Kratjuka és mások. Javaslat Moszkva átépítésére. 1930—1935.

dern orosz művészet és művészek törekvéseivel. Az utóbbiak örömmel váltották fel elzártságukat, elszigeteltségüket a forradalom által igényelt közösség szolgálatára. És tömörültek — még 1917 szeptemberében — a „proletkult" mozgalma alatt, mely a hagyomány teljes tagadásával bontotta ki zászlaját. És hogy már



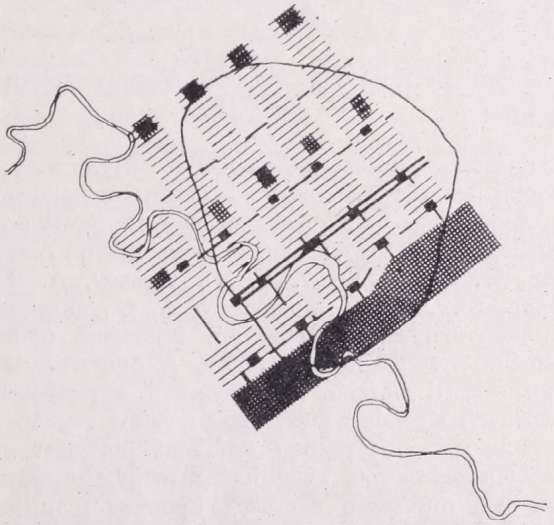
15. ábra. May, E. és mások. Javaslat Moszkva átépítésére. 1930—1935.

1918-ban az építészek és képzőművészek közös munkáját összefogták a lenini monumentális propaganda célkitűzéseiből eredő feladatok: emlékművek, utcai dekorációk, színházi díszletek, kiállítási pavilonok stb. készítése (Tatlin V., Rudnyev L., a Vesnyin-testvérek, El-Liszickij E., Ladovszkij N., Krinszkij V., Melnyikov K. és mások munkája). A fiatal, fenntartásáért élet-halál között küzdő új társadalmi rend szinte első napjától kifejlődött egy erőteljes kulturális tevékenység. Ennek létrejöttében nagy szerepe volt Anatolij Lunacsarszkinak, a kormány Közoktatásügyi Bizottsága vezetőjének. Hamarosan létrejött a művészeti és technikai műtermeket magában foglaló intézmény a VHUTEMASZ, hasonló célkitűzésekkel, mint a német Bauhaus.

Az építészek körében számos, egymással szemben álló csoportosulás jött létre: a régebbi tradícióval bíró moszkvai építészeti egylet (MAO) és a pétervári építészeti egylet, valamint újabb tömörülések, mint az 1923-ban alapított új építészek egyesülése (ASZNOVA), melyet Ladovszki L. A., Dokucsajev N. V. és Krinszkij V. F. alapított; majd az ebből 1925-ben kivált új építészek társasága (OSZA), melyet a három Vesnyin-testvér és Ginzburg M. Ja. vezetett. Az első kettő programja nem volt világos, és távol is állt a lüktető politikai és művészi élettől. Ezzel szemben a másik kettő az avantgard szovjet építészeket tömörítette, és lényegében szószólói voltak az új rendnek. Ezekben az években a hagyományok „továbbfejlesztése" irányában működtek az idősebb korosztályhoz tartozó nagytekintélyű építészek, mint Zsoltovszkij, I. V., Scsuszev, A. V., Scsuko, V. A. és Fomin, I. A. Megjegyezzük, hogy már a világháború kezdetéig kifejlődött egy neoklasszikus stílus, melynek gyökerei a kétségkívül ragyogó orosz klasszicizmusba vezethetők. Tehát már ebben az időben a „konstruktivistákkal" szemben jelentkezik az új „klasszicizmus" hirdetőinek csoportosulása.

Már 1922-ben a szovjet művészek és építészek egy csoportja kapcsolatba került az avantgard nyugati művészekkel. 1930-ig intenzív kapcsolat alakult ki a weimari Németország modern művészvilágával.

A *második* időszak eleje még a rekonstrukciós évek végével, majd az első ötéves terv (1928—1932) idejével esik egybe. Az építés hatalmas iramúvá vált: az építkezéseken több mint 2 millió munkás dolgozott. A kibontakozó nagyarányú építési tevékenységben nagy szerepe volt az OSZA körül tömörült nagy tehetségű építészgárdának, ez az egyesület mindjobban betöltötte az olyan avantgard szerepét, mely



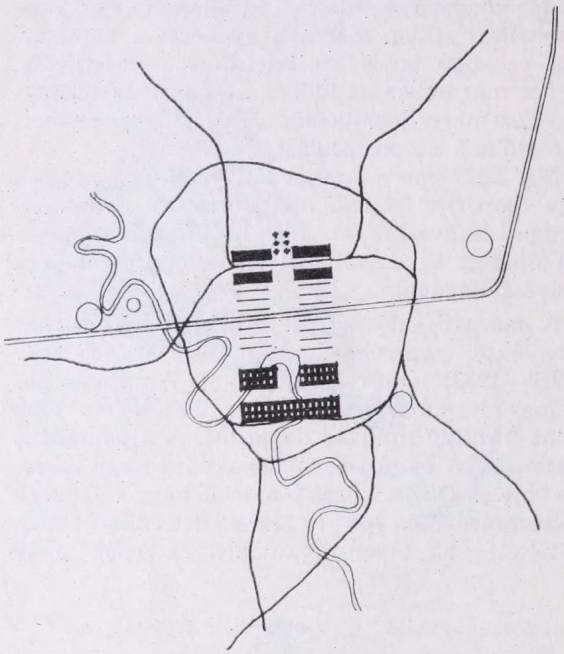
16. ábra. „Vopra" brigád. Javaslat Moszkva átépítésére. 1930—1935.

realista jelleget öltött. Úgy véljük nem tévedünk állításunkkal, hogy a nyugat-európai modern építészeti irányzatok bármelyikénél jobban megértették és képviselték az építészet humánumát a XX. században.

Ezzel szemben az ASZNOVA egyre kevésbé maradt a realitás talaján. Az 1929-ben belőle kivált modern urbanisták egyesülése az APU,

melyet Ladovszki, N. A. vezetett, ugyancsak túlzott urbanizációs nézeteket hirdetett.

E periódusban, bár külön deklarálás nélkül, továbbra is létezett, sőt erősödött az említett konzervatív irányzat, mely mindinkább a formal'zmus, az eklekticizmus platformján állt. Ezzel párhuzamosan a nemzeti építészetet kereső, a nemzetiségi köztársaságokban élő építészek jelentős csoportjai alakultak meg.



17. ábra. Le Corbusier. Javaslat Moszkva átépítésére. 1930—1935.

A csoportok között élesedő harc újabb átcsoportosítást eredményezett. 1929-ben megalakult a rövid életű össz-szövetségi proletár építészek egyesülete (VOPRA), hangadói között volt Alabján, K. Sz., Boburov, V. V., Vlaszov, A. V., Szimbircev, V. N., Mordvinov, A. G., akik általában helyes, a társadalmi fejlődésre épülő elméleti nézeteket képviseltek. A csoportosulások közötti harcnak a művészeti egyesülések 1932. évi elrendelt átszervezése vetett véget.

Ebben az időszakban tehát az építészet új szociális és eszmei tartalmának megvalósítására szolgáló művészeti eszközök keresése nem jelentett stílusbeli irányzatában egységes alkotói folyamatot.

Még az új építészet olyan híveinek a körében is, akik aktívan részt vettek a gyökeresen új építészeti formák és kompozíciós megoldások keresésében, különböző alkotói irányzatok és csoportok alakultak ki. Így az ASZNOVA-hoz tartozó építészek, az úgynevezett racionalisták — Ladovszkij, Krinszkij, Dokucsajev, illetve a hozzájuk közelálló El-Liszickij, Melnyikov — az alkotói folyamat alapvető célját az alkalmazott építőanyagok vagy szerkezetek korszerűségét szemléltetően feltáró kompozíciók feszítettségében és elmésségében látták. Ugyanakkor az OSZA tagjai, az úgynevezett konstruktivisták — a Vesnyin-testvérek, Ginzburg, Nikolszkij, Goloszov stb. — az építészeti formák funkcionális célszerűségére törekedtek elsősorban. Széles körben alkalmazták az építmények külső kifejező erejének legfontosabb összetevőjeként a szerkezeti felépítés funkcionális és konstrukciós sajátosságait.

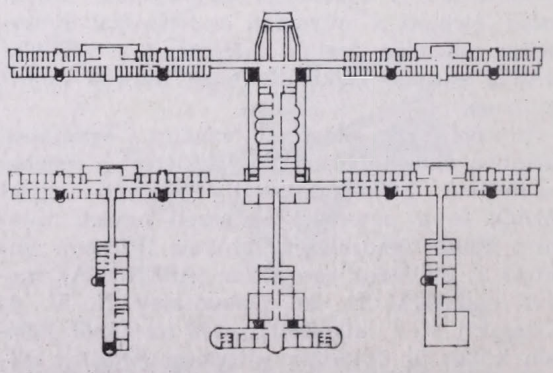
Nagy számban voltak az egyesülésekhez és csoportokhoz formálisan nem tartozó gyakorló építészek, akik ugyancsak hozzájárultak az ismeretlen szocialista jövőhöz vezető új utak keresésének közös ügyéhez.

A szovjet és a nyugati modern építészet kölcsönhatására kétségkívül hatott a nyugatról érkező építészek szovjetunióbeli munkája. Az elsők között volt a francia André Lurçat, a holland van Loghem. 1930-tól két nagyobb létszámú csoport érkezett Hannes Mayer és Ernst May irányításával.

A 20-as évek szovjet építészetében a funkcionalizmus alapelveinek meghonosodása a forradalmi szakítás egyik formája volt az építészeti alkotás törvényszerűségeivel, a még élő stílusokra — a neoklasszicizmusra és a szecesszióra — jellemző művészeti szabályokkal kapcsolatos megszokott elképzelésekkel. A szovjet építészet számos létesítményét, tervét a kompozíciós elgondolások nagyfokú merészsége és elmássége, a művészi ábrázolások különleges, a formaalkotás „elsődlegességével" kapcsolatos emocionális feszültsége és nyugtalansága, a forradalmi, hősi életszemlélet pátosza jellemzi. E korszak kétségtelenül maradandót tudott alkotni.[13] Ebben az időben a szovjet építészet az egész haladó építészeti gondolkodás vonzási központja lett.

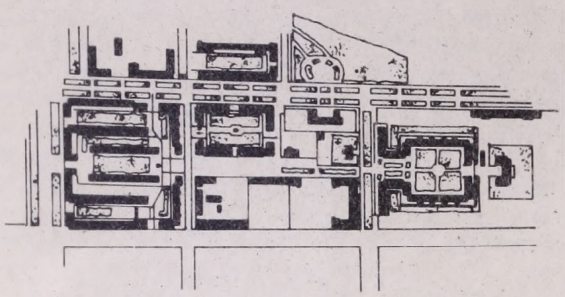
* * *

De térjünk rá arra, hogy milyenek is voltak a korszerű város felépítésének a húszas években lényegében először megfogalmazott alapelvei, miben lehet összefoglalni a szocialista városépítés koncepcióját.



18. ábra. Kommunaház. A húszas évek terveiből

Az alapvető elv kezdettől fogva az volt, hogy a szocialista városnak gyökeresen másnak kell lennie, mint az osztálytársadalmak városainak. Ezzel mindenki egyetértett. Hogy milyen legyen az új települési rend, ebben a vélemények már különböztek.



19. ábra. Lakóházcsoport. Moszkva. A húszas évek terveiből

A szovjet várostervezők feladata első látásra könnyűnek látszott, hiszen egy olyan országban éltek és dolgoztak, ahol a társadalom és a politikai vezetés célja is az életmód és a társadalom átalakítása volt. De egy fejlődésben elmaradt, a háború és polgárháború révén kifosztott országban dolgoztak, melyben az újjáépítés és az iparosítás számtalan feladatát kellett gyorsan megoldani. Így a feladatok meghatározásának, valamint azok megvalósításának lehetőségei szorosan összefüggnek egymással.

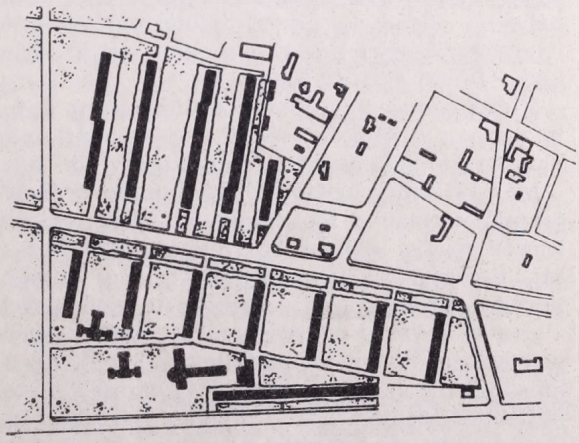
Ahogy ismeretes, az új hatalom birtokosainak első lépése az ipar, a bankok, a bérházak államosítása mellett a föld és a városi telek magántulajdonának megszüntetése volt, s ez alapvetően megváltoztatta a városépítés gazdasági és szociális alajait. Megszűnik a városi területnek az előző korra annyira jellemző, az osztálytagozódást visszatükröző rétegződése, a szegények és a gazdagok által lakott városrészek kialakulása. Ezzel új lehetőségek nyílnak a városépítésben; megadva a lehetőséget a régi városok újjáépítésére és új városok létesítésére, méretben, ütemben és módszerben egyaránt egészen másképpen, mint ahogy eddig bármikor.

A település egész területének és egyes részeinek kialakítása általában tervszerűvé és komplex jellegűvé válhatott. A nagyarányú lakásépítéssel egyidejűleg épülnek szociális, kulturális, oktatási, egészségügyi létesítmények. A városi szolgáltatás sokfajta és fejlett létesítményei, a közművek és a tömegközlekedési eszközök fokozatosan a város egész területét behálózzák. A városi lakosság egészségét, a városi levegő tisztaságát védi a nagyarányú parkosítás és erdősítés. És ezek a jellemzők a szovjet városépítés alapvető vonásaiként jelentkeznek minden időszakban.

Már az első ötéves terv egy teljesen új feladat megoldását tűzte napirendre: nevezetesen új városok tervezését szűz területen, mely nyugaton még hosszú évekig (lényegében az 50-es évek elejéig) csak elméleti probléma maradt. Ahogy már ismertettük, a Szovjetunióban 1927—28-tól kezdve számos új város jelenik meg az ország térképén. Mindezek ipari városok, melyeket gyorsan kellett felépíteni, hiszen építésük elsőrendű fontosságú volt és minden késedelem negatív hatású lett volna az egész ország gazdasági életére. Ugyanakkor a régi városokról sem feledkeztek meg. Itt is fontos munkálatokba kezdtek, hiszen ezek a régi városok egyszersmind ipari városok is, melyek nagy falusi tömegeket vonzottak az ezzel járó összes problémával — lakás, szolgáltatás, közlekedés stb. — együtt. Így az a kérdés, hogy milyen legyen ez a „más" város, a „szocialista város", 1926 óta már nemcsak elméletileg foglalkoztatja az építészeket. A probléma újszerűsége, a vizsgálati idő hiánya, az a törekvés, hogy olyan megoldást találjanak, mely a folyamatban levő megvalósításokban is azonnal felhasználható, különböző, gyakran szélsőséges nézeteket vetett fel.

Előrebocsátjuk, hogy nem kétséges, hogy akár az „urbanisták", akár a „dezurbanisták" irreális javaslatainak elfogadása nem tette volna lehetségessé az ország településrendjének rekonstrukcióját az egyik vagy a másik séma alapján. Milyen nézetek összeütközéséről van tehát szó?

Az „urbanisták" úgy vélték, hogy az új városokat tömöríteni kell, sejtszerűen, kommunaházakból kell felépíteni, melyekben a hagyományos lakást a fejlett közösségi helyiségek széles skálája helyettesíti (étkezdék, óvodák, bölcsődék, klubok és egyéb közösségi helyiségek). Mivel ezekben az 1500—2000 lakosú „kombinátokban" nézeteik szerint minden anyagi és kulturális szükséglet kielégítése megoldott, a város mint olyan, csak kevés problémát okoz: kommunaházakból áll, nincs sem központja, sem külvárosa. A város méretét 65—



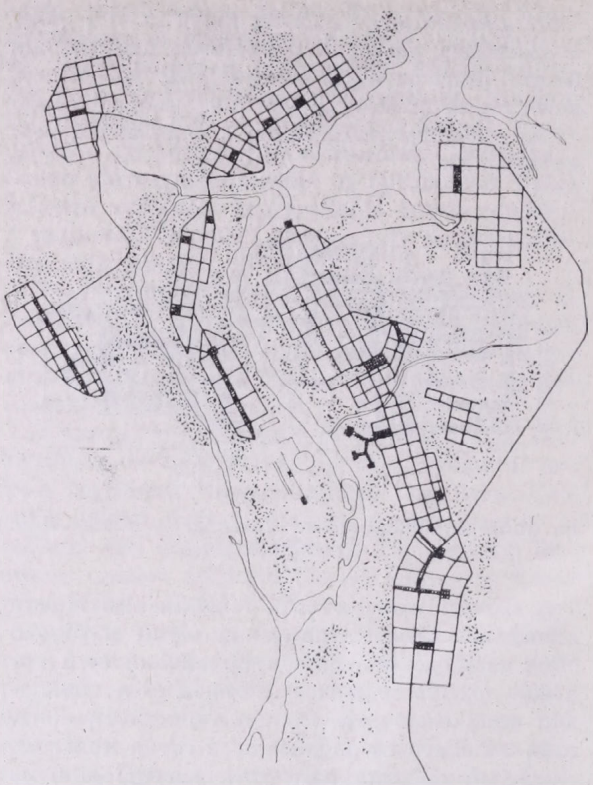
20. ábra. Lakóházcsoport. Leningrád. A húszas évek terveiből

70 000 lakosban határozták meg. Ezzel elérhetőnek látták a szocialista társadalom egyik célkitűzésének megvalósítását: a falu és a város közötti ellentmondás megszüntetését, mivel ezek a „kombinátok" éppúgy lehetnek mezőgazdaságiak, mint ipariak. Tehát a város ilyen koncepciója voltaképpen a kommunaház eszméjének extrapolálása az ország egész területére, szerintük ez az az általános szer, amely lehetővé teszi a lakásprobléma leggyorsabb megoldását azzal, hogy a lakáskérdést új társadalmi, kollektivista tartalommal tölti meg.[14]

A lakósejtre való törekvés a „dezurbanisták" elméleteire is jellemző volt. A korszak számos tekintélyes építésze magának a városnak az eszméjét is elvetette, és azt a nézetet vallotta, hogy helyette egyedi lakóhelyeket kell szétszórni Oroszország egész területén. Az ötéves terv a Szovjetunió puszta térségeiben erőművek létesítését irányozta elő, melyek a lenini korszak villamosítási programjának megfelelően a hatalmas ipari üzemek igényeit elégítették volna ki, hogy így lehetővé tegyék a Szovjetunió iparosítását. Egyes vélemények szerint az energiaelosztó hálózat az új területrendezés lényeges eleme, mivel lehetővé teszi üzemek létesítését bárhol az országban. Ez a „dezurbanisták" egyik alapvető tétele, s itt kapcsolódik technikai jellegű javaslataikhoz az általános politikai és társadalmi mondanivaló, lehetővé téve ipari centrumok létesítését az ország bármely pontján. Mind az „urbanisták", mind a „dezurbanisták" gyorsan vélték megvalósítani azt, ami Engels számára csak egy hosszú gazdasági és történeti fejlődés eredménye lehetett: a város és a falu közötti különbségek megszüntetését. Talán a legszélsőségesebb volt Ohitovics, M. A. javaslata, mely szerint a több tíz vagy több száz km hosszúságú kommunikációs vonalak mentén egymástól 50—100 m távolságban egy-egy tipizált és mozgatható lakást kell elhelyezni, garázzsal ellátva. Ez a se város, se falu elképzelés a koncentrált település létjogosultságának teljes tagadását jelentette. Mescsernyikov, N. L. nézetei szerint a város csak munkahelyet jelenthet, a szórt lakótelepülések ettől lehetnek 50—100 km távolságban: ez a közlekedés fejlettségének függvénye.[15]

Kétségkívül nagy jelentőségűek ebben a folyamatban a Moszkva fejlesztési irányát meghatározó munkálatokkal összefüggő viták.

Már 1918 márciusától kezdve, amikor a Szovjetunió kormánya Moszkvába költözött, számos ismert szovjet építész részvételével (Zsoltovszkij, Scsuszev, a Gloszov-testvérek és mások) létrejött egy tervező szervezet. Az első tervek alapelve a város sugaras-gyűrűs szerkezetének megtartása, illetve továbbfejlesztése volt. Az új külső gyűrű az új, tervezett kertvárosok összeköttetését szolgálná. A történelmi városközpont alközpontok rendszerével egészülne ki. A terv szabályozta a területfelhasználást és előírta a



21. ábra. Zaporozsje. Városrendezési terv. 1929—1930.

beépítés jellegét. Ez időben készült L. N. Bernackij irányításával a moszkvai metró első koncepcióterve. Számos pályázatot írtak ki új hidak, sportközpontok, munkáslakónegyedek stb. létesítésére. Figyelemre méltó a húszas évek elején Sz. Sz. Sesztakov professzor javaslata, mely szerint a várost bolygóvárosok rendszerével kellene körülvenni. (Ez a javaslat megelőzte a Londonra vonatkozó hasonló elképzeléseket.)

Rendkívül érdekes N. A. Ladovszkij fejtegetése a város dinamikus struktúrájáról, melyet az eddigi szovjet és nyugati rekonstrukciós elképzelésekkel állít szembe. Moszkvára vonatkoztatva a sugaras-gyűrűs rendszer szétnyitását és az „új város"-nak a városközpontig nyúló ékszerű, nyílt felépítését szorgalmazta. A város többi részén a városszerkezet szerinte megőrzendő.

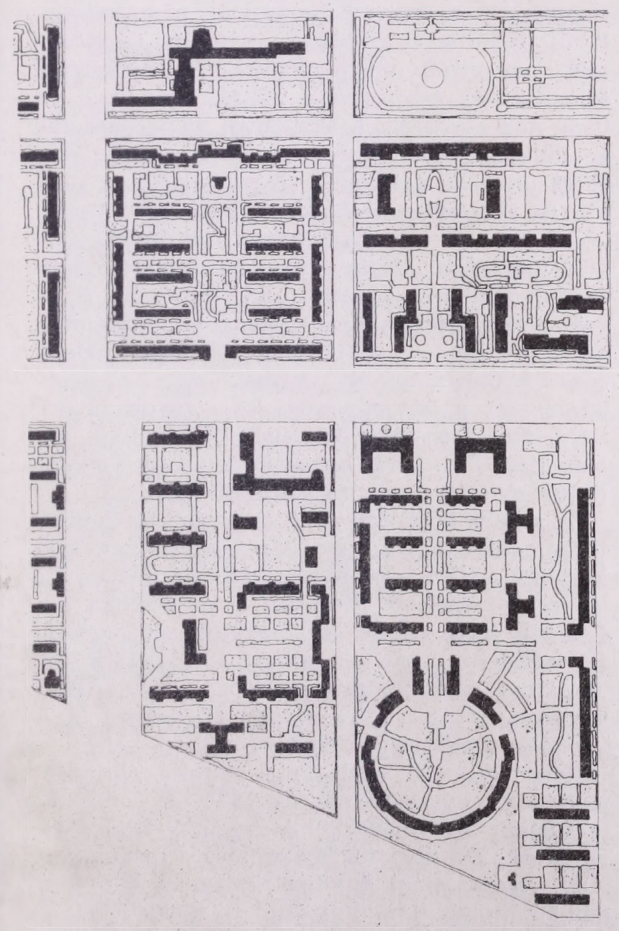
Az 1931-ben kiírt moszkvai városrendezési tervpályázaton ütköztek össze a különböző irányzatok. Le Corbusier szinte az egész város felszámolását és a tereptől, hagyományoktól teljesen eltérő beépítést javasolt. G. Kraszin, Ernst Mayer és mások Moszkva körül számos szatellit-település építését javasolták. Ginzburg terve a lakosság kitelepítését és a közeli városokkal összekötő utak mentén való letelepítését irányozta elő. Mindezeket a terveket részletesen most nem ismertetjük, csak Ginzburg M. Ja. elgondolásait vázoljuk fel röviden.

Ginzburg akkori elképzelése szerint a városok nem tökéletesíthetők, teljes rekonstrukció-

juk elkerülhetetlen. Moszkva kétmilliós lakossága gyorsan emelkedik, ennek következtében lakáskrízis következik be és szinte minden zöldterület megsemmisül. A helyzet gyorsabban romlik, mint nyugaton, mert az orosz városok korszerűtlenebbek Európa városainál. Eddig ismeretlen idegbetegségek fognak megjelenni stb. És mindinkább az egyetlen lehetséges megoldás a dinamit lesz. Ahelyett, hogy milliókat pazarolnának a provizórikus megoldásra, jobbnak látszik azonnal megkezdeni Moszkva teljes rekonstrukcióját.[16] Ezzel nem zárul le a vita Moszkva jövőjéről. Mindinkább jelennek meg kritikák a radikálisabb elképzelésekkel szemben a város történelmi értékeinek megőrzése érdekében. Ezek közül kiemelkedik V. N. Szemenov 1933-ban publikált tanulmánya.

Megjegyezzük, hogy az 1935. július 10-én jóváhagyott városrendezési terv a pályázat eredményeit nem vette figyelembe. Itt már a közben megváltozott építészeti irány határozza meg a terv elveit, mely a történetileg kialakult városszerkezet megőrzéséből indult ki.[17]

Ugyancsak szenvedélyes vita zajlott le Magnyitogorszk tervezése körül. A város környező hegyeiben gazdag vasbányák találhatók és ezért óriási ipari komplexum alakult ki. Az első öt-



22. ábra. Zaporozsje. A 6. sz. lakóegység beépítési terve

éves tervben ez volt az egyik város, melyre a legtöbb általános terv készült. Számos csoport javasolt megoldásokat Magnyitogorszkra, így Ivan Leonidov, Ernst Mag, Miljutyin és mások. Leonidov, I.I. és Miljutyin, N. A. tervei egyaránt a nyílt, lineáris városelrendezésből indulnak ki. Az előbbi hangsúlyozva az emberi léptékű, kisméretű lakókollektívák létrehozását, 250 fős, nyolc 32 fős lakóegységből álló lakókomplexumokat tervez, melyek két oldalon veszik körül a közintézménysávot; mindezt lazán, zöldbe ágyazva. Az utóbbi elképzelése szerint Magnyitogorszk szalagváros: nyolc főútvonal és számos másodrendű útvonal alkotja a 25 km-es „lakósávok" hálózatának vázát. Ebben helyezkedik el a város lakossága és a másodlagos központok sora, a kollektív ellátás, a kultúra és a pihenés központjai, valamint egy központi park.

Gyakran ezek az elképzelések az új városról szóló álmok voltak, de egyúttal az életmód átalakulásának álmai is. A realitás: az első ötéves terv hatalmas üzemei és mellettük az új városok. Moszkvától Szibéria legtávolabbi vidékeiig a gátak, kohók és olajkutak mellett épült városok sok mindenben felülmúlták ezeket az álmokat, sok mindenben pedig nem követték.

A szocialista város problémájával foglalkozó művek közül az egyik legérdekesebb Miljutyiné. Ő is az életmód megváltoztatásának szükségességéből indul ki. Az építészetnek, a városépítésnek olyan struktúrákat kell létrehoznia, melyek segítenek felszabadítani a nőket, hogy részt vehessenek a termelésben, melyekben a család nem gazdasági egységként létezik, hanem szabad társulásként, a bensőséges kapcsolatokra alapozva, s nem a tulajdonosi érzelmekre. Miljutyin azonban hangsúlyozza, hogy hosszú átalakulási és alkalmazkodási periódus szükséges, és megmutatja, hogy különböző megoldások lehetségesek a város problémájával kapcsolatban. Hangsúlyozza, hogy a városépítés problémái még újak, s előbb tanulmányozni kell őket, mielőtt végleges döntések születnének. Általános elvei hasonlítanak a később kodifikált Athéni Chartáéhoz, ragaszkodik az övezeti rendszerhez, valamint a természetes anyagokhoz, az építés iparosításához és az előregyártáshoz. Munkásságával nagyban hozzájárult ahhoz, hogy elősegítse a Szovjetunióban egy olyan városépítés kifejlődését, mely egyaránt megtartja a távolságot az „urbanisták"-tól és a „dezurbanisták"-tól. Tervjavaslatokat készít Magnyitogorszkra, a sztálingrádi traktorgyár és a nyizsegorodi autógyár számára. Az övéhez hasonló elvek alapján készül számos terv, melyekre jellemző a kompozíció szabadsága, a terephez és környezethez való alkalmazkodás.[18]

Nagy jelentőségű Velihov, L. A. munkássága a szocialista városépítés elméletének meghatározásában. Megalkotja a szocialista város főbb elveit, főbb típusait. Velihov szerint a szocialista város alapvonásai a következők:

— a város fejlődésének tudományosan megalapozott terv szerint kell végbemennie;

— a várost alkalmassá kell tenni a „kollektív" lét számára és fel kell szerelni minden szükséges gazdasági és kulturális-művelődési intézménnyel;

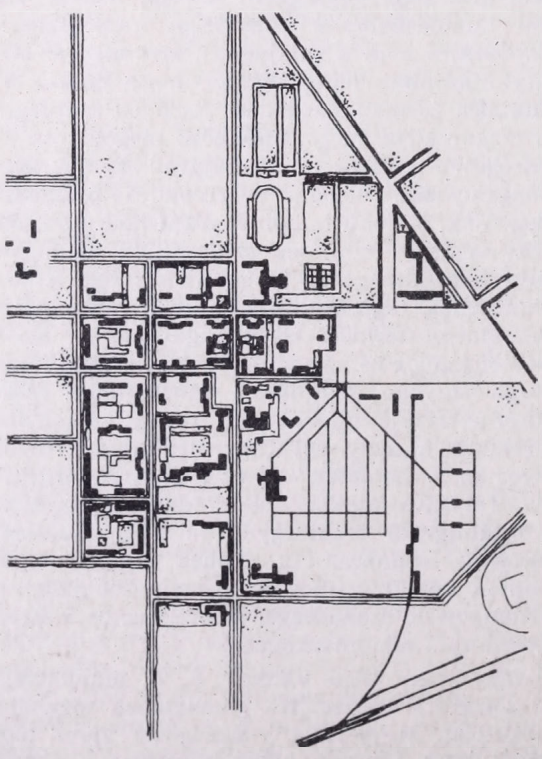
— az új településeknek elő kell segíteniük a város és falu jövőbeli „szintézisét";

— a szocialista város organikusan beilleszkedik a környezetbe és lehetőleg megőrzi azt, különösen a növényzetet;

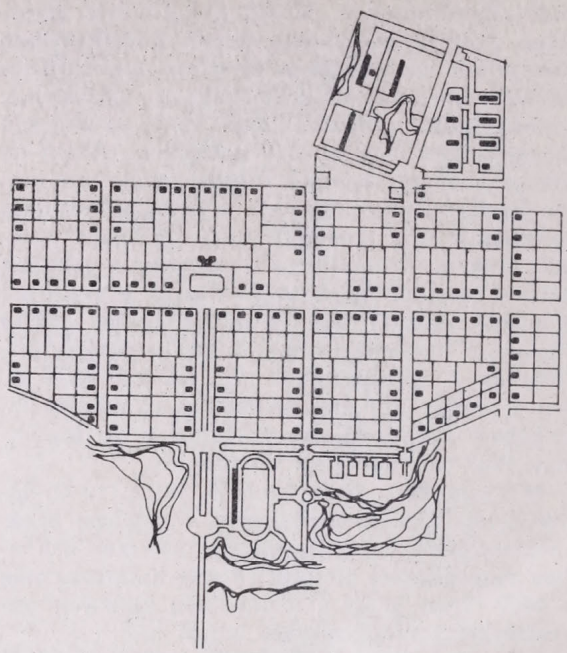
— a szocialista városban a település minden elemét koordináltan, egységes organizmusban kell összefogni, mely az alapító mag, az ipari vagy mezőgazdasági üzem körül helyezkedik el. Ezzel együtt meg kell szervezni a közlekedés és a hírközlés racionalizálását, a közétkeztetést, az ételek előkészítését, valamint a lakosság sokoldalú kulturális igényeinek kielégítését.

Velikov határozottan utal arra, hogy a város szerkezetének, beépítésének egyéninek kell lennie. Emellett a városok három típusát jelölte meg: ipari város, agrárváros (a kollektív, gépesített nagyüzemi mezőgazdaság alapján) és ipari-agrár város (az ipari termelés és mezőgazdasági termelés „kombinációja" alapján.[19]

Ami az épülő új városokat illeti, azokat többnyire az állami várostervező intézet a *Gorsztrojprojekt* tervezte, amelyben a szovjet és külföldi építészek dolgoztak. May csoportja így részt vett Magnyitogorszk, Nizsnij-Tagil, Makaevka, Karaganda, Irszk és más városok ter-



23. Egy szovhoz (állami gazdaság) központi telepe 1929—1930.



24. ábra. Egy kolhozfalu terve a harmincas évek elejéről

vezésében. E városok alapelrendezését a funkcionális követelmények határozták meg, kétségkívül háttérbe szorultak az esztétikai, pszichológiai és egyéb követelmények. Így többnyire sematikusak, egyhangúak voltak, száműzve az utca—tér együttest, a központra való törekvést — mindazt, ami évezredek során a várost várossá tette. És gyakran a gyors haladás, a sietség és a modern technika hiánya következtében a korszak modern építészeti törekvései mögött maradtak. Mégis egy olyan tervezési erőfeszítés eredményei, mely a kapitalista városokkal szemben kétségtelenül bizonyítja, hogy még egy vitatható terv is jobb a profitra és a telekspekulációra alapozott „szabályozott" növekedésnél. Így a szovjet városépítés gyakorlata évtizedekkel megelőzte korának városépítési folyamatát. Tervszerű, humánus voltával új korszakot nyitott meg a városépítésben.

Az az elv, hogy egy szocialista városnak mind tartalmában, mind formájában alapvetően különbözni kell az osztálytársadalmak városától, lényeges felismerés. Ezekben a városokban találhatók meg először a lakókörnyezet modern felfogásának, a műszaki, szociális, kulturális stb. ellátásnak és különösen annak az alapvető eszmének a csírái, hogy a város nem csupán épületekkel szegélyezett terek—utcák sorozata.

Noha 1932-vel véget ér a szovjet építészet avantgarde korszaka, még az 1933—34. évek alkotásaiban az elmúlt időszak alkotó vitái tükröződnek. De egyúttal egy erőteljes fordulat, a XIX. századi orosz építészethez viszonyuló fordulat következik be. Fokozatosan kirajzolódik a szovjet építészet egy új, húsz évig tartó korszaka, mellyel szemben értetlenül álltak a prog-

resszív építészek a Szovjetunióban éppúgy, mint világszerte. Mi is okozta ezt a változást?

Az ok mindenekelőtt kétségkívül az építőipar alacsony színvonala volt, amely jelentős mértékben, főleg a nagy tömegű építéseknél, sivár, primitív megjelenést kölcsönzött. Ezt a „dísztelen" építészetet értetlenül fogadta a közvélemény, társadalmi méretű elégedetlenséget okozott. De nemcsak a széles közvéleményről van szó; az építészetnek mint művészetnek a szembeállítása a „puszta" mérnöki alkotással kritikát váltott ki a „tájékozottabb" közvéleményből, sőt az építészek jelentős részéből is.

A fordulat mégsem lett volna ennyire éles, ha nem esett volna egybe a mind erősödő személyi kultusz légkörével. Hiszen a Szovjet Építészek Szövetsége új folyóiratának az Architektura SZSZSZR első száma 1933-ban még a korszerű törekvések szempontjából elfogadható programot hoz nyilvánosságra.

* * *

A szovjet építészetben bekövetkezett fordulat változást hozott a városrendezési gyakorlatban is. A változás azonban nem annyira tartalmi jellegű, mivel nem változott a városépítés demokratikus volta, szociális jellege, komplexitása stb. A változás a városok arculatában mutatkozik meg elsősorban. Teljesen megváltozik a lakóterületek beépítési módja: a laza, sávos, geometrikus beépítés helyett a kötöttebb, zártabb, a tömbök szegélyeit körülépítő beépítés válik uralkodóvá. Ebben a korszakban a városrendezés egyik alapvető módszere — követve az építészeti formálást — a tömbszerű építés, az utcák mentén elhelyezett épületek együttesként való kialakítása. A formanyelv mind eklektikusabbá válik, a megjelenés dekoratív, a monumentalitásra való törekvés hatja át a kisebb-nagyobb városrészek kialakítását. De mindez nem kisebbíti a szovjet városépítés eredményeit, vívmányait. Ha a második világháborút megelőzően a Szovjetunió városépítési eredményeit kívánjuk összefoglalni, akkor mindenekelőtt a lakásépítés és vele együtt a közintézmények, közművek, közlekedési létesítmények stb. hatalmas volumenéről kell beszélni. Az egyre fokozódó iparosítási ütem mellett nagyarányúak az infrastrukturális beruházások is.[20]

A lendületes fejlődést megszakítja a második világháború, noha az építési-városépítési tevékenység még a háborús években sem szűnik meg teljesen: a súlypont azonban a keleti területekre helyeződik át. A világtörténelem eddig lepusztítóbb háborújának legvéresebb ütközetei és a legnagyobb károk a Szovjetunió területén koncentrálódnak. A helyreállítási munkák lényegében már 1943-ban megkezdődnek és hamarosan tervszerűen folynak: nemcsak az elpusztult, illetve erősen sérült városok rendezési tervei készülnek el, hanem a hátországi városoké is, melynek lakossága igen nagy mértékben gyarapodott a háború alatt. A városrendezési tervek előkészítésével párhuzamosan folynak a helyreállítási munkák, melyek 1950-re lényegében befejeződnek — elsőként a háborúban részt vevő országok között.[21]

A háborút követő első évtizedben a városrendezési tervek készítésénél még nagyobb mértékben a monumentális együttesképzésre való törekvés a jellemző. A pusztító háború győzelmes befejezése „emlékműveinek" szánják az újjáépített városokat. Most még inkább jelentkezik a zárt, szimmetrikus, axiális, barokkos jellegű kialakítás. A főútvonalak beépítése helyenként kulisszaszerűen hat, a főútvonalak kiépítését a meglevő városokban nem mindig követi a mögöttes területek kialakítása. Az eszmei tartalom kifejezésének erőltetett keresése gyakran idegen formák és alkotó módszerek igénybevételét eredményezte és így helyenként a város sajátos vonásait, a kor szellemét, a technika fejlődésének lehetőségeit figyelmen kívül hagyják. Ez a monumentalitásra való törekvés jelentkezett a nagy vízi utak, erőművek építésénél is. A tervezés jellege erősen egyedi, s ez gátlóan hat a tömeges, gazdaságos építkezésre.

Lényegesen megváltoztatja e gyakorlatot az 1954. évi össz-szövetségi építésügyi konferencia. Az építés súlypontja a lakásépítésre helyeződik. Ezt elősegíti az építőipari bázis létrejötte, elsősorban a hatalmas házgyári kapacitás. Az elméleti munka is a lakóterület szervezésének, kialakításának kérdésére összpontosul. A beépítési módok is megváltoznak: a típusépületek széles körű alkalmazásáról áttérnek a lazítottabb beépítésre, kötetlen, a tömbszerű beépítést elhagyó megoldásra. Ez a fordulat nem jelentett, de nem is jelenthetett visszatérést az avantgard építészet útjára: a társadalmi-gazdasági fejlődésnek ez a szakasza részben más követelményekkel lép fel, a kialakult ipari háttér is más lehetőségeket nyújt. Kiemelkedő egyedi alkotások, együttesek jönnek létre. A lakásépítésben azonban a hangsúly a mennyiségen van és ez egy évtizeden át sivár, egyhangú képet kölcsönzött egész városrészeknek. Ma már mind eredményesebben megvalósulnak a kedvezőbb lakókörülmények kialakítására való törekvések.

A nagy ipari beruházások és nagy természetátalakító építkezések: víztárolók, hajózható csatornák, erőművek stb. a II. világháború befejeztével még nagyobb léptékűvé válnak. Mindez a városodási és városépítési folyamat újabb kiszélesedését vonja maga után. Számos új város létesül a Volga, illetve Dnyeper közelében (pl. Volzsszk, Novaja Kahovka), majd Kelet-Szibériában (pl. Bratszk, Tajset, Zima). Az ipari fejlődés is új városépítési hullámot idéz elő (Angarszk, Rusztavi, Szumgajt), részben számos meglevő város (Magnyitogorszk, Novoszibirszk és mások) nagyobb arányú fejlesztését követeli

meg. Különösen nagyarányú fejlődés tapasztalható a metropolisoknál: kiemelkedő a moszkvai, a leningrádi, a kijevi rekonstrukció.

Nem volt célunk a szovjet városépítés 60 éves fejlődését elemezni, megjegyezzük azonban, hogy mindenekelőtt a rendkívül nagyarányú népességnövekedést (1917-től 1974-ig 143,5 millióról 248,6 millióra), és a nagy iramú városodási folyamatot (1917-től 1970-ig a városi lakosság 29,1 millióról 152 millióra nőtt) kell hangsúlyoznunk. Az elmúlt időszak alatt a városi népesség arányszáma az össznépességhez viszonyítva 17,6%-ról 62% fölé emelkedett. (Az újonnan iparosodó országrészekben eléri a 79—96%-ot.) A nagyarányú városodási folyamat nemcsak a meglevő városok nagyméretű lakosságnövekedésének eredménye, hanem nagymértékben — az ország iparosítási politikájának megfelelően — új városok építésének következménye is. Míg 1917-ben a cári Oroszországban mindössze kb. 700 város volt, 1975-ben 2013 várost és kb. 3500 városi jellegű települést tartottak számon a Szovjetunióban. Közülük 13 város lakossága meghaladta az egymillió főt.[22]

* * *

A Szovjetunióban végbemenő városépítésnek rendkívül nagy hatása volt és van korunk egyetemes városépítésére. Kétségtelen, hogy a legnagyobb hatás a szocialista fejlődés útjára lépő országokban jelentkezett. Ezeknek az országoknak a fejlődése a fokozott iparosítást, a mezőgazdaság nagyüzemi, szocialista átalakítását, a kultúrforradalmat, az életszínvonal fejlődésével járó szociális viszonyok javítását igényelte. A fejlődés eredményei nem kis mértékben a Szovjetunió tapasztalatainak és segítségének következményei. Természetes, hogy a fejlődés az adottságok eltérő volta miatt sok részletében más, sajátos nemzeti vonásokat tartalmaz. A társadalmi-gazdasági fejlődés nagyarányú urbanizálódással jár. A növekvő városi népesség elhelyezése meglevő városok fejlesztését, rekonstrukcióját és új városok építését igényelte. A szocialista városépítés demokratikus, humánus jellege, tervszerű műveletei, komplex szemlélete minden szocialista országban egyaránt jelentkezik. Ennek kimunkálása során bőségesen meríthettek a Szovjetunió, a szovjet építészet gazdag, a gyakorlatban kikísérletezett városépítési elméletének tapasztalataiból.

A Szovjetunió létrejötte, fejlődésének eredményessége kétségkívül pozitívan hatott a nyugati országok társadalmi mozgalmaira, munkásosztályainak politikai érettségére stb. Mindennek következtében a XX. század nagyobb szociális haladást eredményezett. A közvélemény nagyobb igénnyel lépett fel kormányainál várospolitikai kérdésekben és kétségkívül jelentős haladás értek el a lakáskérdésben, a városok közművesítésének, a helyi forgalom szervezésének kérdésében. A II. világháború következtében kialakuló új szocialista világrendszer és ezen belül a Szovjetunió további hatalmas gazdasági és szociális sikerei — nem utolsósorban a városépítés terén — befolyásolták elsősorban a fejlettebb kapitalista államokat a lakásépítés, az útépítés, a közműépítés ütemének fokozásában. A nyugat haladó építészei mindig nagy érdeklődéssel kísérték a szovjet építészet és városépítés elméleti és gyakorlati tevékenységét, s ez kétségkívül gyümölcsözően hatott elméleti és gyakorlati munkásságukra.

Noha a 20-as évek végén előretörő, „konstruktivistá"-nak nevezett építészet és az azt kísérő városépítészet avantgardista jellege nem volt hosszú életű, mégis igen nagy jelentőségű volt az egyetemes építészet, városépítés számára. Korunk korszerű urbanisztikai törekvéseiben megtalálható a szovjet városépítés avantgard korszaka felismeréseinek, elméleti tételeinek és gyakorlati kísérleteinek hatása.

JEGYZETEK

1. *Morus Tamás* „Utópia" című műve (eredeti címe: „Libellus vere aureus nec minus solutaris quam festivicus de optimo rei publicae statu deque nova Insula Utopia auctore clarissimo viro Thoma Moro, etc...") megjelent 1516 Löwen, 1516—17 Párizs, 1518 Basel.

2. *Tommaso Campanella* „A napváros" című műve (kéziratos szövegének címe: „Appendice della Politica, della Cittá del Sole, di fra Tommaso Campanella, Dialogo Poetico) 1623-ban jelent meg először Frankfurtban.

3. A francia *Morelly* (személyi adatai ismeretlenek) a „Természet törvényei" című munkája (eredeti címe: Code de la nature, ou le veritable esprit de ses loix de tout temps negligé ou méconnu), 1755-ben jelent meg.

4. *Robert Owen* „The Revolution in the Mind and Practice of the Human Race" című, 1849-ben megjelent művében írja (az idézet az 1965-ben magyar nyelven megjelent válogatott írásaiból való):

„Ha bármely lakótelep létszáma meghaladja azt a határt, amelyen belül a közösség saját magát a legnagyobb kényelemmel ellátni képes, akkor új lakótelepet kell létesíteni, természetesen megfelelő helyen; ez a folyamat tart mindaddig, amíg a földet szövetkezeti lakótelepekkel be nem népesítjük. Ez az időszak valószínűleg sohasem következik be; de ha várakozásunk ellenére mégis eljutnánk odáig, addigra a Föld népessége teljes egészében olyan jó, értelmes és ésszerűen gondolkodó emberekből áll majd, akik a ma ostobán élő generációnál sokkal jobban és könnyebben megbirkóznak az adódó feladattal."

5. *Charles Fourier* 1822-ben megjelent kétkötetes művében „Traité de l'association domestique — agricole ou attraction industrielle" (a későbbi kiadások „Théorie de l'unité universelle" címen jelentek meg) részletesen ismerteti *falanszter*-rendszerét.

E szerint a falanszter központjában hatalmas építményben a lakóhelyiségek, műhelyek és a köz-

étkeztetés helyiségei, könyvtárak, színházak, gyermeknevelési és egyéb intézmények nyernek elhelyezést. Az épület nagy, nyitott, 400 méter széles belső udvart vesz körül. Az egyedi és a közös használatú helyiségek a kör, az ízlés és a vagyoni állapot szerint alakulnak (így a falanszternek 9 ebédlője van: egy a „patriarkák", kettő a gyermekek, három a szegények, kettő a középosztály és egy a gazdagok részére). A lakások bére helyzetük és nagyságuk szerint változik (a „patriarkák" a földszinten, a gyermekek a félemeleten, a felnőttek fent laknak).

6. A Fourier által részletesen leírtak szerint a „garanciális város"-ban sehol sem lehet építeni egy bizottság engedélye nélkül, amely a beépített terület sűrűségének korlátozására törekszik. Minden épületnek legalább akkora kertjének vagy udvarának kell lennie, mint beépített területe. A második övezetben a szabad területnek kétszeresnek, a harmadik övezetben háromszorosnak kell lennie. Az építmények magasságának arányosnak kell lennie az előttük levő területtel. A házak között nem lehetnek falak, csak alacsony bokrok vagy pázsit. A fásított utcáknak legalább 18 méter szélesnek kell lenniük. A közterek területe a város összterületének legalább 1/8-a. Az utcák változatos vonalvezetésűek és kedvező táji vagy építészeti perspektívát nyújtanak.

7. A „Familistère de Guise" valójában egy szerényebb falanszter, amelyben minden családnak külön lakása van, de vannak közösségi szolgáltatások: üzletek, mosodák, iskolák. Az elrendezés a Fourier által ajánlotthoz hasonló: sarkukon összefüggő három négyzet, melyek egy nyitott és két zárt udvart vesznek körül, az utóbbiak beüvegezve gyűlésteremnek szolgálnak. Folyosók kötik össze az épület minden részét. A túloldalon széles út mellett helyezkednek el a kapcsolódó létesítmények, középen a főépülettel szemben az iskolák és a színház, jobbra és balra az üzletek, raktárak, szolgáltatások. Az építkezés több ütemben 1859-től mintegy 20 évig folyt. Godin elgondolásait „Solutions sociales" c. 1871-ben megjelent könyvében ismerteti részletesen.

8. Többnyire már Fourier halála után jelentős számban jöttek létre a falanszterek, így Franciaországban a Citeaux-Bourgogne-i, majd a Condé-sur-Vesgre-i, azonban hamar széthullottak. Hasonló sorsra jutott a brazíliai telep Palmitárban és az algíri „Sigville" falanx, amelyet még a francia kormány is támogatott. De a legtöbb kísérleti falanx Amerikában létesült: a 40-es években tucatjával alakultak ott Fourier-féle kolóniák. Főleg New York államban, ahol a „mintatelep", a North American Phalanx működött, élén H. Greeley-vel, aki a falanx megszervezésében hűen követte Fourier koncepcióját. Némelyike hosszabb életű volt. Fourier tanítványa és követője, Victor Considérant összehozott egymillió dolláros alaptőkével egy kolonizáló társaságot, amely az amerikai Texasban alapított 1200 taggal kísérleti falanxot. Ez azonban rövid egy évtized után széthullott. Az eszme próbatétele a kapitalista környezetben aránylag rövid idő alatt kudarccal végződött, nemcsak a „mintatelep" bomlott föl, hanem édestestvérei Pennsylvániában, Michiganben, Ohióban és egyebütt.

9. 1875-ben írja egy francia utazó: „Az icariaiak lakásaik együttesét városnak nevezik. Középen van a refektórium, egy hatalmas négyszögű tér közepén. A négyszög három oldalán különálló házak vannak, gondozott kertekkel. A negyedik oldalt a közhasznú épületek foglalják el, pékség, mosoda stb. Az elhelyezés kellemes, dombon fekszik, amely egyik lejtője préribe megy át egészen a patakig, mely mellett a malom van ... semmi sem derűsebb, mint Icaria látványa. A kis házakkal körülvett refektórium nagy épülete, mögötte nagy árnyékos erdő, benne kis fehér házacskák."

10. Az idézetek *Engels Frigyes:* Anti-Dühring (1877—78) c. művéből, Bp. 1950. Szikra, 306—307. old., valamint „A lakáskérdéshez" tanulmánygyűjteményéből (1870) valók. Marx—Engels Válogatott Művek I. Bp. 1949. Szikra, 609. old.

11. V. I. Lenin összes művei 21. kötet. Szikra, Budapest, 1951.

12. A Szovjetunióban az 1926 és 1939 közötti időszakban az ország lakosságának egyharmada lakik már városban: 18,5 millió faluról kerül az iparba, 5,3 millió a természetes szaporulat és 5,8 millió a falvakból kifejlődött városok lakossága. Az 1926 és 1939 között eltelt 13 év alatt a Szovjetunióban 48, az Egyesült Államokban 14, Angliában 4, Németországban 12, Olaszországban 4 város haladja meg a százezret. Megjegyezzük, hogy Franciaországban ez alatt a 13 év alatt egy város lakosszáma sem nőtt százezer fölé. Az első ötéves terv idején hatvan város épült, olyanok pl. mint Magnyitogorszk, a kohóipar új központja (1926-ban még nem létezett, 1939-ben pedig 145 900 lakosú város), Sztálinszk, a szénipar új központja (1926-ban 4000 lakosú falu, 1939-re 169 500 lakosú város), Prokopjevszk ugyancsak nagy szénipari központ (eredetileg 10 700 lakosa volt, 1939-ben pedig a város lélekszáma 107 200), Sztalinogorszk, a vegyipar új központja (lakatlan területen létesül, 1939-ben a városnak 76 200 lakosa van), Dzserzsinszk, amely ugyancsak új vegyipari központ (8900 lakosú faluból 1939-re 103 400 lakosú várossá nőtt), Sztalinabad (az eredetileg 5600 lakosú falu lélekszáma 1939-re 82 500-ra emelkedik). Az új városok létesítése mellett bekövetkezik a meglevő városok nagyobb arányú fejlődése is. A városok többségének lakosságszáma 1926-tól 1939-ig többszörösére nő. Például Cseljabinszk lakossága 4,6-szorosra (59 000-ről 273 000-re), Alma-Atáé 5,1-szeresre (45 000-ről 230 000-re), Novoszibirszké 3,4-szeresre (120 000-ről 405 000-re), Arhangelszké 3,7-szeresre (76 000-ről 281 000-re), Sztálingrádé 3-szorosra (151 000-ről 445 000-re) növekszik. A cári Oroszországnak 1917-ben csak két félmilliónál több lakosú városa volt. A Szovjetunióban 1939-ben már tíz ilyen város van. Köztük Moszkva lakossága két és félszeresére nő (1 701 000-ről 4 137 000-re).

13. E kor alkotásaiból csak néhányat sorolunk fel: a Munka-palota, a Vesnyin-testvérek által kidolgozott új épületszerkezetek és építőanyagok felhasználásán alapuló, merész újítói kompoziciót jelentő pályázati terve (1923), a Melnyikov terve alapján felépített szovjet pavilon az 1925. évi párizsi nemzetközi kiállításon (a szovjet építészet első szereplése az építészet nemzetközi küzdőterén), Leonidov I. építésztől a Lenin Intézet terve (1927), rácsos fémszerkezeteken nyugvó, talajszint feletti hatalmas gömb formájában kialakított előadóteremmel, az első „kollektív" lakóházak, melyek az új szocialista életproblémák megoldásának kísérleti formái (Ginzburg, M. Ja., Milinisz, I. F. lakóháza Moszkvában a Csajkovszkij utcán, 1928—29); a lakók életét és pihenését célszerűen megszervező és esztétikai vonzóerővel bíró, térbelileg egész városépítési organizmusokként kialakított lakónegyedek, mint a Traktorszkaja utcában Leningrádban (Mikolszkij, A. Sz., Gegello, A. I., Szimonov, G. A. 1925—27), vagy a Saumjan lakónegyed Bakuban, melyet Szamoljov, A. V. tervezett (1925—28); a lenini villamosítási terv szerint épült nagy villamos erőművek, amelyekre jellemző a merész mérnöki-műszaki elgondolások sikeres összeegyeztetése a művészi kompozíció természeti környezetével, mint a saturi erőmű (Kraszin, 1925), vagy a dnyeperi erőmű (Vesnyin, V. A., Kolli, N. Ja., Orlov, G. M., Andrejevszkij, Sz. G. 1928—30).

14. L. *Szabszovics, L. M.* 1929-ben megjelent

„Gorod buduscsevo i organizácija szocialiszticseszkovo bita" c. munkáját.

15. L. *Ohitovics, M. A.* 1930-ban megjelent „Ne gorod-a nov'j tip raszelenyija" c. munkáját és Mescserjákov, N. L. 1931-ben megjelent „O szocialiszticseszkih gorodah" c. munkáját.

16. *Ginzburg* Moszkva szocialista rekonstrukciójának módját a következőkben látta:

„— ki kell telepíteni Moszkvából és az egész Szovjetunióban elhelyezni az ipari üzemeket, a tudományos és az adminisztratív intézményeket, természetesen nem egycsapásra, hanem lépésről lépésre, előkészítve az ötéves terv keretében a jövőbeni áthelyezések infrastruktúráját;

— át kell telepíteni Moszkva lakosságát a Moszkvát a szomszédos városokkal összekötő nagy forgalmi tengelyek mentén. Ugyanakkor az agrárproletariátus is e tengelyek mentén helyeződik el, így a városi és vidéki népesség megfelelő módon keveredik és ugyanolyan szolgáltatásokban részesül;

— minden új építkezést meg kell tiltani Moszkvában, s a kitelepítések által felszabaduló területeket növényzettel kell beültetni. Moszkvából hatalmas üdülő- és kultúrparkot kell csinálni. Nem kell azonnal bontani, hanem türelmesen ki kell várni, míg az épületek természetes avulása elvégzi munkáját. Így lépésről lépésre Moszkva hatalmas parkká válik, ahol csak a nélkülözhetetlen kulturális és adminisztratív létesítmények kapnak helyet, valamint egyfajta „városmúzeum", mely a legjellemzőbb negyedekből és műemlékekből áll."

17. Moszkva történelmileg kialakult sugaras-gyűrűs rendszere számos sugárirányú új főútvonallal egészülne ki, a már meglevő két körúton kívül újabb körutak létesülnének. A lakóterületek, ipari, raktári és közlekedési létesítmények megfelelő területi elhatárolásával, valamint újabb zöldterületek létesítésével a terv a városi lakosság részére jobb, egészségesebb feltételek megteremtését kívánta biztosítani. A város növekedésének határát ötmillió lakosban, a város területét 60 000 hektárban állapítja meg. A lakóterület céljára újonnan igénybe vett terület kétharmadát foglalja el a délnyugati új városrész: száraz, egészséges, széltől védett terület, mely jó feltételeket nyújt másfél millió lakos letelepedésére. A város történelmileg kialakult központja — a Kreml és a Vörös tér körül — a város délnyugat felé való növekedésének megfelelően, ugyanebben az irányban fejlődne. Végül magába foglalja a várossal határos övezetet is kb. 50 km-es körzetben, ahol tíz kilométer széles védőterület létesítését irányozza elő és ahol többek között a városi pihenő-nyaralótelepek és a zöldségellátó területek is elhelyezkednek.

18. L. *Miljutyin, N. A.* 1930-ban megjelent „Problemi sztroityelsztva szocialiszticseszkih gorodov" c. munkáját.

19. L. *Velikov, L. A.* 1930-ban megjelent „O planirovke i zasztrojke novih gorodov" c. munkáját.

20. Ha a második világháborút megelőzően a Szovjetunió városépítési eredményeit számszerűségében kívánjuk bemutatni, akkor mindenekelőtt a lakás és a vele járó középületek volumenéről kell beszélni. Évente 2,2—2,3 millió lakás épült. De hatalmasak az egyéb infrastrukturális beruházások is. Így a városi vízvezetékhálózat hossza 1917-hez viszonyítva háromszorosra, a fogyasztott vízmennyiség hétszeresre nőtt. Ugyanezen idő alatt háromszorosára nőtt a városi csatornahálózat hossza. A villanyellátás fejlődésére jellemző, hogy míg a cári Oroszországban a lakásoknak csak 5%-ában volt bevezetve a villany, addig 1940-ben ez az arány már 92,5% volt. Igen jelentős mértékben fejlődik a gázellátás, mind nagyobb mértékben távvezeték segítségével. Ezzel nagymértékben tisztul a városok levegője. A városi tömegközlekedés fejlődésére jellemző, hogy míg 1917-ben 34 városban összesen 1570 km hosszú villamosvonal volt és ezen évente egymilliárd utas közlekedett, addig 1940-ben 74 városban összesen 4211 km hosszúságú villamospályán évente 7,2 milliárd utast szállítottak. Autóbuszforgalom 1917-ben egyáltalán nem volt az orosz városokban, 1938-ban már 205 városban volt autóbusz- és trolibusz-közlekedés. A nagyvárosokban a gyorsvasút gyakran metró formájában jelentkezik.

21. A II. világháború következménye a Szovjetunió területén: 1710 várost, illetve városi jellegű lakótelepülést, továbbá 70 000 falut romboltak le, illetve rongáltak meg, 25 millió ember vált hajléktalanná. Többek között a 800 000 lakosú Kijev, a félmillió lakosú Sztálingrád, a több százezer lakosú Szmolenszk, Vityebszk, Voronyezs, Szevasztopol, Csernyigov teljesen rommá váltak. Leningrádot, a Szovjetunió északi fővárosát, a világ egyik legszebb városát, két és fél évig tartották körülzárva, s ez idő alatt meg-megújuló ostrommal támadták, rendszeresen bombázták és tűzérségi tűzzel lőtték, pusztították. Nem hagyták épen a régi orosz városokat sem, amelyek mindaddig megőrizték a XVI—XIX. század építészeti emlékeit: kolostorokat, kastélyokat, templomokat.

22. A Szovjetunió városépítés-történetének e korszakával foglalkozó irodalomból kiemeljük: *J. P. Balinkin* és mások: Isztorija szovjetszkoj arhityekturi 1917—1958. Moszkva, 1962. *V. A. Skvarikov* és mások: Gradosztroityelsztvo SZSZSZR. Moszkva, 1967. *E. Goldzamt:* Städtebau der sozialistischen Länder. Berlin, 1973. *A. Kopp:* Ville et revolution. 1967. *El-Liszickij:* Russland. Die Rekonstruktion der Architektur in der Sowjetunion. Wien, 1930. *Perényi I.:* Városépítés a Szovjetunióban. Budapest, 1947. *Jiri Kroha—Jiri Hruza:* Sovetska arhitektonicka avantgarda. Praha, 1973.

A REGIONÁLIS TERVEZÉS FEJLESZTÉSÉNEK NÉHÁNY KÉRDÉSE

DR. KŐSZEGFALVI GYÖRGY
a műszaki tudományok doktora

Az utóbbi években számos országban a szakmai közvélemény érdeklődésének középpontjába került a regionális tervezés, illetve a fejlesztésével kapcsolatos problémák köre. Ez az érdeklődés egyaránt megfigyelhető mind a kapitalista, mind pedig a szocialista országokban megjelenő szakmai lapok publikációinak témaválasztásában, a regionális tervezés kérdéseivel foglalkozó tudományos rendezvények, szimpóziumok, pályázatok számának örvendetes gyarapodásában. (1)

A nemzetközi szakmai közvéleménynek a regionális tervezés fejlesztése kérdései iránti nagyfokú érdeklődése ösztönzőleg hat arra, hogy hazai vonatkozásban is kellő figyelem övezze a regionális tervezéssel összefüggő problémákat, fejlesztésének feladatait.

Jelen tanulmányban a hazai regionális tervezés fejlesztésének néhány kérdésével foglalkozunk. Elöljáróban a regionális tervezés kialakulása és fejlődése folyamatának főbb vonásait tekintjük át és értékeljük. Ezt követően a jelenlegi helyzetet, problémáit és ellentmondásait vizsgáljuk. A tanulmány harmadik részében a regionális tervezés fejlesztéséhez szorosan kapcsolódó — a téma szempontjából általunk meghatározó jelentőségűnek ítélt — néhány kérdés tárgyalására vállalkozunk.

1. A regionális tervezés kialakulásának és fejlődésének főbb vonásai

Magyarországon a regionális tervezés több évtizedes múltra tekinthet vissza. A regionális tervezés szükségességének gondolata konkrét formában először a harmincas évek derekán, az akkori Mérnök Egylet által készített, az ország településhálózatának és a települések ellátásának kérdéseivel foglalkozó tanulmányban került megfogalmazásra. A vonatkozó tanulmány megállapítása szerint „... a települések, hálózati rendszerek, a lakosság ellátására hivatott intézmények hálózatának fejlesztése csak átfogó regionális koncepció alapján történhet ...” (2) Országunkban az első konkrét regionális jellegű vizsgálatokat a harmincas évek végén — Teleki Pál kezdeményezésére — a Magyari Zoltán vezette Közigazgatási Intézet készítette a tatai járás területére. Ezt a munkát a komplex regionális szemlélet — természetszerűleg az akkori társadalmi-gazdasági viszonyoknak megfelelő — átfogó érvényesítése jellemezte. (3)

Közvetlenül a felszabadulás után, a háború okozta károk felszámolását elősegítő helyreállítási munkákkal kapcsolatos városrendezési-városépítési feladatok keretében került ismét napirendre a regionális tervezés mielőbbi megszervezésének és alkalmazásának a kérdése. Az 1946—47-es években több országos kiadványban megjelent publikáció foglalkozott az átfogó országrendezési terv készítésének szükségességével és indokolta annak fontosságát (Granasztói Pál, Perczel Károly, Perényi Imre, Preisich Gábor írásai alapján stb.). 1949-től kezdődően az Országos Tervhivatal keretében működő Területrendezési Intézetben (TERINT-ben) végeztek konkrét regionális vizsgálatokat a Sajó völgyére, a miskolci iparvidékre, a salgótarjáni medencére, a Zagyva völgyére, és az ország más területeire. A TERINT feladatkörének az ötvenes évek elején történt módosításával, majd a szervezet megszüntével a regionális tervezés ügye is — bár rövid időre — zátonyra futott.

A regionális tervezés újbóli kibontakozásának és fejlődésének kezdetei az ötvenes évek közepére tehetők. Elméleti vonatkozásait a Budapesti Műszaki Egyetem Városépítési Tanszékén kezdik művelni. A Városépítési Tervező Vállalatnál — első céljellegű regionális tervként — megkezdődött a balatoni regionális terv kidolgozásának előkészítésével kapcsolatos tervező munka. A konkrét regionális jellegű és léptékű komplex telepítési-rendezési feladatok megoldásának egyik úttörő példáját nyújtotta az 1956-os tavaszi árvíz során elöntött Mohács-sziget helyreállítására és a térség új településhálózata struktúrájának kialakítására vonatkozó tervezési és azzal párhuzamosan folyó építési tevékenység. 1957-től kezdődően, az akkori kormányprogramban meghirdetett tízezer bányászlakás építésének legkoncentráltabb telepítési körzeteire készültek különböző jellegű, felfogásban, a feltárás és a kidolgozás mélységében azonban eltérő jellegű regionális vizsgálatok, telepítési javaslatok (Kisterenye—Nagybá-

tony térsége, az ajkai iparvidék, Mór és környéke, a Sajó mente stb.). Ugyanakkor több, sajátos települési adottságú mezőgazdasági körzetre — elsősorban a tanyákon élő népesség települési és ellátási problémáinak megfelelő megoldása érdekében — speciális jellegű és rendeltetésű regionális tervfajta — az ún. kistájterv — került kidolgozásra (Debrecen, Kecskemét stb.).

A regionális tervezés egészének szabályozásában, törvényes alapjainak meghatározásában az első jelentős lépést — s egyben a hazai regionális tervezés tervszerű fejlesztésének első szakaszát — *a kormány 1958 áprilisában hozott 2030/58. sz. határozata jelentette.* Ez a kormányhatározat — a regionális tervezés szükségességét és fontosságát hangsúlyozva a szocialista tervgazdálkodás viszonyai között — a regionális tervezési munkák sorrendiségét és folyamatát *négy szakaszban* határozta meg. (4) A tervezőmunka *első szakaszaként* regionális vizsgálatok; *második szakaszaként* — a vizsgálatok eredményeiből levonható következtetések és a vizsgált területek fejlesztési lehetőségeinek, adottságainak hipotézise alapján — regionális koncepciók kidolgozását írta elő. Ezt a két feladatot a határozat az építésügyi tárca tevékenységi köreként jelölte meg. A regionális tervezőmunka *harmadik szakaszaként* a vonatkozó határozat fejlesztési tervek készítéséről intézkedett. Ez a munka a népgazdasági tervezéssel foglalkozó szervek feladataként került meghatározásra. Sajnálatos módon azonban a regionális tervezőmunka e szakaszában előírt feladatok teljesítésére nem került sor. A vonatkozó határozat *negyedik szakaszaként* regionális rendezési tervek készítéséről intézkedett olyan megállapítással, hogy azokat — a népgazdasági tervezéssel foglalkozó szervek által készített regionális fejlesztési tervek birtokában — az építésügyi kormányzatnak kell kidolgoznia. Az a körülmény, hogy regionális fejlesztési tervek nem készültek, így abban az időszakban értelemszerűen regionális rendezési tervek kidolgozására nem került, illetve nem kerülhetett sor.

A fentiekben főbb vonásaiban jellemzett 2030/58. sz. kormányhatározat alapján a hazai regionális tervezés fejlesztése érdekében — az építésügyi tárca keretében és annak irányításával a VÁTI-ban, valamint a BUVÁTI-ban — jelentős előrehaladás történt. Az ország területének kilenc hipotetikus régióra történt bontása alapján elkészültek az egyes régiók termelési, településhálózati, közösségi és kommunális intézményellátottsági viszonyainak elemzését és értékelését felölelő vizsgálati anyagok; majd az egész országot átfogó regionális vizsgálatok: azokra támaszkodóan a fejlesztés lehetőségeit feltáró regionális koncepciók. Ez a munka alapul szolgált az első átfogó országos településhálózat-fejlesztési tervtanulmány kidolgozásához. Az ország egészét átfogó első településhálózat-fejlesztési tervtanulmány kidolgozását minden szempontból új, úttörő jellegű tevékenységnek, s egyben a széles szakmai közvélemény szemléletét formáló tettnek minősíthetjük. Az említett munkákon kívül egy sor ún. regionális célterv is készült az ország nagy üdülőkörzeteire, ipari térségeire, mezőgazdasági körzeteire stb. (például a Balaton, a Velencei-tó térsége, a közép-dunántúli ipari körzet, a salgótarjáni medence, a Zagyva völgye, a szentesi, makói, nagykőrösi, ceglédi, hortobágyi mezőgazdasági körzetek). Ugyancsak ebben az időben kezdődött el a közös konkrét határ menti regionális tervezési együttműködés Csehszlovákia és Magyarország között az Ipoly határmenti körzeteiben, különös tekintettel az Ipoly folyó vízgazdálkodási problémáinak kétoldalú együttműködés keretében történő tanulmányozására és a lehetséges megoldások módozatainak meghatározására (regionális vízellátási rendszerek kiépítésének, tározók létesítésének, az Ipoly folyó árvízveszély elleni szabályozásának, a vízminőség védelmének kérdései stb.). A közös regionális tervezési együttműködés alapjául a vízgazdálkodási problémák együttes erőfeszítéssel történő megoldási lehetőségeinek vizsgálata szolgált. Ez a körülmény azonban lehetőséget nyújtott arra, hogy a két ország érintett szomszédos területeinek más problémái is tanulmányozásra kerüljenek (mint például a közúti és vasúti hálózat fejlesztésének, rekonstrukciójának feladatai, az idegenforgalom fejlesztésével kapcsolatos kérdések stb.).

A kormány 1963 szeptemberében új határozatban (1022/1963./IX. 21.) *szabályozta a regionális tervezés rendeltetését, feladatait, rendszerét, kapcsolatát a népgazdasági tervezéssel. E határozattal egyidőben a kormány külön határozatban foglalkozott a területi tervezéssel* — mint a népgazdasági tervezés szerves, elidegeníthetetlen elemével —, *annak feladataival, rendszerével.* (5)

A vonatkozó kormányhatározatok utáni években is igen sokoldalú és gazdag regionális tervezési tevékenység bontakozott ki az országban. Ezek sorában a legjelentősebb munka, s egyben tervezési eredmény a korábban készített településhálózat-fejlesztési tanulmányterv továbbfejlesztése és — minden lehetséges, az akkori ismereteknek megfelelően számításba vehető, elfogadható módon mérlegelő és értékelhető részletre történő — kidolgozása volt. 1969-re fejeződött be ez a munka, melyet később — 1971 tavaszán — „Országos Településhálózat-fejlesztési Koncepció" címmel a kormány külön határozatával elfogadott. Ezt a körülményt a hazai regionális tervezés eredményeinek magas fokú

elismeréseként minősíthetjük. E jelentőségében, volumenében nagy horderejű, alapvető érvényű elvi és módszertani megállapításokat tartalmazó munkán kívül ezekben az években számos ipari, üdülő és mezőgazdasági jellegű körzetre készült regionális terv. Az üdülőterületi regionális rendezési tervek nagyobbik része — a vonatkozó térségek beruházási tevékenységének és területfelhasználásának részben szabályozó, részben orientáló dokumentumaiként — kormányhatározat szintjén is megerősítésre kerültek (Velencei-tó, Duna-kanyar, Nyugat-Dunántúl stb. regionális rendezési tervei). Ezt az időszakot a hazai regionális tervezés fejlődése második szakaszának tekinthetjük.

A népgazdasági tervezés továbbfejlődésével és módszereinek tökéletesedésével összhangban, az 1963-as határozatot követő években jelentős előrehaladás történt a területi tervezés vonatkozásában is. Az ezekben az években végbement fejlődés eredményeit értékelve általános érvénnyel az a megállapítás fogalmazható meg, hogy számottevő mértékben sikerült előrelépni a korábbi, egyoldalú ágazati szemlélet áttörésében, a komplex területi felfogás és az azzal összefüggő követelményrendszer érvényesítésében. Az 1968-as esztendőtől kezdődően megindúló hosszú távú népgazdasági tervezőmunka sokoldalúan és eredményesen hasznosította a regionális tervezés keretében feltárt vizsgálati és tervezési anyagokat, megállapításokat. Szerencsésen sikerült ötvözni az építésügy területén készített fizikai-műszaki jellegű regionális tervezés tapasztalatait a népgazdasági tervezés keretében kialakult és fejlődő területi tervezés eredményeivel.

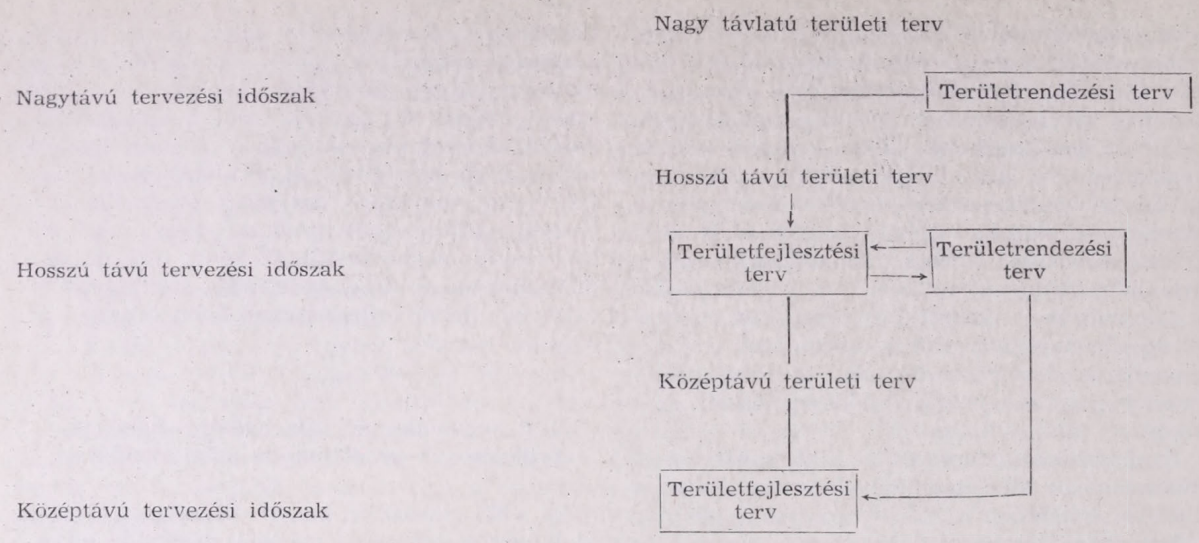
1971 tavaszán — az Országos Településhálózat-fejlesztési Koncepció és a Területfejlesztési Irányelvek elfogadása mellett — *a kormány új határozatban szabályozta a területi tervezést és tervek rendszerét.* (6) *Ezzel lényegében a hazai regionális tervezés fejlesztésének harmadik szakasza kezdődött el.* Ez a határozat a maga nemében egyedülálló volt a többi szocialista ország vonatkozásában is. A rendelkezés a területi tervek rendszerét két csoportra bontotta: területfejlesztési, illetve területrendezési tervekre. Az előbbiek elsősorban gazdasági jellegű tervek: a népgazdasági tervek szerves elemei. Az utóbbiak a műszaki-fizikai tervezés dokumentumai. Bár a vonatkozó kormányhatározat regionális tervezésről, illetve regionális tervekről nem tesz külön említést, a területrendezési tervek, illetve készítésük folyamata, e tervekkel szemben megfogalmazható tartalmi követelmények, a kidolgozás módszertani elvei lényegében a regionális tervekkel, az ezzel összefüggő tervalkotás műveletei pedig a regionális tervezés folyamatával identifikálhatók. A határozat szerint a területfejlesztési tervek a népgazdasági tervezés kialakult rendszeréhez kapcsolódóan közép és hosszú távú tervezési időszakot ölelnek át; az éves szinten kidolgozásra kerülő népgazdasági tervekhez területfejlesztési tervek nem készülnek. A területrendezési tervek — a vonatkozó határozat értelmében — hosszú, illetve nagy távlatra készülnek. Fő funkciójuk meghatározni az adott terület településhálózata és infrastruktúrája területi fejlődésének, illetve fejlesztésének főbb céljait, irányát és jellegét.

2. A regionális tervezés jelenlegi helyzete, fejlődésének problémái és ellentmondásai

Az 1971 tavaszán hozott kormányhatározat új helyzetet teremtett a hazai regionális tervezésben. A határozat meghozatalakor, illetve az azóta eltelt időben azonban nem került sor számos olyan alapvető elvi és módszertani kérdés tisztázására, amelyek az abban foglaltak egységes szemléletű, következetes és maradéktalan érvényesítését elősegíthették volna. A területi tervek rendszerét szabályozó határozat elfogadásával egyidőben külön határozat szabta meg az Építésügyi és Városfejlesztési Minisztériumnak mint a területfejlesztésért ágazatilag felelős minisztériumnak a feladatait. Ennek a feladatnak, illetve az azzal összefüggő tevékenységi körnek a pontos és egyértelmű szabályozására — különösen a népgazdasági tervezés szférájában folyó területi tervezés, valamint a műszaki-fizikai jellegű regionális tervezés közötti kapcsolatok vonatkozásában — nem minden szempontból került sor. Ebben a körülményben az játszott meghatározó szerepet, hogy a tervezés alapvető elvi és módszertani kérdései nem kielégítő mértékben kerültek kidolgozásra, tisztázásra.

A fentiekben kifejtettek alapján rendkívül fontos, hogy elméleti és módszertani, illetve a gyakorlati tervezőmunka szempontjából főbb vonásaiban áttekintsük és értékeljük mindazt, ami az elmúlt időszakban az 1971-ben a területi tervek rendszeréről hozott kormányhatározat megvalósítása érdekében történt. Ez elengedhetetlen feltétele annak, hogy egyértelmű elvi és metodikai alapon szabjuk meg azokat a teendőket, melyek a regionális tervezés még hatékonyabb bekapcsolását segíthetik elő egyrészt a népgazdasági tervezés rendszerébe, másrészt a városépítési tervezés folyamatába.

Annak érdekében, hogy az elmúlt évek tervezési gyakorlatának eredményeit értékelni tudjuk, röviden át kell tekinteni a területi tervek — 1971 márciusában hozott kormányhatározat szerinti — rendszerét; jellemezni az egyes tervek funkcióját (ezt az alábbi séma ábrázolja).



A területi tervezés folyamata (az 1971 márciusában hozott kormányhatározat szerint)

Mely tervek készítésére került sor eddig a vonatkozó sémában ábrázoltak közül? Az ÉVM irányításával a VÁTI-ban elkészültek a nagy távlatú területrendezési tervek vizsgálati munkarészei az ország hat tervezési-gazdasági körzetére.

Ugyancsak elkészült — az 1991-ig terjedő népgazdaság-fejlesztési koncepcióhoz kapcsolódóan — a hosszú távú területfejlesztési javaslat a hat tervezési-gazdasági körzetre, illetve az ország egészére. Ez utóbbi még semmiképpen sem nevezhető a népgazdaság-fejlesztési terv területfejlesztési fejezetének, hanem csupán annak kidolgozását elősegíteni hivatott javaslatnak tekinthető. Hosszú távú területrendezési terv készítésére még nem került sor. Az V. ötéves (1976—1980) középtávú időszakra vonatkozó területfejlesztési terv, illetve javaslatok kidolgozásának előkészítésére egyrészt ún. műszaki-gazdasági koncepciók készültek, másrészt az építésügyi és városfejlesztési kormányzat kidolgoztatta és az Országos Tervhivatalnak megküldte a tervidőszakra szóló területfejlesztési javaslatait. (Ezeket is figyelembe vették az V. ötéves terv kidolgozása során.)

A fentiekben felsorolt munkák lényegében a regionális tervezés módszerével készültek. A népgazdasági tervező szervek részéről rendelkezésre bocsátott kiinduló adatok, információk köre szűk volt: a tervezéshez figyelembe veendő, illetve vehető kiinduló adatok a tervezés során állandóan változtak. A tervalkotás folyamatában nem sikerült megfelelő kapcsolatot kialakítani az illetékes népgazdasági tervező szervekkel, különösen a fővárosi, megyei és megyei városi tervosztályokat, ill. a főváros és a megyék tervgazdasági bizottságait illetően. Az elmúlt években végzett gazdag tervezési munkákból és annak értékeléséből levonható következtetések alapján egyértelműen fogalmazható meg, hogy a népgazdasági és területi tervezés közötti kapcsolatok alapvető problémája és egyben dilemmája — az átfogó ágazati és területi aspektusok megfelelő szintetizálása és integrációja a népgazdaság fejlesztését szolgáló, azt előkészítő, megalapozó tervezőmunka folyamatában: a területi fejlődés, illetve a komplex területfejlesztés követelményeinek érvényesítése a termelőerők fejlesztésében, telepítésében, a népesség települési és infrastrukturális ellátottsági viszonyainak formálásában, korszerűsítésében, a természeti és települési környezet védelmében és alakításában.

Ezek a körülmények az 1971-ben a területi tervezés és tervek rendszeréről hozott kormányhatározat felülvizsgálását, a kialakult helyzetnek megfelelő továbbfejlesztését, ill. módosítását teszik szükségessé. Ez elengedhetetlenül szükséges egyrészt a területi fejlődés követelményeinek hatékonyabb érvényesítése érdekében a népgazdasági tervezőmunkában, másrészt a területrendezési tervkészítés műveleteivel identifikálható regionális tervezés kívánatos és szükséges fejlesztése, tökéletesítése érdekében. Csak ily módon jöhetnek létre azok a feltételek, melyek egyértelműen biztosíthatják a népgazdasági szintű területi tervezés és a fizikai-műszaki jellegű regionális tervezés elengedhetetlen összhangját, integrációját, s ennek révén — egymást kölcsönösen erősítve — a területi gazdaságfejlesztés tudatosabbá és tervszerűbbé válását. Számos ok következtében az elmúlt

időszakban a területi tervek rendszerén belül a területfejlesztési és a területrendezési tervek között a szinkront, az integrálódás feltételeit nem sikerült biztosítani. Ennek folytán fázisban lényegesen eltolódva fejlődött a két tervezési tevékenység. A területi tervezésről és tervek rendszeréről hozott kormányhatározat következetes és hatékony megvalósítása érdekében e két tervezési tevékenység közötti összhang feltételeinek megteremtése ma a legsürgősebb teendők egyike.

E célból e helyütt is szükséges kitérni arra, hogy *mit kell érteni területfejlesztésen, mit jelent a területfejlesztés fogalma?*

A területfejlesztés követelményei és feladatai a mindenkori területfejlesztési politikán keresztül érvényesülnek. A területfejlesztési politika a kormány általános politikájának, ezen belül pedig gazdaságpolitikájának szerves része. A területfejlesztési politika egyrészt a területfejlesztés különböző távlatú céljait és feladatait tartalmazza, másrészt meghatározza az e célok megvalósításához szolgáló eszközöket.

A területfejlesztés feladatköre rendkívül szerteágazó. A népgazdaságnak nincsen olyan ága, ágazata, amely valamilyen formában ne kapcsolódna a területfejlesztéshez. Az egyes ágazatok térben megvalósuló fejlesztései, telepítési döntései adják a területfejlesztés építőelemeit. A társadalmi-gazdasági tevékenység következtében kialakult, illetve formálódó területi szerkezet fejlődését, jellegét befolyásoló objektív feltételek mellett mindenkor szubjektív igények és szükségletek is keletkeznek, nyilvánulnak meg a területfejlesztési célok, ill. a területfejlesztés feladatai iránt. Ezért a területfejlesztési politika alapvető feladata a rendelkezésre álló feltételek és eszközök összehangolása, koordinálása a vele szembeni megnyilvánuló — mind az objektív szükségleteket, mind a szubjektív kívánalmakat kifejező — igényekkel. Az ország egészét átfogó területfejlesztésnek, illetve a területfejlesztési politikának integráns, szerves része a regionális fejlesztés, ill. regionális fejlesztési politika. A regionális fejlesztés az ország egyes körzeteinek, sajátos gazdaságfejlesztési feladatokkal, társadalompolitikai problémákkal, települési, ellátottsági adottságokkal, fejlesztési gondokkal rendelkező térségeinek, településcsoportjainak fejlődését hivatott elősegíteni. A regionális fejlesztési politikának elsősorban a gazdasági fejlődésükben, infrastrukturális ellátottsági viszonyaikban elmaradott területek átlagosnál gyorsabb fejlődését kell elősegítenie, az ehhez szükséges feltételeket biztosítania. A terület, illetve a regionális fejlesztés egymással szoros kölcsönhatásban, összefüggésben van.

A területi tervezési tevékenység a gazdaságpolitikai, valamint társadalompolitikai célokból eredő területi vonatkozású feladatok, illetve az azokat kifejező területfejlesztési politika megvalósításának egyik eszköze. Ennek alapján egyértelműen fogalmazható meg az a következtetés, s egyben a tervezéssel szembeni követelmény, hogy a területi tervezés két eleme — a területfejlesztési, ill. a területrendezési (vagyis a regionális tervezéssel identifikálható) tervezés — egymással összefüggő folyamatot alkot, illetve kell hogy alkosson. A tervek rendszeréről hozott határozat ezt az összefüggést fejezi ki.

A kifejtettek alapján *a nagy távlatú területrendezési tervet egyértelműen regionális tervfajtaként kell tekinteni.* A terv időtartamát, jellegét, funkcóját, s a vele szemben támasztható legfontosabb tartalmi követelményeket tekintve, ebben a tervfajtában a következő négy alapvető kérdéscsoport feldolgozását lehet és kell előirányozni: a népesség várható térbeli elhelyezkedésével és ezzel összefüggésben a településhálózat fejlődésével, az infrastruktúra fejlesztésével, a területfelhasználás rendszerével, illetve főbb elemeivel, valamint a környezetvédelemmel kapcsolatos kérdések.

A fentiekben felsorolt kérdéscsoportok lehetőség szerinti megfelelő mélységű és kellő megalapozottsága érdekében fő vonásaiban és összefüggéseiben kívánatos és szükséges kidolgozni a társadalmi-gazdasági fejlődés nagy távlatra prognosztizálható területi vetületét; megjelölni azokat a legfontosabb gazdaság és társadalompolitikai célokat, feladatokat, melyek területfejlesztési vonatkozásainak figyelembevétele a nagy távlatú terv kidolgozásának elengedhetetlen feltétele.

Tartalmilag ez a következő főbb kérdéscsoportokat ölelheti fel:

— a társadalmi-gazdasági fejlődés várható, illetve főbb vonásaiban valószínűsíthető tendenciái, s azok hatása és következményei a gazdaság térszerkezetére, a termelőerők területi elhelyezkedésére és a népesség települési viszonyaira (mint például a demográfiai helyzet, s ezen belül a munkaerőhelyzet várható alakulása; a természeti adottságok, erőforrások termelési rendeltetésű hasznosításának lehetőségei, feltételei; a gazdasági fejlődés várható tendenciái, a gazdasági szerkezet alakulásának, illetve átalakulásának tendenciái, várható arányai, iránya);

— a társadalmi-gazdasági fejlődés hatása és következményei a népesség térbeli elhelyezkedésére, települési viszonyaira, az urbanizálódási folyamat alakulására.

Ezen alapvető kérdések megfelelő szintű tisztázása, kidolgozása megfelelő alapul szolgálhat a nagy távlatú regionális terv feladatául megjelölt olyan más problémák feltárására, mint:

— az urbanizálódási folyamat várható térbeli megnyilvánulása (például a városi és községi településhálózat fejlődésének iránya, az agglomerálódási folyamat, településstruktúrák, településegyüttesek szimbiózisa, a mezőgazdasági

településrendszer átalakulása és továbbfejlődése, új településformák megjelenése stb.);

— az egyes településtípusok infrastrukturális ellátottsági viszonyainak várható alakulása, az igények és a reálisan becsülhető lehetőségek összevetésével (mint például a lakáshelyzet, a közösségi és közellátási intézményellátás rendszerének várható fejlődése, különös tekintettel az oktatási, művelődési, egészségügyi, jóléti és kereskedelmi intézmények jellegére, funkciójára, vonzó hatására);

— a műszaki infrastruktúra fejlődésének valószínűsíthető tendenciái (a közlekedési-szállítási, közműellátási, hírközlési-kommunikációs rendszerek stb. vonatkozásában);

— a hatásos és hatékony környezetvédelem terület- és településhálózat-fejlesztési feladatai, követelményei.

A nagy távlatú regionális terv legfontosabb funkcióinak egyike a tervben feldolgozásra kerülő területi egység (ország, országrész, megyecsoportok, megyék stb.) területfelhasználása tervezett rendszerének, főbb elemei közötti várható arányok meghatározása, különös tekintettel a mezőgazdasági termelés fejlesztése szempontjából értékes földek védelmére, ill. rendeltetésszerű hasznosítására.

A hosszú távú területfejlesztési terv — mint a népgazdasági területi tervezés terméke — *egyrészt a népgazdaság hosszú távú fejlesztési koncepciói, számítási anyagai, másrészt a nagy távlatú regionális terv alapján kerülhet kidolgozásra. Ha valaha és valamikor, akkor itt, a tervalkotás eme folyamatában elengedhetetlen követelmény a fizikai-műszaki jellegű regionális és a gazdasági jellegű területfejlesztési tervkészítési műveletek lehetőség szerinti összehangolása, egységes folyamatba történő megszervezése, a tervek kölcsönös kapcsolatait, integrálódását elősegítő feltételek biztosítása.*

Mi a hosszú távú területfejlesztési terv funkciója? A népgazdaság hosszú távú fejlesztési céljaival, a tervidőszakra kitűzött feladataival összhangban a területfejlesztés feladatainak meghatározása a termelőerők területi elhelyezése, a településhálózat-fejlesztés irányai és arányai, az infrastrukturális ellátottsági viszonyok színvonalának fejlesztése, s a népesség életkörülményeinek és életfeltételeinek javítása vonatkozásában (természetszerűleg a területi adottságok szempontjából). A terv egyik alapkérdése a területfejlesztési célok megvalósításához szükséges eszközök, feltételek meghatározása; természetesen olyan keretek között, melyre a hosszú távú tervidőszak adta körülmények lehetőséget biztosítanak.

Ugyanakkor elengedhetetlenül szükséges, hogy hosszú távra is készüljön regionális terv. Mi lehet ennek a tervnek a funkciója? Lényegében azoknak a műszaki-fizikai feltételeknek a feltárása, a vizsgált térségek távlati területi struktúrájának, területfelhasználási rendszerének a „megtervezése", melyek a hosszú távra meghatározott területfejlesztési célok, feladatok térbeli realizálását biztosítják, illetve biztosíthatják.

Ilyen együttműködés, a tervezési folyamatnak ez az összhangja teremtheti csak meg a hosszú távú népgazdasági területfejlesztési és a műszaki-fizikai jellegű regionális tervek kidolgozásának és realizálásának kívánatos feltételeit. (Míg az előbbinek a miért, mennyiért kérdésekre, addig az utóbbinak a hol, hogyan kérdésekre kell választ adnia.)

A hosszú távú területfejlesztési tervnek — a gazdaságfejlesztés kitűzött céljaival összhangban — *a következő alapvető kérdésekre kell választ adni:*

— a népesség számának, illetve a népesedési helyzetnek várható alakulása, az aktivizáltsági színvonal, illetve a foglalkoztatottsági viszonyok főbb jellemzői, sajátosságai;

— a gazdaság várható fejlődése az ipar, mező- és erdőgazdaság, a termelési rendeltetésű infrastruktúra (vízgazdálkodás, közlekedés, szállítás, energiaellátás) vonatkozásában;

— a népesség életkörülményeinek várható alakulása: a lakossági infrastrukturális ellátottsági viszonyok (lakáshelyzet, közösségi intézményellátottság, közművesítettség stb. vonatkozásában) javítása érdekében előirányozható intézkedések;

— a településhálózat fejlesztésének, az urbanizálódási folyamat irányításának és ennek kapcsán a városhálózat fejlesztésének és korszerűsítésének súlyponti kérdései; különös tekintettel a gazdasági tevékenység és annak hatására bekövetkező népességkoncentráció térségeiben — a fejlődés kívánatos és célszerű területi orientálását elősegítő, elősegíteni hivatott — növekedési pólusok, fejlesztési centrumok helyes kiválasztására.

A gazdasági jellegű és funkciójú területfejlesztési tervekhez kapcsolódó, hosszú távú időszakra vonatkozó regionális tervalkotás folyamatához — annak műszaki-fizikai jellegéből következően — *az alábbi kérdések sorolhatók:*

— a településhálózat — város-, illetve községhálózat — fejlesztésének feladatai, a fejlesztés lehetőségei és feltételei (a települések szerepkör szerinti kategorizálása, az intézményhálózat regionális ellátási rendszerének kialakítása, komplex vonzáskörzetek lehatárolása a lakosság optimális ellátási feltételeinek biztosítása érdekében);

— az infrastruktúra-hálózati rendszerek, létesítménykomplexumok (termelési és lakossági egyaránt) kiépítésének és fejlesztésének feladatai, feltételei, különös tekintettel a különböző jellegű és rendeltetésű ellátórendszerek területi kooperációs lehetőségeinek biztosítására;

— a hosszú távú tervidőszakra előirányzott fejlesztési céloknak, feladatoknak megfelelő területfelhasználási-területhasznosítási koncepció

kialakítása, mely megfelelő összhangot biztosít egyrészt a gazdaságfejlesztési célokkal (ipartelepítés, mezőgazdasági fejlesztés, földhasznosítás), másrészt a társadalompolitikai követelményekkel (a tömeges lakásépítés és az ahhoz kapcsolódó közösségi intézményhálózat, az üdülőtelepítés legkedvezőbb lehetőségei);

— a környezetvédelem-környezetfejlesztés területi feladatainak kijelölése, a realizálás feltételeinek kidolgozásával (különös tekintettel az ipartelepítésre, a tömeges üdülő- és gyógyterületek, a települések lakóterületeinek védelmére, a forgalom állandó növekedéséből származó ártalmak elhárítására stb.).

A hosszú távú területfejlesztési tervalkotás folyamata a népgazdasági tervezés integráns alkotó eleme. A hosszú távú regionális terv fő funkciójának kellene lennie: egyrészt a gazdasági jellegű területfejlesztési tervvel, másrészt a városrendezési tervezéssel, valamint az egyes ágazatok (közlekedés, vízgazdálkodás, energiaellátás stb.) fejlesztésének tervezésével történő közvetlen kapcsolódás, összhang biztosítása.

A népgazdaság középtávú tervéhez kapcsolódó, azzal szoros egységet alkotó területfejlesztési terv funkciója: az adott időszakra vonatkozó gazdaságfejlesztési és társadalompolitikai célok területfejlesztési feladatainak megjelölése, az azok megvalósítását biztosító eszközök megfelelő területi elosztását szolgáló javaslatok kidolgozása, valamint a területfejlesztési célok megvalósítását elősegítő szabályozó rendszer meghatározása.

Ilyen tervezési időszakra nem látszik célszerűnek — s erre nincs is szükség — külön az ország minden térségére regionális terv kidolgozása. Kívánatos lenne azonban, ha a középtávú területfejlesztési terv tartalmazná a vonatkozó tervidőszakban megvalósításra előirányzott létesítmények, hálózatok konkrét telepítési helyeit, az egyes telephelyek területi vonatkozású műszaki-gazdasági paramétereit, a tervbe vett beruházásoknak a környezetükre várható hatását, következményeit. Ugyanakkor egyes fejlesztési súlypontokra, térségekre elengedhetetlenül szükséges a középtávú időszak vonatkozásában is speciális regionális tervek készítése (mint például koncentrált beruházások telepítési körzetei stb.). A nagy, hosszú és középtávra készülő területfejlesztési, ill. regionális tervek területi egységei lehetnek: az ország egész területe, az egyes tervezési-gazdasági körzetek, illetve a megyék. Speciális területi egységekre készülő regionális tervek esetében is igen célszerű a tervezés távlatainak ilyen elkülönítése, illetve megkülönböztetése (ipari, mezőgazdasági, üdülőkörzetek, településagglomerációk stb. vonatkozásában).

3. A regionális tervezés fejlesztésének néhány elvi és metodikai kérdése

A regionális tervezés hatékony fejlesztésének egyik meghatározó jelentőségű feltétele — mint arról a korábbiakban már részletesen kifejtettük véleményünket —, hogy megfelelő elvi alapon helyesen értelmezzük a területi tervezés és tervek rendszere kérdésében 1971 tavaszán hozott kormányhatározatot és biztosítsuk annak következetes végrehajtását. A tervezés fejlesztésének másik döntő feltétele — a kialakult társadalmi-gazdasági viszonyok sajátosságainak és a fejlesztés követelményeinek figyelembevételével — a regionális tervezés fejlődése, tökéletesítése elvi és metodikai vonatkozásainak kimunkálása és gyakorlati alkalmazásának sokoldalú elősegítése. Ez egyben még kedvezőbben befolyásolhatja a területi kérdésekben 1971 tavaszán hozott kormányhatározatok megvalósítását. (E vonatkozásban nemcsak a területi tervezésről és tervek rendszeréről, hanem a területfejlesztési irányelvekről, a településhálózat-fejlesztési koncepcióról, illetve az építésügyi és városfejlesztési kormányzat ágazati feladatairól van szó a területfejlesztést illetően.)

A regionális tervezés fejlesztése, tökéletesítése alapvető jelentőségű elvi és módszertani kérdéseinek a következőket lehet tekinteni:

— milyen szerep, funkció adható a regionális tervezésnek;

— hogyan tehető még hatékonyabbá a regionális tervezés kapcsolata a terület- és településhálózat-fejlesztés vonatkozásában a népgazdasági tervezőmunka rendszerével és a tervezés folyamatával;

— hogyan alakítható ki, illetve kell kialakítani a regionális tervezés egységes konzisztens rendszerét és milyen tartalmi követelmények fogalmazhatók meg az egyes tervfajtákkal kapcsolatosan;

— a tervezés időtávlata és területi egységeinek problémaköre.

A fejlesztés egyik alapkérdése — milyen szerepet, funkciót tölthet be, illetve kell betöltenie a regionális tervezésnek. A regionális tervezés — mint különböző nagyságú, kiterjedésű, rendeltetésű és felhasználási jellegű területek tervezésével összefüggő komplex tevékenység — a tervezőmunka kategóriájába tartozik. Alapvető funkciója egyrészt a népgazdasági tervezés keretében folyó területi tervezéshez, másrészt a lényegében fizikai-műszaki jellegű város-, ill. településtervezés folyamatához való kapcsolódás. A kapcsolatrendszernek ezek az elemei tekinthetők a legegyértelműbbnek és legközvetlenebb jellegűeknek. Ezeken kívül a regionális tervezés sokfajta áttételen keresztül közvetlenül, vagy közvetve kapcsolódik, ill. kapcsolódhat az ágazati tervezés rendszeréhez, valamint az egyes létesítménycsoportok, hálózatok konkrét műszaki tervezéséhez. Legfontosabb szere-

pét úgy fogalmazhatjuk meg, hogy egyrészt a mindenkori tervezés tárgyát képező terület legcélszerűbb hasznosítását kell elősegítenie, biztosítani (az ország területének egészétől az egyes településcsoportok területéig bezárólag); másrészt ennek révén a regionális tervezés eszközeivel kedvező feltételek biztosíthatók a különféle létesítmények, hálózatok térbeli elhelyezésére mind az építés, mind pedig az üzemeltetés során megnyilvánuló területi követelmények szempontjából. Ebből következően a regionális tervezés eszközeivel sokoldalúan befolyásolható a népesség térbeli elhelyezkedési rendjének, települési viszonyainak az adottságokkal összhangban történő formálása, az infrastrukturális létesítmények és hálózati rendszerek fejlesztését, korszerűsítését elősegíteni hivatott területi feltételek megteremtése és biztosítása.

A hatékony környezetvédelem-környezetfejlesztés követelményeinek érvényesítésében is — az esetek számottevő hányadában — jelentős szerepe lehet a regionális tervezésnek, pontosabban a tervezés folyamatában javaslatba hozott intézkedéseknek.

A regionális tervezés szerepének, funkciójának ilyen jellegű értelmezése elengedhetetlen feltétele annak, hogy helyesen határozhassuk meg helyét a népgazdasági tervezés rendszeréhez általában, a terület és településhálózat-fejlesztéssel összefüggő népgazdasági szintű tervezőmunka folyamatához pedig konkrétan. A regionális tervezésnek a népgazdasági tervezés rendszerével való helyes kapcsolatainak kiépítése, állandó tökéletesítése igen bonyolult problémákat vet fel, s ebből következően bonyolult feladatokat is jelent. A regionális tervezés szerepének, funkciójának helyes értelmezése és a gyakorlati tervezőmunka folyamatában történő egyértelmű érvényesítése egy igen bonyolult ideológiai jelentőségű problémakörnek a tisztázását is elősegíti, illetve elősegíteni hivatott.

Hazánkban még ma is találkozunk néha olyan megnyilatkozásokkal, melyek a regionális tervezést azonosítják a népgazdasági tervezés keretében folyó területi tervezéssel: a regionális tervezés keretében készülő különféle munkák, tanulmányok, tervezési javaslatok megáliapításait népgazdasági szintű gazdaságfejlesztési elhatározásoknak, terveknek tekintik. Ezek a korábban szélesebb körben elterjedt nézetek bizonyos fokig érthetőek voltak, ill. lehettek abból a szempontból, hogy nálunk, Magyarországon a körülmények alakulása úgy hozta, hogy a regionális tervezés történelmileg korábban jött létre és fejlődött ki, megelőzve a népgazdasági szintű területi tervezés kívánatos mértéknek megfelelő megerősödését. Ebből következően a regionális tervezés korábban egyeduralkodó helyzetbe került a területi problémák feltárását, elemzését, a lehetséges megoldások jellegének és módszereinek, a fejlesztés ütemezésének és feladatai kitűzésének körét illetően. (7) A területi tervezés és tervek rendszeréről hozott kormányhatározat nem egységes értelmezése és ebből következően a végrehajtás következetlensége is közrejátszott, ill. közrejátszik a probléma ideológiai alapjainak tisztázatlanságában.

Hogyan kapcsolódhat a regionális tervezés a népgazdasági tervezőmunka rendszeréhez, a népgazdasági tervezés folyamatához? A regionális tervezés funkciójának, szerepének fentiekben kifejtett értelmezéséből kiindulva, a népgazdasági tervezés rendszere és a regionális tervezés közötti kapcsolódás kettős vonatkozásban építhető ki. Egyrészt a regionális tervezőmunka keretében végzett feltáró, elemző és értékelő munkák eredményeinek, megállapításainak hasznosítása, figyelembevétele révén a népgazdasági szintű területi tervezésben, a közép- és hosszú távú népgazdasági tervek területfejlesztési fejezeteinek kidolgozásában. A regionális tervezés ilyen jellegű eredményeinek felhasználása sokoldalúan elősegítheti a népgazdaság fejlesztése közép- és hosszú távú céljainak területi szempontból történő megalapozását; még kedvezőbb feltételeket biztosíthat a területfejlesztés mindenkori feladatainak megvalósításához. A regionális tervezés kapcsolódása a népgazdasági tervezés rendszeréhez, a népgazdasági tervezés folyamatához másrészt a kidolgozott, illetve elfogadott közép- és hosszú távú népgazdasági terveken keresztül történhet. A regionális tervezés a maga sajátos eszközeivel — a területi fejlődés fizikai — térbeli körülményeinek sokoldalú feltárása és elemző értékelése révén járulhat hozzá a területfejlesztés adott időszakra vonatkozó céljainak és feladatainak eredményes megvalósításához.

Ha így értelmezzük, illetve ilyen felfogásban közelítjük meg a népgazdasági tervezés rendszere és a regionális tervezés közötti kapcsolatok kiépítésének, fejlesztésének igen szövődményes problémakörét, úgy megfelelő feltételeket teremthetünk a területi tervek és tervezés rendszeréről 1971 tavaszán hozott kormányhatározatban foglaltak eredményes végrehajtása érdekében. A nagy távlatú időszakra készülő területrendezési (vagyis regionális) tervek a hosszú távú népgazdasági tervek területi fejezeteinek kimunkálását, megalapozását segíthetik elő. A hosszú távra készülő területrendezési (regionális) tervek rendeltetése kettős lehet. Egyrészt a nagy távlatra prognosztizált megállapítások, javaslatok alapján azok hosszú távra történő lebontása, „ütköztetése" a népgazdaság hosszú távú területfejlesztési céljaival, feladataival. Másrészt — a hosszú távú népgazdasági tervben megfogalmazott célokkal és feladatokkal összhangban — az ezen időszakra készülő hosszú távú területrendezési (regionális) terv fő funkciójának a kitűzött területfejlesztési célok hatékony megvalósítását elősegítő fizikai-térbeli feltételek vizsgálatát és értékelését kell tekinteni. Jelentős szerepet tölthet be a regionális

tervezés a középtávú népgazdasági terv területfejlesztési céljai és feladatai megvalósítását szolgáló fizikai-térbeli körülmények vizsgálatában, a fejlesztés területi adottságainak elemző értékelésében, a megvalósítás területi feltételeinek előkészítésében, létrehozásában. Ezzel kapcsolatosan a nagy, illetve célcsoportos beruházások elhelyezésével összefüggő területi koordinációs feladatok ellátásában lehet fontos szerepe a regionális tervezésnek (különösen a regionális ellátó rendszerek kiépítését elősegítő, azt biztosító területi feltételek feltárásában, az érintett területek előkészítésében és berendezésében).

A regionális tervezés fejlesztésének egyik súlyponti kérdése, s egyben feladata a tervezés egységes konzisztens rendszerének kialakítása és az egyes tervfajtákkal szembeni tartalmi követelmények megfogalmazása. A regionális tervezés egységes rendszerének kialakítása szempontjából meghatározó — mint arról fentiekben már szóltunk — a népgazdasági tervezőmunkával, illetve tervezés rendszerével való kapcsolat. Hasonló jelentőségű feladat a regionális tervezés és a város, településtervezés közötti kapcsolatok rendszerének kialakítása, illetve tisztázása. Ennek a kapcsolatnak a fontossága, jelentősége az utóbbi évek tervezőmunkájában fogalmazódott meg különös éllel. A városok általános rendezési terveinek kidolgozása, ill. a korábban készült tervek átdolgozásának, felülvizsgálatának feladatai ráirányították a figyelmet a város és szűkebb környéke közötti, ill. a településcsoportok belső, valamint egymás közötti kapcsolatai feltárásának, tervszerű formálásának, fejlesztésének feladataira. Az e vonatkozásban szerzett eddigi tervezési tapasztalatok általánosítása annak a következtetésnek a megfogalmazására késztet, hogy elsődlegesen a regionális tervezés módszereivel és eszközeivel közelíthetők és fogalmazhatók meg a legcélravezetőbben a városok szűkebb környékének fejlesztésével, racionális területi struktúrájuk és területfelhasználási rendszerük kialakításával kapcsolatos feladatok. Jelen szakaszban a tervezés alkalmazott módszerei még magukon hordják az esetlegesség jegyeit, tudományosan kevéssé megalapozottak. Az elkövetkező évek feladata lesz a regionális és város-, településtervezés közötti kapcsolatok egységes, konzisztens rendszerének kialakítása, elvi-metodikai alapjainak tudományos szintű kimunkálása.

A regionális tervezés funkciójának, szerepének azonos felfogású értelmezése, a népgazdasági, valamint a város-, településtervezés rendszeréhez fűződő kapcsolatainak tisztázása, ill. meghatározása mellett a tervezés fejlesztésének egyik alapvető feltétele az egyes tervfajtákkal szemben támasztható tartalmi követelmények megfogalmazása.

Jelen tanulmány — terjedelmének szabott korlátai és egyéb más körülmények miatt — nem vállalkozhat arra, hogy részleteiben vizsgálja a regionális tervezés témakörében készülő egyes tervfajtákkal kapcsolatos tartalmi követelményeket. Példaként e helyütt a hosszú távra készítendő területrendezési-regionális tervvel szemben támasztható tartalmi követelmények tárgyalására vállalkozunk. A hosszú távú tervet súlyponti jelentőségű tervfajtának tekintjük mind a népgazdasági tervezőmunka folyamatához való kapcsolódása, mind pedig a város, településrendezés tervalkotási műveleteinek rendszere szempontjából. Ilyen megközelítésben a hosszú távú tervezési időszakot átfogó tervvel kapcsolatosan a következő főbb tartalmi követelmények támaszthatók:

— a hosszú távú terv időszakára valószínűsíthető társadalmi és gazdasági fejlődés hatására és következményeként milyennek várható az adott tervezési terület helye, szerepe és jelentősége a népgazdaság szerkezetében,

— a tervezési terület természeti adottságai, erőforrásai termelési rendeltetésű hasznosításának lehetőségei, feltételezhető nagyságrendje, aránya és feltételei

— az ipar vonatkozásában: az ipari rendeltetésű ásványi nyersanyagok kitermelése és hasznosítása mennyiben és milyen mértékben befolyásolja a tervezési terület kitermelő, alapanyaggyártó és feldolgozó iparának fejlődését, strukturális átalakulását, illetve mennyiben gátló tényezője további fejlődésének,

— az ipar, a mezőgazdaság és a települések vonatkozásában: a rendelkezésre álló, ill. becsült vízkészletek milyen nagyságrendű fejlesztést tesznek lehetővé, a vízigények kielégítését milyen színvonalon biztosíthatják, illetve mennyiben gátló tényezői a további fejlődésnek,

— a mezőgazdaság vonatkozásában: a tervezési terület domborzati, éghajlati és talajadottságai hogyan és milyen mértékben befolyásolják a mezőgazdasági termelés alakulását, fejlődését, illetve korlátozó tényezői annak,

— a tervezési terület népességszámának és munkaerő-helyzetének várható alakulása, különös tekintettel

— a természetes szaporodás

— a lakosság korösszetételének

— a kereső—eltartott aránynak

— a népességmozgás (el- és bevándorlás) arányainak és irányának,

— valamint a munkaerő általános műveltségi és szakképzettségi színvonalának várható alakulására,

— a tervezési terület termelőerőinek fejlesztésére vonatkozó megállapítások, javaslatok

— *ipari vonatkozásban:* a terv időtávlatában az ipar céljaira igénybe vehető munkaerő nagyságrendjétől, az ipar meglevő területi és ágazati szerkezetétől, az adott terület iparfogadási készségétől (téralkalmassági szintjétől és tényezőitől), az ipar céljaira hasz-

nosítható természeti erőforrások jellegétől és volumenétől függően, milyen jellegű és nagyságrendű iparfejlesztés tervezhető

— a kitermelő iparágak,

— a bázisiparok,

— a vízigényes iparok,

— a szellemi és a termelői infrastruktúra magas ellátottsági szintjén működtethető iparok,

— a helyi feldolgozó ipar,

— a lakossági, ill. az ipari termelést ellátó szolgáltató ipar vonatkozásában; hol kívánatos és célszerű iparfejlesztési övezetek, centrumok, növekedési pólusok kialakítása és fejlesztése a tervidőszakban, különös tekintettel a dinamikusan fejlődő iparágak fejlődését elősegítő feltételek biztosítására és a szelektív iparfejlesztés követelményeinek sokoldalú figyelembevételére;

— *a mezőgazdaság vonatkozásában:* a mezőgazdasági termelés fejlesztése arányainak és irányának meghatározása a specializáció és az ésszerű koncentráció követelményeinek figyelembevételével. Kívánatos megjelölni azokat a térségeket, ahol a mezőgazdasági termelés fejlesztésének adottságai kedvezőek, ill. kedvezőtlenek. A tervezőmunka során a továbbiakban meg kell jelölni

— a meglevő és fennmaradó erdőterületeken kívül, az erdőtelepítésre számításba vehető területeket,

— a legelőgazdálkodás fejlesztésének arányait és irányát, a legelőgazdálkodás céljaira alkalmas területeket,

— a komplex talajvédelmi-talajgazdálkodást igénylő területeket,

— az öntözéses művelés céljaira alkalmas területeket,

— a mezőgazdasági termelés alól kivonásra javasolható területeket;

— a tervezési terület infrastruktúrájának és infrastrukturális ellátottsági viszonyainak fejlesztésére vonatkozó javaslatok

— a város- és községhálózat,

— agglomerálódás, településrendszerek fejlődése,

— a mezőgazdasági települések rendszere,

— a regionális léptékű településhálózati rekonstrukció,

— a speciális jellegű települések (üdülő— idegenforgalmi jellegű települések) vonatkozásában;

— a lakosság életszínvonalának emelésére és életkörülményeinek javítására vonatkozó területi jellegű javaslatok;

— a környezetvédelem és a tervszerű környezetfejlesztés-környezetformálás feladatai a tervezési területen, különös tekintettel

— a vízfolyások,

— a légtér,

— a talaj, valamint

— a települések — elsősorban a városok — komplex védelmére;

— a tervezési terület regionális és nemzetközi kapcsolatainak várható alakulása a hosszú távú fejlesztési időszakra tervezett fejlesztési célok és elgondolások alapján;

— a tervezési terület speciális fejlesztést igénylő területei (ipari koncentrációk, tömeges üdülés és idegenforgalom fogadására alkalmas területek, agglomerációk, konurbációk, gazdasági fejlődésükben elmaradott területek, tanyás településmódú térségek stb.);

— a tervezési területen a hosszú távú tervidőszakban kiemelten fejlesztendő térségek, települések (fejlesztési pólusok).

Mindenkor vitás kérdés volt a tervezés időtávlata: milyen időtartamra készüljenek az egyes regionális tervfajták. A területi tervezésről és tervek rendszeréről hozott kormányhatározat a regionális tervezés vonatkozásában is megszabta a tervezés időtávlatait. A közép- és hosszú távú időszakra meghatározott: az egyértelműen kapcsolódik a népgazdasági tervezés elfogadott rendszeréhez. Nyitott kérdés a nagy távlat időtartama. Mi lehet az az időszakasz, melyre vonatkozóan a várható társadalmi-gazdasági fejlődés fő tendenciái prognosztizálhatók, s ezzel összefüggésben annak területi vonatkozásai, valószínűsíthető következményei körülhatárolhatók? A tervezés sokéves tapasztalatai szerint 25—30 éves időtávlatra célszerű a nagy távlatú területrendezési terv, illetve az ezzel kapcsolatos prognózisok kimunkálása. Ennél nagyobb időtáv nem látszik célszerűnek. Bármilyen fejlett és tudományosan megalapozott módszerek alkalmazásával kerüljenek prognosztizálásra a nagy távlatú időszakra várható fejlődés legfőbb tendenciái, a valószínűsíthető társadalmi-gazdasági fejlődés, különösen pedig a tudományos-technikai forradalom számos területi vetülete ilyen nagy időtávra aligha, vagy csak igen felszínesen fogalmazható meg. Ebből következően több vonatkozásban jogos lehet az a vélemény, mely a nagy távlatú tervek harmincéves időtávlatát is kétségbe vonja, s a századfordulónál nagyobb időtartamot nem tart reálisnak a nagy távlatú tervkészítés szempontjából.

Nem kevésbé vitatott a regionális tervezés gyakorlatában a tervezés területi egységeinek kérdése. A tervezés kezdeti szakaszában két önkényesen kialakított területi egység alkalmazásával — a régiók és alrégiók rendszerével — próbálkoztunk. Számos ok — objektív és szubjektív egyaránt — közrejátszott abban, hogy el kellett tekintenünk a tervezés ily módon kialakított területi egységeitől. Belátható időn belül a jelenlegi igazgatási struktúra területi egységeivel, adottságaival kell számolni. Ettől eltérni csak a megyéknél kisebb, megyéken belüli, ill. egyes esetekben megyék közötti (de mindenképpen megyénél kisebb kiterjedésű) te-

rületi egységek vonatkozásában lehet. Ezt az eltérést számos körülmény indokolhatja, ill. teheti szükségessé, mint például: ásványi kincsek lelőhelyei, ill. a kitermelés és annak kiszolgálásával közvetlenül érintett térségek nagysága, földrajzi elhelyezkedése; természeti és táji adottságaiknál fogva speciális tervezési problémákat, feladatot jelentő területek stb. A megye területénél kisebb, de egy-egy járás területénél nagyobb térségekre készülő regionális tervek megfelelő alapul szolgálhatnak a járások, illetve az egyes települések ésszerűbb területi-igazgatási struktúrájának kialakításához, kívánatos irányú módosításához.

Ily módon a regionális tervezés területi egységei lehetnek az ország; megyecsoportok (a népgazdasági tervezés érdekében kialakított tervezési-gazdasági körzetek); megyék; megyéken belüli sajátos tervezési problémát, feladatot képviselő térségek: nagy- és középvárosok agglomerációi, illetve szűkebb környékük.

* * *

A tanulmány a regionális tervezés fejlesztése néhány kérdésének tárgyalására vállalkozhatott. Egyes problémákat — megfelelő kutatás, ill. kutatási eredmények hiányában — csak felvetni és főbb vonásaiban körvonalazni tudott. A tervezés fejlesztése az elvi és módszertani problémák széles körének sokéves, elmélyült kutatását igényli. Az Országos Területrendezési Terv folyamatban levő kidolgozása, az egyes regionális tervfajtákkal kapcsolatos követelmények tervezett megfogalmazása, valamint a regionális és város-, településtervek konzisztens rendszerének kimunkálását célzó kutatások várható eredményei további kedvező feltételeket biztosítanak a regionális tervezés hatékony fejlesztéséhez.

JEGYZETEK

(1) A „Finance and Development" c. lap 1974. 2. számában Waterston cikke a regionális tervezés fellendülését elemzi. Véleménye szerint „... a regionális tervezés támogatja a nemzeten belüli integrációt és

a) közvetlen beruházásokkal segíti a természeti erőforrások, a szolgáltatások fejlesztését, a ritkán lakott területek benépesítését és csökkenti az ország más részein a népesség összpontosulását,

b) meggyorsítja az elmaradt régiók fejlesztését,

c) ösztönzi a „fejlesztési pólusok" kialakítását, a nagyvárosok felé irányuló túlzott koncentráció ellensúlyozására,

d) elősegíti az infrastruktúra fejlesztését. Elsősorban a vízgyűjtő medencék fejlesztését árvízvédelemmel, vízierőmű-építési lehetőségekkel, csatornázási és vízvédelmi programokkal, a mezőgazdasági területek jobb hasznosítását,

e) biztosítja a városok rendezett fejlesztését, tekintettel azok infrastrukturális berendezéseire..."

Az Európai Gazdasági Bizottság 1975. május 26—31-e között Helsinkiben megtartott szemináriuma foglalkozott a nemzeti és a regionális tervezéssel, mint a helyi tervezés keretével. Ennek során sokoldalúan tárgyalta a szeminárium a regionális tervezés gyors ütemű fejlődésével kapcsolatos feladatokat, problémákat. Többek között megállapította: „... A regionális tervezés fontossága majdnem egész Európában megnőtt és jelenleg nélkülözhetetlennek tekintjük a területrendezés és -fejlesztés folyamatának irányításában..." A Szovjetunió Állami Építési Bizottságának a regionális tervezéssel kapcsolatos irányelvei (1972. július 12-én történt jóváhagyás alapján) többek között megállapítják: „... a regionális tervezés feladata a tervezési terület legracionálisabb területi-gazdasági szerkezetének, építészeti-térbeli struktúrájának és funkcionális övezeti beosztásának kialakítása a termelés, a városépítés és a környezet fejlesztéséhez szükséges optimális feltételek biztosítása érdekében, a természeti, gazdasági és munkaerőforrások komplex és hatékony felhasználásával..."

(2) Magyar Mérnök Egylet 1936-os Évkönyve.

(3) *Magyary Zoltán—Kiss István:* A közigazgatás és az emberek. Ténymegállapító tanulmány a tatai járás közigazgatásáról. Magyar Közigazgatástudományi Intezet kiadványai 30. sz., Budapest, 1939. A vonatkozó tanulmányban foglalt kérdések mai állását vizsgálja Kiss István közelmúltban megjelent írása a Tatai tükörben „A közigazgatás és az emberek" címmel (1975. január).

(4) A 2030/1958. sz. Kormányhatározat részletes elemzését adja Perczel—Gerle könyve: „Regionális tervezés és a magyar településhálózat."

(5) Az 1963-ban hozott kormányhatározatok fogalmazták meg először a területi tervezés célját és helyét a népgazdasági tervezés rendszerében, illetve a regionális tervezés rendeltetését.

„A népgazdasági területi tervezés (továbbiakban: területi tervezés) a népgazdasági ágak (az ipar, a mezőgazdaság, a közlekedés stb.) ésszerű területi elhelyezésének, továbbá az ország egyes területei tervszerű, arányos fejlesztésének eszköze.

A területi tervezés célja a társadalmi-gazdasági élet, valamint a lakosság anyagi és kulturális életfeltételei területileg is arányos fejlesztésének biztosítása, s ezen keresztül a társadalmi újratermelési folyamat hatékonyságának fokozása..."

„A regionális tervezés feladata, hogy a helyi adottságokat és lehetőségeket, valamint a fejlesztés irányát figyelembe véve, biztosítsa a területek célszerű felhasználási módját, adott területen a beruházások megfelelő elrendezését, műszaki kapcsolataiknak és megvalósításuknak térbeli és időbeni összehangolását...

A regionális tervezés szoros kapcsolatban áll egyrészt a népgazdasági tervezéssel, másrészt a város- és községrendezéssel és az építésügyi igazgatással..."

(6) Az 1971-es kormányhatározat a területi tervezés feladatát abban jelöli meg, hogy

— „elősegítse a népgazdaság erőforrásainak hatékonyabb felhasználását, az ágazati fejlesztési célkitűzések ésszerű térbeli elhelyezésével, területi koordinációjával, az ország egyes területeinek a népgazdasági célkitűzésekkel összehangolt fejlődési irányának és arányának a meghatározásával, valamint a területek és települések ésszerű rendezése és fejlesztése útján,

— biztosítsa az egyes területeken belül a termelő és nem termelő ágazatok fejlődésének ösz-

szehangolását, az életszínvonal és a népesség ellátottsági színvonalának területi közelítését".

„A területi tervezés különböző jellegű, távlatú és mélységű tervek készítésének összefüggő rendszere. Kidolgozásuk a tervezésben részt vevő szervek együttműködését teszi szükségessé. A területi tervek rendszerén belül

— területfejlesztési tervek és
— területrendezési tervek

készülnek."

(7) Ezzel kapcsolatosan utalni szeretnék például Neményi István könyvének („A magyar beruházási politika 30 éve") egyik megállapítására „... a terület-, illetve a településfejlesztés elvei és módszertana lényegében kialakultak. A fejlődés az egyes településektől indult, és fokozatosan, több fázison keresztül ért el a mai országos szintig. A településfejlesztési koncepció a negyedszázados fejlődés eredményeit összegezi és rendszerezett formában rögzíti. Megfogalmazza a tevékenység célját, annak lényegét, és a kitűzött feladatok megvalósítása tekintetében elvi és módszertani útmutatót ad. E koncepció alapján lehetőség nyílik arra, hogy létrejöjjön a településfejlesztés és a népgazdasági tervezés összhangja, egymást kölcsönösen erősítve mind tudatosabbá és tervszerűbbé váljon a területi gazdaságfejlesztés is.

A történelmi fejlődés miatt az elmúlt időszakban a két tervezési metódus szinkronját nem sikerült biztosítani. A népgazdasági tervezés, illetve a területi tervezés fázisban eltolódva alakult. Ma a legsürgősebb teendőnek az látszik, hogy az összhangot minél gyorsabban biztosítsuk."

Hasonló megállapítást tesz Kocsetov szovjet szerző a „Voproszü Ekonomiki" c. folyóirat 1975/10. számában megjelent cikkében („A városépítés szociális-közgazdasági vonatkozásai"):

„... A városok és városi lakótelepülések fejlesztése gyakorlatának irányításában eltérés van a népgazdasági tervezés és a városrendezési tervezés között. Ez kifejezésre jut a célok, a fejlesztés tartalékai és az információk nem megfelelő kapcsolataiban, a két síkon folyó tervezés időbeni eltéréseiben, a távlati célok eltérő horizontjaiban, ami végeredményként csökkenti a regionális tervek és a városok általános rendezési tervei realizálásának lehetőségét..."

IRODALOM

A Magyar Forradalmi Munkás—Paraszt Kormány 2030/1958. számú határozata a regionális tervezésről.

A Magyar Forradalmi Munkás—Paraszt Kormány 2021/1963. (IX. 21.) számú határozata a népgazdasági területi tervezésről.

A Magyar Forradalmi Munkás—Paraszt Kormány 1022/1963. (IX. 21.) számú határozata a regionális tervezés rendszeréről.

A Magyar Forradalmi Munkás—Paraszt Kormány 2006/1971. (III. 17.) számú határozata a területi tervezés és tervek rendszeréről.

Dr. Perczel Károly—dr. Gerle György: Regionális tervezés és a magyar településhálózat. Akadémiai Kiadó, Budapest, 1966.

Ballai László: A népgazdaság tervezése. Kossuth Kiadó, Budapest, 1975.

Darvas György: Struktúrapolitika és tervezés. Előadás az MTA struktúrapolitikai nemzetközi konferenciáján. 1974.

Dr. Hetényi István: A társadalmi fejlődés és a hosszú távú népgazdasági tervezés kapcsolatáról. Társadalmi Szemle, 1975. március.

Földes Károly: Tervgazdaságunk szabályozási elvei a tapasztalatok tükrében. Társadalmi Szemle, 1975. június.

Dr. Nagy Ottó—Kadet Károly: A beruházási folyamat lényeges vonásai. Ipargazdaság, 1975. május.

Neményi István: A magyar beruházási politika 30 éve. Közgazdasági és Jogi Kiadó, Budapest, 1975.

Friss István: Bevezetés a gazdaságpolitika tanulmányozásába. Közgazdasági Szemle, 1975. november.

Balassa Ákos: Tervezési rendszerünk fejlődése. Figyelő, 1975. március 19.

Dr. Kőszegfalvi György: A területfejlesztés néhány időszerű elvi és módszertani kérdése. Területi Statisztika, 1973/3.

Dr. Kőszegfalvi György: A regionális tervezés helyzete és programja. Városépítés, 1973/5.

A GAZDASÁGI-TÁRSADALMI ÉS AZ URBANIZÁCIÓS FEJLETTSÉG VISZONYA AZ ORSZÁG TERÜLETI STRUKTÚRÁJÁBAN*

DR. PERCZEL KÁROLY

a műszaki tudományok kandidátusa

I. CÉLKITŰZÉSEK ÉS HIPOTÉZISEK

A települési és regionális tervek célkitűzései és a tervezés után megvalósuló valóságos fejlődés között gyakran előre nem látott különbségek mutatkoznak. Ez arra mutat, hogy nem lehet minden kívánatosnak látszó tervezési célkitűzést és minden kielégítendő igénynek megfelelő tervet meg is valósítani. A jobb helyzet elérését tartalmazó tervek nem mindig automatikusan reálisak. Feltételeznünk kell, hogy a települések és településhálózatok fejlődésénél nemcsak társadalmi igények, hanem objektív törvényszerűségekből eredő közös tendenciák is érvényesülnek, és ezek figyelembe nem vétele eredménytelen tervezésre vezet. Ezek a törvényszerűségek azonban empirikus és gyakran ismétlődő tapasztalatok ellenére ez ideig még nem voltak kellően adatokkal megalapozottak. Nem történt meg a valóságos fejlődési tendenciák és a területi fejlettség struktúrájának elemzése és rendszerbe foglalása. Ezért nem tudjuk még ezeket az ismereteket a tervezés céljaira hasznosítani.

A települések és a településhálózatok fejlődése társadalmi és gazdasági igények következménye, mégis nemcsak a társadalmi és gazdasági követelmények, hanem a területi és települési törvényszerűségek érvényesülése is kimutatható, és ez a kétfajta törvényszerűség nem mindig van összhangban. Mindenesetre a tények ismerete egyértelműen mutatja, hogy a társadalmi igények változása a különböző országokban országon belül különböző körzetekben és körzeten belül különböző településekben sok hasonló tendenciát mutat. Hasonló fejlettségi fokok a különböző körzetekben és országokban hasonló következményekkel járnak és a fejlettségi fokok egyirányú sorokat képeznek időben is, térben is, ámbár nem minden körzetnek kell a fejlődési sort végigjárnia. Fokozatok átugrása megfelelő áldozatok ellenében lehetséges.

A települések és településhálózatok gazdasági növekedés következtében fejlődnek, de önálló területi törvényszerűségek abból is származnak, hogy a településen belüli és közötti infrastruktúrák létesítése erősen munka- és költségigényes, és hogy tartósabban és nagyobb időtávlatokig fennmaradnak. Kicserélésük üteme nincs összhangban a keretükben történő gazdasági és társadalmi változásokkal. Építésük termelékenysége jóval lassabban növekszik, mint az ipari termelésé. Ezért időnként törvényszerűen következnek be olyan állapotok, amelyek nem felelnek meg a műszaki keretek között folyó tevékenységeknek. Az infrastruktúrák használati értéke elavul, mielőtt műszaki használhatóságuk csökkenne.

A társadalmi igények és a településépítés és -korszerűsítés egymástól is kölcsönösen függő, de részben egymástól függetlenül is érvényesülő törvényszerűségeinek felismerése jóval bonyolultabb, mint pl. a természeti, fizikai, biológiai vagy a kizárólag gazdasági törvényszerűségek felismerése. A valóságos fejlődési tendenciák komplexebb: az emberi, a társadalmi, a gazdasági, a területi és a műszaki-tudományos fejlődés tényezőinek egymásra hatásából származnak. E különböző tényezők kölcsönös törvényszerű összefüggéseinek feltárása döntő jelentőségű a hatékony tervezés szempontjából.

E törvényszerűségek elemzése alapján kell tehát felülvizsgálni a jelenlegi tervezési gyakorlatban alkalmazott módszereket. A területrendezési tervezést előkészítő jelenlegi módszer az, hogy megvizsgálják a települések és a településhálózatok jelenlegi helyzetét, esetleg múltbeli fejlődését. Megállapítják ennek a helyzetnek hátrányos oldalait és a mai hátrányok kiküszöbölését állítják a tervezési célok középpontjába. A valóságos fejlődés szükségszerűen rácáfol az ilyenfajta tervezésre, mivel nem számol a törvényszerűségek érvényesülésének jelentős hatóerejével. A törvényszerűségek következményeképpen kialakul a települési és területi fejlődés valamely meghatározott iránya. Ezt a „spontán" fejlődési tendenciát pedig a törvényszerűségek ismerete esetén prognosztizálni lehetne és a tervezés is figyelembe veheti.

A törvényszerűségek kutatásával tehát egy olyan tervezési gyakorlatot szeretnénk megalapozni, amely figyelembe veszi, hogy a megis-

* A közölt tanulmány a szerzőnek a VÁTI-nál, az ÉVM megbízásából, 1973–75 között készült, „A területi fejlődés általános törvényszerűségeinek feltárása" c. 11 kötetből álló tanulmány I. kötetének alapján átdolgozott összefoglalás. Munkatársak voltak: dr. FODOR Lászlóné, VÉCSEI Pál, GYIMÓTI Béla, MAULIK Pál.

mert fejlődési törvényszerűségek milyen távlati állapotokhoz vezethetnek. Azután a tervezés a helyesen prognosztizált távlati állapot hibáinak kiküszöbölését tűzné ki célul és nem a jelenlegi állapot hibáinak javítására korlátozódna. Így a jelenlegi tervezési módszerek helyett olyan új módszert lehetne alkalmazni, mely hasonlít az űrhajók útirányának természeti-fizikai törvények felhasználásával emberi célok elérése érdekében való kiigazítására. Ennél a módszernél a tervezett állapotot tehát nemcsak a jelenlegi állapottól való eltérés mutatószámaival kell mérni, hanem a tervezés távlatában lehetséges prognosztizálható állapottól való eltérésnek mutatószámaival. A tervezés a törvényszerű tendenciáktól való eltérítési művelet a törvényszerűségek felhasználásával.

Ennek a módszernek mechanikus uniformizált alkalmazása jelentős hibákra vezetne. A településhálózatok ugyanis egymástól különböző földrajzi környezetben, egymástól különböző emberi és társadalmi viszonyok közt, egymástól különböző történeti fejlődés eredményeképpen jöttek létre. A különböző települések és településcsoportok a törvényszerű fejlődési tendenciák különböző fejlettségi fokaira jutottak el azonos időpontokban és hatnak egymás fejlődésére is. Ezeknek az egyidejű társadalmi, térbeli és időbeli különbözőségeknek figyelembevétele nélkül a törvényszerű tendenciák érvényesülését csak tévesen lehetne megítélni. Az általános törvényszerűségek mindig konkrét helyen és környezethez kötött egyedi változatban érvényesülnek. Vannak tehát speciális magyarországi tendenciák is, szükséges tehát szinkronikus keresztmetszeti helyzetismeret is.

Egy ilyenfajta tervezési munkamódszer elvi tudományos megalapozottságához nem lehet elég még a leglogikusabb gondolatmenetre felépülő, de spekulatív fejlődési modell sem. Ha megfelelő számú adattömegre alapozott kutatással sikerül egyrészt a törvényszerűségek érvényesülésének közös magyarországi tendenciáit megállapítani és ezenkívül megtalálni, hogy az egyedi feltételek milyen módon differenciálják országon belül a törvényszerű hatásokat, akkor reálisan megvalósítható fejlesztési stratégiák különböző változatait határozhatnánk meg. Ezek közül ki lehetne választani a társadalmi és politikai célkitűzéseinknek leginkább megfelelőt. Az ilyen alapon készített tervek már nem okoznának nagyobb meglepetést a megvalósítás időpontjában. Ez a területi fejlődés törvényszerű tendenciái kutatásának végcélja.

A kutatás tárgyának és módszereinek meghatározásához szükséges azoknak az összefüggéseknek és folyamatoknak az ismerete, amelyek törvényszerű tendenciákat eredményezhetnek.

Elsősorban a következő törvényszerűségeket kívánjuk vizsgálni:

1. A gazdasági fejlődés mennyiségi növekedése és a termelési és társadalmi viszonyok magasabb fejlettségi szintre emelkedése közti összefüggéseket.

2. A gazdasági-társadalmi fejlettség foka és az urbanizációs infrastruktúra fejlettségi foka közötti összefüggéseket, ezek mennyiségi és minőségi jellemzőinek együttesét.

3. A fejlettség területi különbözőségeinek kiegyenlítődési és a polarizálódás tendenciáit, a fejlődés küszöbeit és minőségi ugrásait.

Vannak természetesen a területi fejlődésnek az említetteken kívül másfajta törvényszerűségei is, ezekhez azonban a fentiek ismerete is szükséges.

Ahhoz, hogy megtudjuk, milyen tényezők adatait, milyen területi egységtípusokra gyűjtsük, hogy milyen mutatószámokat képezzünk és elemezzünk, hogy a faktoranalíziseket milyen tényező-összetételekre végezzük el, a törvényszerű területi tendenciákat létrehozó folyamatokat jellemző előzetes három alaphipotézisből kellett kiindulnunk.

Azok alapján dolgozzuk ki a bennük felvetett kérdéseknek megfelelő tényezőrendszert és kutatási munkamódszert. E hipotézisek még nem kutatási eredmények, hanem a kutatási célokat felvető feltételezések, melyek igazolásra vagy cáfolatra szorulnak.

Első hipotézis: A fejlettség mennyiségi növekedésének és a társadalmi-gazdasági fejlettségi fokok és területi struktúrák kialakulásának összefüggései

A mennyiségi növekedést a népesség, a termelés, az életszínvonal, a társadalmi struktúra, a szolgáltatások és az urbanizációs infrastruktúra szintjének mennyiségi növekedésével mérjük, és annak segítségével a gazdasági-társadalmi viszonyok minőségi különbségeinek küszöbeit kívánjuk megismerni. A mennyiségi növekedésre ható tényezők területenkénti mutatószámait adatbázisként használjuk és megvizsgáljuk azok szintkülönbségeinek területi eloszlását. Ennek alapján meghatározhatjuk a mennyiségi növekedés által minden egyes tényező hatására külön-külön létrejövő területi különbözőségeket, aránytalanságokat, szórásokat. Ezzel elkészíthetjük a fejlettségi tényezőnkénti és a tényezők különböző területenkénti együttesei szerinti országos térképeket, fejlett, átlagosan fejlett és fejletlen területekre bonthatjuk az országot. Kategorizálhatjuk, besorolhatjuk és jellemezhetjük a körzeteket és településeket. Megvizsgálhatjuk a fejlett, átlagosan fejlett és fejletlen területek egymás közti kölcsönhatásait. Ebből következtethetünk a fejlettség terjedésének, továbbgyűrűzésének, valamint a létrejövő vonzási viszonyoknak, a hierarchikus területi struktúráknak törvényszerűségeire is.

Az ilyen elemzéshez mindenekelőtt a tör-

vényszerűségek megállapításához alkalmas területi egységtípusokat kell megtalálni. Nem elégséges a mechanikus közigazgatási határok szerinti adatok felhasználása, hanem a gazdasági-társadalmi szempontból funkcionálisan egységes településcsoportokkal kell dolgoznunk.

Erre feltétlenül alkalmas a városias, vagyis központi funkciókat betöltő települések vonzáskörzeteinek felhasználása vizsgálati alapegységként. Ezeket az 1971-ben jóváhagyott Országos Településhálózat-fejlesztési Koncepcióból vettük át. Csak ellenőrzési célokra használhatók fel nagyobb, magasabb szintű adminisztratív területi egységek, mint pl. megyék és országok adatai.

A törvényszerűségek vizsgálatának alaphipotézise, hogy a népesség, a termelés, a szolgáltatás, valamint az urbanizációs és infrastrukturális felszereltség mennyiségi növekedésének és a gazdasági és társadalmi struktúra minőségi változásainak egymásra hatásából eredő, területi struktúrát jellemző fejlettségi fokok egymásutánja, sorrendje, fejlődési tendenciája törvényszerű. Ez azonban nem jelenti, hogy a törvényszerű tendenciák egyes lépcsőfokait egyes területeken nem lehetne átugrani. A környező területek fejlettségi foka és a törvényszerű fejlettségi fok elérésének történeti időpontja is hatással van a tendenciák érvényesülésének módjára. Ha a különböző körzetek egyedi jellegzetességei az azonos alaptendenciák ellenére különbözőek is lesznek, az alaptendenciák hasonlósága egyértelműen kimutatható mindenütt, ahol a fejlődés nem stagnál. Viszont a stagnálás is törvényszerűségek érvényesüléséből származik.

A társadalmi-gazdasági formációk fejlődésének nagy és történelmi jelentőségű változásait a marxi társadalmi formációelmélet írta le. Ebben a tanulmányban nem a nagy, egymástól alapvetően különböző társadalmi formációk (pl. feudalizmus, kapitalizmus, szocializmus) szerinti változásokra kell a kutatást alapozni, hanem egy néhány évtizedes távlatban egyetlen társadalmi fejlődési fokon belüli kisebb társadalmi-gazdasági formációváltozásokat kell alapul venni. Ezek éppen úgy, mint a nagy társadalmi formációk, a termelőerők növekedésén és a termelési viszonyok változásán alapulnak, amelyeket számszerűen is tudunk mérni és jellemezni. E kutatás szempontjából tehát az alapvető társadalmi-gazdasági formációváltozások az ipari fejlettségi növekedése következtében létrejövő, de egyetlen nagy társadalmi formáción belüli fejlettségi változások. Ezek a jelenlegi és a nagy távlatú területi fejlesztés távlatáig valószínűen bekövetkező fejlettség különböző szintjei, vagyis a tőkés társadalomból a szocializmus felé való átalakulás korszakában létező gazdasági fejlettségi fokok. Ahol a fejlődés feltételei megvannak, ott minden terület a gazdasági-társadalmi viszonyok alábbi egymásutáni gazdasági fejlettségi szintjein mennek keresztül:

1. szint: gyáripar előtti (preindusztriális), mezőgazdasági termelésen és kézművességen alapuló fejlettségi fok;

2. szint: kezdetleges vagy extenzív gyáriparon alapuló fejlettségi fok;

3. szint: intenzív és automatizálódó termelésen, a termelékenység növekedésén alapuló fejlettségi fok;

4. szint: a befejezett tudományos-műszaki forradalom eredményein és az automatizált termelésen, a gépi információs bázison alapuló magas szintű irányítási gépezetet igénylő fejlettségi fok, amely a fejlett szocialista társadalom viszonyai között társadalmi igények teljes kielégítését biztosítja. A „posztindusztriális"-nak nevezett tőkés viszonyok magas műszaki-tudományos fejlettségű, a multinacionális monopolkapitalista nagyvállalatok által irányított, ún. „fogyasztói társadalmat" hoznak létre. E kettőt közös gazdasági fejlettségük ellenére, jelentős társadalmi különbözőségek jellemzik.

Ezeket a gazdasági-társadalmi fejlettségi fokokat bizonyos mértékig bonyolultabbá teszi az a tény, hogy a tőkés gazdasági-társadalmi rendszerből a szocializmus társadalmi-gazdasági rendszerébe való átmenet több évtizedes szakaszára esnek. Mindegyik felsorolt gazdasági fejlettségi fok egyaránt megtalálható a kapitalista és a szocialista társadalmú országokban is. Ugyanaz a fejlettségi fok azonban a legtöbb szempontból különböző területi jellemzőket hoz létre aszerint, hogy kapitalista vagy szocialista viszonyok közt fejlődött ki.

A társadalmi-gazdasági fejlettség különbségei alacsonyabb fejlettségi fokon kisebb mértékben hatnak a területi szerkezet különbözőségeire, a magasabb fejlettségi fokon jelentősebb területi különbözőségeket okoznak. Ezekre az egyes fejlettségi szintek formációinak tárgyalásakor mutatunk rá.

A magyarországi vonzáskörzetek, települések nagyobb része a fent felsorolt fejlettségi fokok közül az extenzív gyáripar fejlettségi fokáig fejlődött 1970-ig.

Az ország egyes fejlettebb területein néhány fejlett körzetben és településben azonban 1960 óta megkezdődött az intenzív gyáripari fejlettség kialakulása. Közben az ország egyes kisebb, elmaradott részei még a preindusztriális, vagyis a mezőgazdasági termelés uralkodó helyzetén alapuló fejlettségi fokon rekedtek meg. Ezek nagy része jelenleg emelkedik ki belőle. Ezek az elmaradott vagy fejletlen körzetek.

Hosszú és nagy távlatú terveink olyan időtávlatra vonatkoznak, amelyen belül az ország lényegében elérkezik az intenzív fejlettség magas fokára, amikor talán egyes kiemelkedően fejlett területek és települések már a fejlett szocializmus egyik fő előfeltételét képező teljes automatizáltság és az igények teljes kielégíthe-

tőségének feltételeit is elérik. Későbbi időszakokban az egész ország is eljut erre a szintre.

Ez a helyzet a kutatás egyik fő célkitűzésévé teszi, hogy a fejlettséget növelő tényezők jellemző összetételét meghatározza a különböző fejlettségi fokokon. Magyarországon elsősorban azt kell ismernünk, hogy valamely körzet az extenzív fejlettségi fokon áll-e, vagy pedig már elindult az intenzív fejlődés útján, vagy esetleg megrekedt a preindusztrális fejlettség szintjén. Ennek ismerete az ország területi fejlettségi struktúrájának alapja.

A társadalmi-gazdasági fejlettséget növelő tényezők rendkívüli sokoldalúságát kell a kutatásban számításba venni és rendszerben foglalni. Tudjuk, hogy minden fejlettségre ható tényezőt, azok nagy száma miatt, nem tudunk figyelembe venni. Nem tudunk figyelembe venni néhány olyan fontos tényezőt sem, amelyre vonatkozó adatok nem állnak rendelkezésre. Ilyenek pl. az ipari termelési értékét és az ingavándor-forgalmat jellemző adatok. Sok tényezőből indulunk ki, hogy megfelelő választékunk legyen kevés szignifikáns tényező helyes kiválatsztására.

Számításba vettük a fejlettségre jellemző következő tényezőcsoportokat:

— a demográfia,

— a természeti viszonyok,

— a termelés, ezen belül az ipar és a mezőgazdaság,

— a lakosság életszínvonala és társadalmi struktúrája (ezen belül a jövedelmi viszonyok, az ellátottság, a szolgáltatások, a szociális, kulturális, egészségügyi intézményellátottság),

— a műszaki infrastruktúra (mégpedig külön a településeken belüli és a települések közötti regionális országos és nemzetközi műszaki infrastruktúra-hálózatok),

— külön foglalkozunk az urbanizáció fejlettségi szintjét meghatározó tényezőkkel is.

A fejlettséget növelő tényezők adatait és mutatószámait területegységenként külön is meghatározzuk. Az összes jellemző mutatószám integrálásából a körzetek társadalmi-gazdasági fejlettségi szintjét számszerűen is meghatározó összevont, szintetizált mutatószámokat képezünk.

Második hipotézis: A gazdasági-társadalmi fejlettség és az urbanizációs infrastruktúra fejlettsége közti összefüggések törvényszerűségei

A kutatásnak kell választ adnia arra, hogy a meghatározott társadalmi-gazdasági fejlettségi szintek milyen összefüggésben állnak az urbanizációs fejlettség szintjével. Ehhez külön meg kell határozni az urbanizációs fejlettség mutatószámait. Külön határozható meg a településhálózat, külön a településeken belüli infrastruktúrák szintje, külön a települések közti kapcsolatokat létrehozó, főleg közlekedési infrastruktúrák hatása a fejlettségre, és ezek alapján az urbanizáció általános színvonalmutatója.

Ennél a vizsgálatnál abból az előzetes hipotézisből indultunk ki, hogy minden társadalmi-gazdasági fejlettségi szint a termelési és társadalmi viszonyoknak leginkább megfelelő településhálózati, településszerkezeti és infrastruktúra-formáció keretében tud leghatékonyabban működni. Igyekeznünk kell tehát megtalálni ezeket a legalkalmasabb településhálózati és települési formációkat.

Az, hogy létezik a fejlettségnek megfelelő urbanizációs formáció, még nem jelenti egyúttal azt, hogy minden társadalmi—társadalmi fejlettségi szint valóban egy neki megfelelő urbanizációs formáció keretében működik. De a kutatásnak valamilyen mértékű útmutatást kell adnia a tényleges urbanizációs fejlettség és a szükségesnek mutatkozó urbanizációs fejlettség közötti különbségek jellegéről. A településtudomány és a közgazdaságtudomány ismeri az urbanizációs infrastruktúra viszonylagos „megkövülésének" vagy inerciájának fogalmát, amely azt jelenti, hogy az urbanizációs infrastruktúra lassabban fejlődik, mint ahogy arra a gazdasági-társadalmi fejlettség változásainak szüksége volna.

A kutatás egyik célja tehát az lesz, hogy útmutatást adjon arra, milyen mértékig törvényszerű a társadalmi-gazdasági fejlettség és az urbanizációs infrastruktúra fejlettsége közti különbség? Mik a feltételei a kettő közti összhang megteremtésének? Mikor káros a különbség mértéke?

Meg kell állapítani azt a követelményrendszert, amelyet a különböző gazdasági-társadalmi fejlettségi viszonyok a településhálózat és az urbanizáció számára felállítanak. Szükség van továbbá arra, hogy tudjuk, melyek a különböző fejlettségi fokot jellemző tényezők, amelyeknek mérésével meg lehet állapítani, hogy mely településhálózati formációk alkalmasabbak az egyes társadalmi fejlettségi fokok igényeinek kielégítésére. Erre vonatkozó hipotéziseink a következők.

A gyári nagyipar kialakulása előtti (preindusztriális), primitív mezőgazdasági termelésen alapuló és manufakturális fejlettségi fok

Ez a fejlettségi fok jelenleg Magyarországon a legelmaradottabb gazdasági területrészeken és néhány központi város vonzáskörzeteinek falusi településein fordul elő, ezért ezzel is foglalkozni kell. A nem központi szerepkörű települések nagy része ezen a fokon bizonyos mértékig autarchikus, önellátó jellegű. E fokon a legtöbb falusi település döntően mezőgazdasági jellegű,

a városok számaránya viszonylag alacsony, vagy helyenként még nincs is város. A városok mezőgazdasági körzetük piaci és kereskedelmi központjai, valamint az ipari termékek manufakturális előállításának tömörülései, esetleg kezdetleges, kisebb gyáriparral. Részben mezővárosok és egyúttal adminisztratív központok. A vonzásterület kialakulásának fő tényezője a piac, ahol a város és falu termékeit kicserélik és ahol a város lakossága önmagát is ellátja. A városok gazdasági jelentősége azon mérhető, hogy nagyobb vagy kisebb területek termékeit vonzza piacára. A társadalmi, kulturális, egészségügyi, szociális funkciók helyi jellegűek maradnak, inkább csak a városokba koncentrálódnak. A más központok felé közvetítő kereskedelem jelenti a körzeten kívüli fő kapcsolatot. A városok és a falvak gyengén ellátottak, egymástól elszigeteltek, kevés az egyéb, pl. kooperációs kapcsolat a városok között is.

A fejlettség mértékét ezen a fokon a városokban lebonyolított kereskedelem mértékével és minőségével, valamint a helyben előállított és eladott, elszállított termékek fajtáinak számával lehet mérni. A nem mezőgazdasági lakosság zöme kereskedelemmel, primitív technikájú iparos munkával foglalkozik, a kettő sokszor még szét sem választható. A településhálózat jellemzője a szorosabb hierarchikus kapcsolatok hiánya. Ezzel jár a közlekedési hálózat fejletlensége. A gyáripar előtti (preindusztriális) mezőgazdasági termelésen és kézműves iparon alapuló fejlettségi fok területi és települési jellemzői elsősorban a mezőgazdasági termelés nagyüzemi vagy kisüzemi birtokviszonyok jellegében, valamint az életszínvonal területi struktúrájában különböznek. A szocialista társadalmi viszonyok között ideiglenesen ezen a fejlettségi fokon maradt körzetekre is hat a magasabb szintű egészségi és egyéb ellátás, gyorsabb a faluhálózat koncentrálódása és a távlatban is fennmaradó falvak urbanizálódása és a mezőgazdaságban való foglalkoztatottság általában szocialista viszonyok között nem jelent alacsonyabb életszínvonalat. Tőkés viszonyok közt preindusztriális fokon a mezőgazdaság a társadalmi struktúra és az életszínvonal elmaradottságával egyenlő.

Az extenzív és alacsony műszaki fejlettségű gyáripari fejlettségi fok

A városok három alapvetően különböző típusra bomlanak:

a) a gyáripari jellegű,

b) az előző (preindusztriális) fokon megrekedő gyáripar nélküli manufakturális és piaci jellegű mezővárosokra;

c) egyéb tercier politikai, közlekedési, kulturális központi jellegű városok.

E típusok különböző keveredési formáinak jellegzetességei adják a városok egyedi vonásait. A gyáripar telepítését ezen a fejlettségi fokon elsősorban a nyersanyag- és energiaforrások helyi közelsége, illetve ezek szállításának célpontjai: a vasúti csomópontok, kikötők, később pedig a közúti főútvonalak csomópontjai segítik elő. Ahol ezek az alkalmassági feltételek megvannak, az extenzív fejlettségi fokon kialakulnak egyes gyáriparilag fejlett városok és ezeknek a nyersanyag közelségén alapuló sűrűsödési területei az iparilag fejlett körzetek.

Az extenzív fejlettségi fokon a települések és területek két alapvetően különböző kategóriája: az iparilag fejlett, és az iparilag fejletlen városok és területek. Az iparilag fejletlen kategóriák a preindusztriális fejlettségi fok településhálózatának jellegét őrzik meg, azonban nem az eredeti állapotban. A gyáriparilag fejlődő városok ugyanis mind nagyobb méretű munkaerő-koncentrációkká válnak. Ezek számára rendelkezésre kell állnia a szükséges munkaerőmennyiségnek vagy a városban, vagy annak közelében.

Az extenzív ipar alaptulajdonsága a műszaki fejletlenség következtében, hogy a termelés növekedése a munkaerőlétszám mennyiségi növekedésétől függ. Ezen az alapon az iparilag fejlett városok és területek a munkaerő növekedő bevándorlását igénylik; a távolabbi, iparilag fejletlen vagy preindusztriális területekről és a közeli környékről ingavándor-forgalmat és elvándorlást gerjesztenek.

Létrejönnek az elvándorló, csökkenő lakosságú és a bevándorló jellegű, növekvő lakosságú városok és területek. Az iparilag fejletlen, csökkenő lakosszámú területek jellemzője, hogy lakosságuk számához viszonyítva nem nyújtanak elegendő számú munkahelyet és gazdasági gyengeségük miatt nem fejlesztik ki a korszerű igényeknek megfelelő közösségi intézményeket, műszaki infrastruktúrát, az életszínvonal alacsonyabb marad. Az életszínvonal növekedése az ipar jelenlététől függ, a mezőgazdasági területek ekkor még egyúttal alacsonyabb életszínvonalat nyújtó fejletlen területek.

A fejlődés ezen az alapon létrehozza a legfejlettebb ipari területek közlekedési csomópontjain a túlzsúfolódó ipari nagyvárosokat, amelyekben az infrastruktúra állandó késésben van a város gazdasági fejlődésével szemben, és ez okozza a túlzsúfoltságnak nevezett tüneteket. Ez a fejlettségi fok kevés város koncentrált fejlesztésének kedvez. A falvak és városok, valamint a fejletlen és iparilag fejlett városok közti kapcsolatok az extenzív fejlettségi fokon elsősorban a munkahelyek számán és a munkaerőpiac területi kapcsolatain alapulnak. A vonzáskörzeteket meghatározó legfontosabb tényező a munkaerőingázás és -bevándorlás.

Ezt a tendenciát elősegíti az, hogy a közösségi intézmények és a műszaki hálózatok infra-

struktúrájának fejlődése a városokban a gyáripar fejlődésének következménye. Törvényszerű az, hogy az urbanizációs infrastruktúra állandó időbeli késésben van a gyáripar igényeihez és a lakosság koncentrációjának mértékéhez viszonyítva.

A közintézményi központok vonzása tehát nagyjából egybeesik a gyáripar munkaerővonzásának körzetével. A vonzásviszonyok területei úgy alakulnak, hogy az iparilag fejletlen területek és települések lakói magasabb szintű szükségleteik és igényeik kielégítése céljából az iparilag fejlett városok intézményeit és kereskedelmi létesítményeit használják. Az iparilag fejlett városok közti fő kapcsolatok: az ipari kooperáció és az egyes városok által gyártott termék cseréje, vagyis kereskedelmi kapcsolatai. Ezek áramlási vonulatai teljesen függetlenül alakulnak ki a fejlettségi különbségek által meghatározott közintézményi vonzások közlekedési vonalaitól, sőt a településhálózati hierarchiától is.

Ezáltal a vonzáskörzetek szükségszerűen rendezetlenek, átfedők, kuszáltak, valóságos közintézményi hierarchia nem alakulhat ki. Egyedül az iparilag fejlett és fejletlen települések közötti hierarchia jelentős.

A fejlettség mérésének fő tényezői ebben a fejlettségi szakaszban az ipari munkaerőlétszám és az ipari munkahelyek számának aránya más ágazatokhoz viszonyítva. Ennek alapján az urbanizáció egyik mérőszáma ezen a fokon az iparosodott városok lakosságaránya is. A városi hierarchiát extenzív periódusban rendszerint megbízhatóan jellemzik a nagy, közepes és kis lakosságszámok. A falvak még egyértelműen mezőgazdasági települések. Az extenzív fejlettségi fok jellemző tényezőrendszere tehát alapvetően a lakosságszámokon, az ipari dolgozók arányszámán és a települések ipari vagy mezőgazdasági jellegén alapszik.

Az extenzív fejlettség feltételei között már képződnek városi agglomerációk, elsősorban az ipar és az ipari munkaerőbázis erős koncentrálódása következtében. Ezeknek jellemző vonása a szervezetlenség, ami abból adódik, hogy az ipari területek a meglevő lakóterületek széleire kerülnek, és újabb lakóterületek vagy lakóvárosok számára csak az ipari területeken túl van hely. Ennek következtében az ipari és lakótelepülések tervszerűtlen összefonódásának együttesei jönnek létre.

Az extenzív agglomeráció másik jellegzetes vonása, hogy egy fejlett, magas színvonalú városi mag és városközpont körül, azzal lassan összenövő fejletlen, kezdetleges és sokszor a preindusztriális falusi fejlettségi foknak megfelelő külvárosok, falvak és városok fejlődnek ki. Így az extenzív agglomeráció a legfejlettebb szintű városközponthoz igen alacsony fejlettségű települések sorát vagy gyűrűjét kapcsolja. Az agglomerációs együttélés a fejlettségi különbségekből adódik.

Az extenzív gyáriparon alapuló fejlettségi fokon a tőkés és a szocialista társadalmi rendszer területi jellemzői alig különböznek egymástól, mivel a szocialista társadalom az extenzív iparosítás megvalósításával csak az elmaradott területek tőkés társadalma által meg nem oldott és el nem végzett feladatait pótolja. Különbözni fog azonban a városi települések belső struktúrája, mivel a szocializmusban megszűnnek a különböző társadalmi osztályoknak területileg elválasztott lakónegyedei, kialakulnak szocialista jellegű városok. Bár a szocializmus első fázisában a különböző dolgozó rétegek területi szegregációja létezik még, és léteznek a különböző képzettségű rétegek arányaival jellemezhető település- és körzettípusok, ez már nem azonos az osztályszegregációt tükröző településszerkezettel.

Az intenzív és automatizálódó gyáripar fejlettségi foka

Ebben a periódusban a magas technikai színvonalon és a termelékenység növekedésén alapul a fejlettség növekedése. A termelékenység növekedése a tudományos és műszaki forradalom eredményeinek alkalmazásán, az automatizáláson, a számítástechnika, az irányítási rendszer és a szervezettség magasabb színvonalán alapszik.

Ezen a fejlettségi fokon tehát ki kell alakulnia olyan várostípusoknak, amelyek az intenzív termelés feltételeinek megfelelnek. A magas műszaki fejlettség feltétele a magas képzettségű dolgozók arányának növekedése. A fejlett műszaki kultúra előfeltétele a felsőfokú infrastruktúra jelenléte a városban és környékén. Az intenzív termelés magasabb életszínvonalat biztosít. Intenzív fejlettségi fokú városok kialakulásához, a magas képzettség eléréséhez szükséges a felsőfokú oktatási és kutatási bázis, vagyis mindenfajta profilú (egyetemek, főiskolák), kellő szintű tudományos bázis (kutatóintézetek) komplex együttesének kialakulása szükséges. Egy szakmájú oktatási-kutatási bázis még nem alkalmas intenzív fejlettség létrehozására. Egyoldalú (pl. csak műszaki, csak orvosi, csak közgazdasági) egyetem és kutatás az intenzív fejlettségnek nem kellő alapja még. A tudományos bázisra és kutatási eredményeire az azt felhasználni képes, magas műszaki fejlettségű ipar települ, ugyanabban a városban vagy azon kívül. A felső szintű infrastruktúra nemcsak a lakosság magas szintű ellátottságát jelenti, hanem az ipar közműellátottságát, az ipari kooperáció és a munkaerőáramlás városi közlekedési feltételeit, valamint a gyors, kényelmes és túlzsúfoltságtól mentes városi és környéki közle-

kedést is, a munka- és lakóhelyek gyors és sűrű kapcsolatait.

Az intenzív centrumokban az infrastruktúra és az urbanizáció magas szintű kiépítettsége vonzza az intenzív ipar telepítését, vagyis fordított helyzet áll elő, mint az extenzív fejlettségi szakaszban, amikor az ipar késve fejlesztette ki az infrastruktúrát és az urbanizációt.

A felsőszintű műszaki, intézményi, lakossági és termelési infrastruktúra létesítése igen költséges, munka- és anyagigényes, tartósan fennmaradó nagy értékeket jelent. Ahol megvalósul, ott ráépül az intenzív ipar. Ahol az urbanizáció viszonylag elmarad, akadályozza az egész gazdasági és társadalmi fejlődést is. Ez a kapcsolat abban az esetben is alapvető, ha a felső szintű infrastruktúra és az intenzív ipar nem ugyanabba a városba települ.

Az infrastruktúra előzetes létesítése olyan tevékenység, mely a később azt felhasználó intenzív iparfejlesztés megalapozásának, meghitelezésének tekinthető.

Ennek ellenére az oktatás és kutatás, valamint az intenzív ipar térben nem mindig esik egybe, a szoros kapcsolat azonban térbeli közelséget igényel. A fejlett társadalomnak kevesebb oktatási-kutatási centrumra van szüksége, mint amennyi intenzíven termelő ipari települést igényel, melyek területi elhelyezkedésére más természeti, közlekedési-szállítási stb. tényezők is hatnak. Nagy hatást gyakorol a centrumok túlzsúfoltságának és környezeti ártalmainak elkerülését igénylő szempont is, amely az óriásvárosokat elkerülő fejlesztést segíti elő.

Az intenzív fejlettségi fokon az intenzív iparú városi központok mellett szükség van olyan településekre is, amelyek a még működő extenzív, vagyis műszakilag fejletlenebb fokon maradt üzemek telepítésére még alkalmasak. Ugyanis az intenzív fejlettségi fokra emelkedett városok több okból taszítják a még extenzív ipart, az extenzív jellegű városok pedig taszítják az intenzív ipart. A magas szintű infrastruktúrák nagyszámú tercier irányító és tudományos jellegű munkahelyet hoznak létre, miközben a műszaki fejlettség következtében a közvetlen termelő létszám csökken, de viszonylag jó és kulturált munkakörülmények közt dolgozik. A városi lakosságszám további növekedését már nem az ipar, hanem a tercier ágazatok, az ún. nem termelő ágazatok okozzák. A magasabb képzettséget igénylő és a tercier munkahelyek vonzóereje miatt az intenzív fejlettségű városokban lakók nem vállalják a nehezebb fizikai munkát igénylő, alacsony műszaki színvonalú üzemek munkahelyeinek betöltését. Tanulatlan munkaerők hiánya lép fel, különösen ott, ahol még extenzív ipar is maradt.

Az extenzív üzemek tehát leginkább olyan telepítési helyeket keresnek, ahol az intenzív vagy a tercier fejlettség még nem alakult ki, és ezért elegendő számú képzetlen munkaerő áll még rendelkezésre. Ilyen feltételeket az extenzív szakaszban az iparilag fejletlenül maradt területek városaiban találnak. Az intenzív fejlettségi szakasz első fázisában az intenzív iparral rendelkező városokból kiszoruló extenzív ipar a régebben iparilag fejletlen városokat fejleszti extenzív ipari fejlettségű városokká, az azelőtt iparilag fejletlen körzeteket emeli extenzív ipari fejlettségű körzetekké. Az extenzív ipari városok körül pedig maradnak még preindusztriális fokon álló falvak, de ezek már egyúttal városi dolgozók lakóhelyei is. Ily módon az intenzív fejlettség megindítja az iparfejlesztés és az urbanizáció decentralizálását a régebben iparilag fejletlen városokba. A falu megszűnik kizárólag mezőgazdasági település lenni, és részben átalakul a városi ipari és tercier munkaerő külső lakótelepülésévé, ahonnan a népesség városokba ingázik.

Az alapjában háromfokozatú termelési hierarchia, intenzív, extenzív és preindusztriális termelés egyidejű együttélése hármas tagozódású közintézményi hierarchiát hoz létre. A legmagasabb szintű felsőfokú közintézményhálózat és szerepkör az intenzív fejlettséget megalapozó városokban fejlődik ki. A középfokú közintézményi központok és szerepkörök lényegében az extenzív fejlettségű városok lakosságának és feladatkörének fognak megfelelni. A csak alapfokú ellátottság pedig a részben még mezőgazdasági, részben városba ingázó lakosságú, lényegében a korszerűsített preindusztriális faluhálózat központjaiba kerül. A falu mezőgazdasága azonban ipari jellegűvé válik, és ezzel a falu és város közötti különbség csökken.

Az intenzív fejlettségi szakaszban tehát a termelési és a településhálózati hierarchiát már területi összhangba lehet hozni a közintézmények területi hierarchiájával, és ezáltal a termelés fejlettségi fokát és az ellátási hierarchiát közösen kiszolgáló szervezett településhálózati kapcsolatok létrehozhatók. A központok és vonzáskörzeteik termelési és ellátási szerepkörei egymásnak megfelelő szintűek lehetnek.

Ez az egybeesés azonban csak olyan esetekben jön létre, amikor a körzeti hierarchiában az ipar fejlődése is hasonlóan nagy szerepet játszik, mint a tercier és ellátási létesítményeké. Ez az intenzív fokon létrejövő hierarchikus kapcsolatrendszer egyben a magasabb fejlettség területi továbbáramoltatásának is eszköze lesz. A magasabb szintű központok a hierarchia alacsonyabb szintjeit is fejlesztik, újításaikat lefelé továbbítják.

Jelentős ipar azonban az intenzív fejlettség körülményei között teljes bizonyossággal kevesebb körzetben fordulhat elő, mint ahány ellátási központ és körzet szükségessége fennáll. Ugyanis az intenzív ipari városok és az oktatás és tudomány centrumai, főleg a fejlődés kez-

deti szakaszában, kevés helyre koncentrálódnak. Az ipar hatékonyságának alapvető feltétele, hogy csak a fejlődése céljára alkalmas feltételekkel bíró körzetekben koncentrálódjék. Ugyanakkor azonban egyrészt a mezőgazdasággal foglalkozó, másrészt a városokba ingázó, de nem ott lakó dolgozók, végül pedig a tömegesen üdülő lakosság urbanizált ellátása általános társadalmi igénnyé válik. Így az intenzív szakaszban elkerülhetetlen tendencia, hogy több városias központtal bíró ellátó körzet létesüljön, mint ahány ipari és ingázó centrumra van szükség. Az ipar koncentráltabb mint az ellátás.

Az intenzív fejlettségi fok körzeteiben tehát háromfajta területi fejlettség is fennállhat egyidejűleg; mégpedig az intenzív fejlettségű városok és területek, valamint a jellegükben preindusztriális területek és települések.

A területek és települések intenzív fejlettségének mértékét jellemző tényezők a fentiek alapján:

— elsősorban a termelés műszaki fejlettsége és termelékenysége, az ehhez szükséges állóeszközök nagy értéke;

— a lakosság és a munkaerő képzettségi foka, pontosabban a magasabb képzettségi fokú lakosság arányszáma, a városias infrastruktúra fejlettségi foka;

— a lakosság korszerű ellátottságának mértéke (közmű, közlekedés, lakás), vagyis a magasabb fokú infrastruktúrával ellátott lakosság aránya, a közlekedési hálózat kapacitása, sűrűsége, szállítási sebessége, kényelme;

— végül jellemző mutatószámmá válik az információs és irányító szervezet műszaki felszereltsége (pl. a számítógépek száma, az információs központok felszereltsége, az információáramlási hálózat sűrűsége).

Az intenzív, kezdetlegesen automatizálódó és a termelékenység növekedésén alapuló gyáripar fejlettségi fokán mindkét társadalmi rendszerben egyaránt megtalálható az intenzív és az extenzív ipar növekedő területi elkülönülése. Tőkés viszonyok közt az intenzív ipari fejlettségű városok, területek, országok az intenzív fejlődéshez szükséges anyagi alapot az extenzív fejlettségű területek kizsákmányolásából szerzik meg. Pontosabban a munkaerő-feleslegük folytán alacsony bérszínvonalú országokat és körzeteket használják ki az extenzív iparok létesítésére. Ezzel szemben a fejlett szocializmus társadalmi viszonyai között nincsenek meg a tőkés viszonyokhoz hasonló nagy bérszínvonal-különbségek, hanem a munkaerő-feleslegekkel bíró területek vonzzák az extenzív ipart anélkül, hogy jelentősebb életszínvonal-különbségek jönnének létre a különböző fejlettségű területek közt. Az életszínvonal-különbségek főleg a képzettségi arányok különbségén alapulnak. A szocializmus kezdeti (mai) szakaszában még különböző örökölt életszínvonal-egyenlőtlenségek is megnyilvánulnak, amelyeket még nem a végzett munka mennyiségi és minőségi különbözőségei határoztak meg. Ezek azonban megszűnőben vannak.

Az intenzív szakaszban mindenekelőtt azok az agglomerációk fejlődnek tovább, amelyek az extenzív szakaszban már magasabb szintre fejlődtek. Ezenfelül elsősorban olyan körzetekben keletkeznek új agglomerációk, ahol a központi város az intenzív fejlettség szakaszához elért. Az intenzív jellegű agglomeráció jellemzője a belső szervezettség. Az agglomeráción belül kialakulnak a központi városon kívüli, urbanizált települések, városcsoportok. Megszűnik a központi város magas fejlettsége és az agglomeráció fejletlensége közti ellentét. Az agglomeráción belül az intenzív szakaszban olyan jellegű belső hierarchia alakul ki, mint a településhálózati szerepkörök hierarchiájában.

Az agglomeráció intenzív tudományos-kulturális-irányító szerepkörű, felsőfokú ellátottságú központjához közvetlenül kapcsolódnak az agglomeráció intenzív jellegű városai, majd ezekhez az extenzív ipari fejlettségű városok. A még megmaradó, ennél fejletlenebb, falusias lakótelepülések, üdülő- és mezőgazdasági települések az agglomerációk külső széleire vagy azon kívülre szorulnak. Az intenzív jellegű agglomeráció jellegzetessége az intenzív és az extenzív fejlettségű városok területi közelsége, vagy összeépülése és feltétlenül városi sűrűségű közlekedéssel való összekapcsoltsága.

Az intenzív jellegű agglomerációk, ha egymástól elszigeteltek is, legnagyobbrészt a fő nemzetközi szállítási súlyvonalak mentén, azok csomópontjaiban alakulnak ki. Kialakulásuk leggyakoribb feltétele az intenzív fejlettségű és nemzetközi jelentőségű agglomerációk közti közlekedési súlyvonalak fejlesztő hatása, vagyis a nemzetközi integrációba való bekapcsolódás lehetősége.

A teljesen automatizált termelésen alapuló és a társadalmi igények teljes kielégítését biztosító szocialista társadalom fejlettségi foka

Ezzel a fejlettségi fokkal látszólag nem kellene foglalkoznunk, mivel jelenleg nincs ilyen fejlettségű terület sem az országban, sem külföldön. Nincs olyan körzetünk vagy városunk, amely ilyen fejlettségi fokhoz közeledne. Foglalkoznunk kell azonban mégis vele, mivel a nagy távlatú tervek legtávolabbi időszakában (30—40 év múlva) ehhez a fejlettségi fokhoz fog az ország közeledni. Biztosítani kell a nagy távlatú tervekben az ilyen fejlettségi fokra való továbbfejlődés területi feltételeit, lehetőségeit, kereteit, az ahhoz szükséges területfelhasználást. Prognosztikus alapokon biztosítani kell, hogy ne létesítsünk előzetesen akadályokat a későbbi szocialista társadalmi fejlődés útjába.

A településhálózat szempontjából a termelés teljes automatizáltsága és a társadalmi igények teljes kielégíthetősége azt jelenti, hogy akkor már nem lesznek sem preindusztriális falvak, sem extenzív ipari fejlettségű területek és városok. Lényegében tehát megszűnnek az előző intenzív fejlettségűnek nevezett korszak települési hierarchiájának feltételei. A termelés (akár az ipari, akár az ipari ágazattá vált mezőgazdasági termelésről van szó) minden településben az intenzív, automatizált műszaki fejlettség városiasodott fokán áll. A szolgáltatások, az ellátási és közösségi intézmények minden városias fejlettségű településben a felsőfokú szintig fejlődnek. Az akkori fejlett közlekedési feltételek mellett legfeljebb félórás utazással elérhető sűrűséggel felsőfokú intézményközpontok alakulnak ki. Az egész városhálózat eléri az intenzív fejlettségi fokot, a városiasodás pedig azt a közel 95—100%-os arányt, amely minden lakos állandó települési helyének urbanizált kényelmét biztosítja. A városhálózaton kívül csak az ideiglenes lakóhelyek maradnak, amelyek a mezőgazdasági termelés távolabbi területeinek megműveléséhez és az üdüléshez szükségesek. Ez a város és falu közti különbségek megszűnésének időszaka.

A városhálózat egészének azonos, legmagasabb fejlettségi foka nem jelenti a funkciók azonosságát. A különböző funkciók területi munkamegosztása tovább fejlődik, de magas színvonalú, gyors és sűrű közlekedési vonalak mentén a városi funkciók szorosan összehangolódnak urbanizációs súlyvonalak mentén.

Az igények teljes kielégítése a városi beépítés szempontjából azt jelenti, hogy a lakóterületek, ipari területek, közlekedési területek, közintézmény-területek és az ezeket megszakító városi zöldterületek összessége, vagyis az egy főre jutó városi terület sokszorosára nő. A sokszintes sűrűsödések között is összeépülő, összefüggően beépített és tervezett, zöldsávokkal megszakított agglomerációk jönnek létre az országos és nemzetközi fő közlekedési vonalak mentén. Az agglomerációk belső szerkezete funkciók szerint területileg differenciálódik. A gazdasági-társadalmi fejlettség központjai tudományos intézmények és felsőfokú oktatási intézmények, az információs hálózatok és az ezeket felhasználó irányító szervezetek sűrűsödési helyein lesznek az agglomerált városhálózat területi központjai. Az intenzív fejlettségi fokon már kialakult agglomerációk még egymástól elszigetelt, főleg sugaras és vonalas jellegű agglomerációk voltak. Ezek az agglomerációk a teljes ellátottság szintjén fokozatosan összenőnek az egész területet behálózó agglomerációs vonalak rendszerévé. Az agglomerációs hálózaton belül az intenzív ipari városrészek szükségszerűen különválnak ugyan a tudományos információs és irányító központoktól és a lakóvárosrészektől, de azokkal intenzív városi közlekedési sűrűségű kapcsolatokat tartanak fenn, nagy távolságokban is.

A termelés szükséges kooperációját az agglomeráción belül egy olyan hierarchia kialakítása biztosítja leghatékonyabban, amelyben a legmagasabb technikai fejlettséget igénylő termelőegységek és az ezekhez tartozó nagyobb lakóvárosok, városrészek a tudományos és irányító központokhoz közelebb esnek. A kisebb jelentőségű és kevesebb tudományos megalapozást kívánó részlegek kisebb városokban, a központoktól távolabb, de ugyanazon közlekedési súlyvonalakon helyezkedne el.

Az agglomeráción belüli településhierarchia csúcsain és közlekedési csomópontjain tehát a tudományos, információs és irányító központok állnak. Ezekhez közvetlenül kapcsolódnak a közelebbi nagyobb városok, ezek után távolabb, a közlekedési infrastruktúrák mentén kapcsolódó sorokban kisebb városok helyezkednek el. Az agglomerációs vonalak területeket átszövő urbanizált hálózattá fejlődnek a főközlekedési, az energiaelosztó és az információs hálózatok komplex tengelyei mentén. Ezek összefüggő városrendszer-hálózatok, ahol az urbanizált településhálózat összpontosul. A köztük fekvő szabad területek összefüggő mezőgazdasági nagyüzemek és természeti állapotban megmaradt üdülőterületek maradnak, azokat nem szelik át nagy közlekedési és vezeték-artériák.

Ez az elméleti séma teszi lehetővé a leghatékonyabb területi kooperációt, társadalmi és gazdasági növekedést és azt, hogy a képzett munkaerőbázis — bárhol is lakik az agglomerációs hálózaton belül — máshol is dolgozhasson. Ez a munkaerő- és áruszállítás leggazdaságosabb rendszere, mert a jelentősebb termelő és szolgáltató városrészek felé a legrövidebbek a szállítási vonalak, mert a nagyobb termelési és lakókomplexumok a centrumokhoz közelebb esnek.

A tudományos-műszaki forradalom eredményein és az automatizált termelésen alapuló fejlettségi fok a tőkés viszonyok közt kizárólag egyes fejlett és uralkodó területeken jelenhet meg egyes uralkodó országokban. Ott ilyen fejlettségű területekkel párhuzamosan létezniök kell alacsonyabb, extenzív fejlettségű egyéb területeknek is. Az ilyen esetekben a monopolkapitalizmus „posztindusztriális" fejlettségű területein világvárosokban tartják kézben a tudományos-műszaki fejlettség irányító gépezetét, információs központjait és onnan irányítják az alacsonyabb fejlettségű területek ipari tevékenységét a multinacionális vagy monopoltrösztök. Az irányítás funkciója a tőkés világ nagy nemzetközi monopóliumainak székhelyeibe, nagy metropolisokba koncentrálódik.

Ezzel szemben szocialista körülmények közt lehetségessé válik a jövő fejlett szocialista gazdaságának elterjedése a szocialista társadalom minden területén, mivel nincs szüksége kizsák-

mányolható területre. Kialakult a műszaki-tudományos-irányító-információs központok hálózatának egyenletes területi eloszlása. Itt tehát már nem szükséges a különböző fejlettségű területek egyidejű egymás mellett élése és területi szegregációja. A központi irányító funkciót ellátó kiemelt településekben, városokban, az életszínvonal csak annyival magasabb, amennyivel több a magas képzettségűek aránya. Ez az utolsó különbség a kommunista társadalom fokán, a magasabb képzettség társadalmi és területi kiegyenlítődése után végül szintén megszűnik.

Egy ilyen nagy távlati, 30—50 éves fejlődés sémájának vázlatos prognosztikája gyakorlati célokat azzal szolgál, hogy az intenzív fejlettség távlatára készülő területi és urbanizációs tervekben előre meg lehet határozni a fejlett szocializmus még nagyobb távlatában jelentkező agglomerációs súlyvonalak földrajzi helyeit. Ennek megfelelően lehet meghatározni vagy telepíteni az ezt megelőző korszakokban a jövendőbeli agglomerációs központok alapjait, vagyis a jövő agglomerációs súlyvonalainak első „mérföldköveit". Így érhető el, hogy a még tervezett intenzív szakasz városhálózata — a későbbi agglomerációs hálózat először megvalósuló részeként — később is beleilleszkedjék a fejlett szocializmus agglomerációs városhálózati rendszerébe.

Különböző fejlettségi szintek közös törvényszerűségei

Az extenzív és intenzív fejlettségi fok településhálózati formációira egyaránt érvényes közös törvényszerűség, hogy a fejlettség különböző fontos tényezői vagy tényezőcsoportjai közti aránytalanságok elérhetnek egy olyan kritikus mértéket, amelynél fejlődési küszöbök keletkeznek. Ezeket aránytalansági küszöböknek nevezzük, amelyek szakaszossá teszik egy-egy terület vagy város fejlődését, mivel az aránytalanságok mértéke olyan időszakos akadályokat gördít a további fejlődés elé, amelyek kiküszöbölése nagy anyagi és munkaráfordítást és hosszú időt igényel. Az ilyen aránytalansági küszöböket csak a fejlett szocializmusban kialakítható településhálózati fejlődés szüntetheti meg.

Időbelileg a különböző formációkba való átfejlődés sorrendje, egymás után következése általános törvényszerű tendencia. Másrészt térbeli értelmezés szerint a különböző fejlettségű formációk egy és ugyanazon komplex területen, vagy szomszédos területeken egyidejűleg is fennállnak. A különböző fejlettségi fokú formációk, területek egymás közti, egyidejű térbeli rendszere adja a területi fejlettség jellemző szinkronikus struktúráját.

A településhálózati formációk egymás után következő magasabb fejlettségi fokokra fejlődésének további alapvető közös jellemzője, hogy a legmagasabb fejlettségű városközpontok minden új formációban még magasabb termelési és ellátási típusba fejlődnek át. Ezzel együtt jár egy másik, alapvető jellemvonás: a legmagasabb szintű városok számának és lakosságának növekedése és ezzel együtt térbeli sűrűsödése. Törvényszerűségnek tekinthető, hogy a legmagasabb szintű városok, valamint az alacsonyabb szintű városok közti térbeli távolságok a magasabb szinten emelkedés folyamán fokozatosan csökkennek egészen az összenövésig, az agglomerációig. Itt a városok együttese már egyetlen nagy, összetett felsőfokú városi településrendszernek is felfogható, és így a városok közti átlagtávolság csökkenése a nullához közeledik. A magasabb szintű városok közti távolságok átlagos hosszának csökkenése a településhálózati formációk fejlettségi szintjének mutatója.

A kutatás folyamán a hipotézisek magyarországi érvényesülésének igazolására vagy megcáfolására alkalmas adatokat és mutatószámokat kellett gyűjteni és elemezni. A hipotetikus fejlődést legjobban megvalágító tényezőcsoportok adják meg a célra irányuló kutatás lehetőségét. Elemzési metodikánkban a fejlettségi különbségek szempontjait az itt leírt formáció-fejlődési elméletre támaszkodva állapítottuk meg, ámbár távolról sem tökéletesen, mivel egyes fontos adatok ma még beszerezhetetlenek.

Harmadik hipotézis: A polarizálódás és kiegyenlítődés törvényszerűségeit létrehozó folyamatok

A törvényszerűségek egyik legfontosabb komplexuma a területi kiegyenlítődés és egyes területi és települési pólusokba való koncentrálódás ellentmondásaiból jön létre. Elsősorban ennek az ellentmondásnak megoldására irányul a területi tervezés célrendszere majdnem minden országban, így Magyarországon is.

A megoldandó kérdés abból a tényből származik, hogy a gazdasági-társadalmi fejlettség különbözőségei nemcsak időbelileg egymás után következő változásokat és azok törvényszerű tendenciáit tükrözik, hanem egyidejűleg is fennállnak a területek és települések közötti fejlettségi különbségek. Az egyidejű különbségek összefüggő területi rendszert alkotnak. Egyelőre mindenütt megoldatlan, és terméketlen viták tárgyát képezi, hogy törvényszerű és visszafordíthatatlan folyamat-e a területek egymás közötti kiegyenlítődése, vagy éppen a területi koncentrációk és ezzel a különbözőségek növekedése.

A problémát súlyosbítja az a világszerte és Magyarországon is megállapítható tény, hogy a

területfejlesztési és regionális politikák és tervek majdnem mindenütt a területi kiegyenlítődés valamilyen mértékét és típusát tűzik ki távlati célul, de ugyanakkor e fejlesztési politikákkal ellentétben a területi polarizálódás országokon belül és nemzetközi méretekben is növekszik. Kutatásunk egyik célkitűzése, hogy milyen tényezők szempontjából és milyen mértékig reális a területi kiegyenlítődés politikája.

Ez az alapprobléma megköveteli, hogy a területi törvényszerűségek feltárásának keretein belül feltárjuk a területi kiegyenlítődés és polarizálódás törvényszerűségeit is. Nem támaszkodhatunk arra a megalapozatlan hipotézisre, hogy a területi kiegyenlítődés a törvényszerű társadalmi igény, és ennek megvalósulását, kibontakozását csak szubjektív faktorok, az érdekeltek meg nem értése akadályozza. Nem támaszkodhatunk az ezzel ellentétes hipotézisre sem, mely szerint a polarizálódás — az alapvető társadalmi és gazdasági tevékenységek területi koncentrálódása — a fejlődés hatékonyságának egyedüli eszköze, és ebből következően csak a szubjektív faktorok, az objektív helyzet meg nem értése vezet a kiegyenlítődés politikájának erőszakolásához.

Kutatási eredményt csak akkor érhetünk el, ha a vizsgálatot két egymást átfedő rendszerben végezzük.

Egyrészt abból a feltételezésből kell kiindulnunk, hogy nem létezik minden fejlődést okozó tényezőre egyaránt érvényes koncentrálódási vagy kiegyenlítődési tendencia, hanem bizonyos jellegű fejlesztési tényezők szempontjából a területi koncentráció, más tényezők szempontjából pedig a területi kiegyenlítődés a törvényszerű és a társadalom szempontjából kívánatos tendencia. Meg kell tehát vizsgálni, melyek a koncentrálódásigényes és melyek a kiegyenlítődésigényes tényezők. A kétfajta tendencia egyidejű hatása attól függően, hogy milyen súllyal működnek egymással szemben, végeredményben a koncentráció vagy a kiegyenlítődés túlsúlyát idézik elő.

Ha ez a feltevés igazolódik, akkor meg kell vizsgálnunk azt a másik valószínű hipotézist, hogy a polarizálódási (koncentrálódási) és a kiegyenlítődési (decentralizálási) tényezők a fejlettség különböző fokain nem azonosan hatnak, hanem a fejlettségi foknak megfelelő gazdasági-társadalmi igények különbözőségeinek megfelelően alapvetően különbözők lehetnek. A kiegyenlítődés vagy a polarizálódás felé irányuló fejlesztési politikát tehát valószínűleg másként kell megfogalmazni az extenzív fejlődésen, más módon az intenzív fejlődésen és harmadik módon az automatizáltságon, valamint a tudományos-technikai forradalom jövőbeli eredményein alapuló, és minden társadalmi ellátási igényt kielégíteni képes szocializmus fejlettségi fokain.

A kutatásokba tehát be kell vonni mindenfajta fontosabb fejlesztési tényező területi (körzeti) szórásvizsgálatát, a körzetek tényezőnként különböző fejlettségi fokainak jellemző területi eloszlásának vizsgálatát, és végül azt, hogy a különböző fejlettségi fokokon milyen törvényszerű koncentrálódási, illetve kiegyenlítődési tendenciák jellemzőek és ezek milyen törvényszerű változásaira kell felkészülni.

Mivel az általunk vizsgált és elemzett területi egységekre nem lehetséges a szükséges fejlettségi tényezőkre vonatkozó időrendi adatokat beszerezni, fontos következtetéseket főleg egyidejű keresztmetszeti vizsgálatokra kellett alapoznunk.

Minden fejlettségi fokra végeredményben jellemzőek lesznek az egyidejűleg párhuzamosan fennálló területi fejlettségi differenciák és a különböző fejlettségű területek egymásra hatásának jellege. Ebből következtetni tudunk, összehasonlító időbeli adatok hiánya esetén is, az időbeli sorrendek törvényszerűségeire. Az egyidejűleg különböző területeken, körzetekben és településeken fennálló fejlettségi differenciák útmutatást adhatnak arra is (megfelelő korlátok figyelembevétele esetén), hogy a fejlettség különböző fokozatainak időbeli sorrendje hogyan alakul törvényszerűen. A kiegyenlítődés és polarizálódás ilyen jellegű vizsgálatakor az országon belüli, pl. a preindusztriális, extenzív és intenzív fejlettségű magyarországi körzetek közti jellemző különbségek törvényszerű vagy esetleges voltának ellenőrzésére is alkalmas eszközt találtunk a fejlett és fejletlen országok közti különbségek jellemzőinek vizsgálata segítségével.

A decentralizált és a koncentrált fejlesztés fogalmát rendszeresen félreérthető, sőt kétértelmű módon alkalmazzák, az elméletben és tervezésben egyaránt. A polarizálódás vagy koncentrált fejlesztés fogalma nem határozza meg a koncentráció mértékét semmilyen módon. A koncentrált fejlesztés azonos lehet a decentralizált fejlesztéssel. Minden attól függ, hány helyre koncentrálunk, és hogy milyen mértékű koncentrációkat hozunk létre. Ez a fogalom tehát csak viszonylagos lehet, önmagában nem fejezi ki a fejlesztés választott irányát. Helyesebb volna egy pólusú, több pólusú, sok pólusú fejlesztésről beszélni. Ugyanezt a fejlesztési módot fejezhetjük ki a megfelelő számú koncentrált pólusra való decentralizálás fogalmával is.

Ez az általánossá vált fogalomzavar, amely a legtöbb félreértést okozza, a területi fejlesztési politikák kidolgozásánál a kiegyenlítődésnek és polarizálódásnak törvényszerű folyamatonként való felfogásával és vizsgálatával kiküszöbölhető.

A kutatáskor abból a hipotézisből indulunk ki, hogy mindaz a tényező, ami valamilyen okból kevés helyen és kis számban jelenik meg, először mindig kevés számú koncentrációs pólusban jelenik meg, és hogy az új fejlődési té-

nyezők a koncentráltságot növelő tényezők, mivel eleinte kevés pólust fejlesztenek. A fejlődés folyamán mindig növekszik az eredetileg még koncentráltan megjelenő tényezők területi sűrűsödése, mert amennyiben a társadalomnak hasznos, úgy területileg is elterjed. Minden eredetileg koncentrációs tényező egy későbbi fejlődési szakaszban mind több pólus felé decentralizálódik. Valószínű tehát, hogy a fejlettség újonnan megjelenő tényezői leginkább növelik a koncentráció mértékét. A vizsgálatoknak tehát erre a kérdéskomplexumra ki kell terjednie.

A második hipotézisünk arra enged következtetni, hogy az extenzív fejlettség szakaszában, éppen mert a munkaerőlétszám-növekedés a fejlesztés fő hajtóereje, a városi lakosságkoncentráció tendenciája az uralkodó. Az intenzív fejlettség szakaszában a több pólusú koncentráció, tehát korlátozott kiegyenlítődés következik be. Az urbanizáció magas szinten való kiegyenlítődésére csak a fejlett szocializmus állapotában kerül sor, de ott is csak az agglomerizációs hálózatok kereteiben, amelyek azonban egész országokat fognak behálózni. Az urbanizációs fejlettség kiegyenlítődése azonban nem küszöböli ki a városok közti munkamegosztást a legfejlettebb fokon sem.

II. A TERÜLETI EGYSÉGEK FEJLETTSÉGÉNEK VIZSGÁLATI MÓDSZEREI

A tényezőrendszerek körzeti faktoranalízisének módszere

A kitűzött cél elsősorban annak megismerése, hogy a társadalmi-gazdasági fejlettség növekedése milyen következményekkel jár az emberi települések hálózatában és az ország területi struktúrájában. Az ilyen célú kutatás előfeltétele, hogy a társadalmi és gazdasági fejlettség, fokát és növekedését mérni tudjuk. Az ilyen mérések tudásunk és adatbázisunk jelenlegi szintjén nem lehetnek teljesen pontosak, de viszonylagos különbségeket hozzávetőleges objektivitással mutathatnak, és ezáltal a fejlettségek különbségével területi összehasonlításra adnak lehetőséget. Módszerünkkel arra törekedtünk, hogy a fejlettség jelenleg lehetséges legpontosabb számszerű értékelését kapjuk.

Országonként a fejlettséget a nemzeti jövedelem, vagy a társadalmi össztermék valamilyen valutában kifejezett értékével, általában dollárban szokták mérni. Ez azonban a települések és területek, főleg a kisebb körzetek fejlettségének jellemzésére nem használható módszer, mivel ehhez az adatok hiányoznak. Kisebb területek és a városok fejlettségére a társadalmi össztermék még adatok birtokában sem volna eléggé jellemző. Ezért a településenkénti és körzetenkénti kutatáshoz alkalmasabb módszer a fejlettséget meghatározó különböző tényezők egyenkénti és csoportonkénti mérése, és végül a különböző fejlettséget előidéző összefüggő tényezőcsoportok integrálása szintetizált és összevont fejlettségi mutatókba.

Ilyen vizsgálat elvégzéséhez először meg kellett határozni, hogy az országon belül milyen területi egységek a legalkalmasabbak a településhálózatok fejlettségének mérésére.

Magyarország területének vizsgálatára nem látszottak alkalmasnak a közigazgatási határokkal meghatározott megyék, mert ezek belső heterogenitásuk következtében nem adtak elég pontos információt az ország területi szerkezetéről.

Ugyancsak nem látszott elegendőnek a már közigazgatásilag is várossá nyilvánított települések vizsgálata, mert más települések is gyakorlatilag városias funkciókat látnak el. A megyék régi történelmi képződmények és kisebb, különböző fejlettségű és jellegű településcsoportok körzeteiből tevődnek össze, amelyek funkcionálisan összefüggő, együttélő egységeknek tekinthetők, amelyek esetenként túllépik a megyehatárokat is.

Reális vizsgálati eredményt csak olyan területi egységekre vonatkozóan várhatunk, amelyek egymással szoros funkcionális területi munkamegosztásban élő települések együtteséből állnak. Az ilyen együttélő és együtt üzemelő területegységek közül azonban a legkisebb típust kell kiválasztani a vizsgálathoz. Az egyes települések — akár községek, akár városok, akár központok, akár vonzott települések — egyenkénti fejlettsége nem jellemző, mert a települések nem elszigetelt, autonóm módon fejlődő egységek, hanem csak egymással kapcsolatban képesek funkciókat végezni. Egy település fejlettsége önmagában a legritkább esetben állapítható meg, mivel más közeli település pótolhatja fejlettségének hiányait. Vagy fordítva lehetséges, hogy egyes települések fejlettségi kapacitástöbbletét más települések élvezik.

A funkcionálisan együttélő településcsoportokat meghatároztuk az Országos Településhálózat-fejlesztési Koncepcióban és az ahhoz kapcsolódó megyei településhálózat-fejlesztési tervekben. Így 19 megyei és egy fővárosi egység helyett 90 középfokú vonzáskörzetet (ezen belül külön a fővárost és külön annak agglomerációját) használtuk fel az elemzés területi alapegységeként.

Ugyancsak az Országos Településhálózat-fejlesztési Koncepció alapján lehetett meghatározni a jelenlegi 83 városon kívül még további 49 városi funkciót részlegesen végző és urbanizálódó, később várossá fejlődő községet. Ezekkel együtt 132 „kiemelt települést" kellett számításba venni koncentrációs pólusokként. Eze-

ket tekintettük elemzésünk másik területi egységtípusának. Ezek azonosak a KSH által számon tartott, „kiemelt települések" kategóriával.

Függetlenül a vonzáskörzetek elhatárolásának helyességétől, az ország 90 kis funkcionális körzetre osztása önmagában biztosítja a területi struktúra kellő részletességű meghatározhatóságát. Az OTK középfokú vonzáskörzeteinél jobb funkcionális körzetbeosztás nem is áll rendelkezésre. Mind a használt középfokú körzetek, mind pedig a „kiemelt települések" egyrészt a Minisztertanács határozata által jóváhagyott Országos Településhálózat-fejlesztési Koncepció egységei, amelyeket mind a 19 megyei tanács tanácsi határozattal hagyott jóvá. Kialakításuk a VÁTI, minden megye, az ÉVM és az Országos Tervhivatal tízéves munkájának és országos egyeztetésének eredménye. A „kiemelt települések" a Központi Statisztikai Hivatal statisztikai adatgyűjtésében is külön településtípusként szerepelnek. Ezek és a tanulmányban felhasznált vonzáskörzetek a megyei ötéves és éves tervek készítésének egyik alapjául szolgálnak, az ellátási létesítmények méretezési programjait is ennek megfelelően állítják fel, és a hosszú távú, 15 éves népgazdasági terv területi fejezete is ezekre támaszkodott.

A körzetek fejlettségének növekedését létrehozó tényezőket a következő tíz tényezőcsoportba soroltuk:

1. Természeti erőforrások
2. Népesség, demográfia, foglalkozási és társadalmi struktúra
3. Ipar
4. Mezőgazdaság
5. Üdülés
6. A lakosság életszínvonala
7. Településen belüli (városi) infrastruktúra
8. Települések közötti (regionális és országos) infrastruktúra
9. Urbanizáció szintje
10. Településhálózat népességi és funkcionális struktúrája.

A tíz tényezőcsoport jellemzésére összesen több mint 400 mutatószámot választottunk ki, és mindegyiket számszerűen meghatároztuk az ország mind a 90 városi vonzáskörzetére, és részben az ország mind a 132 városi jellegű vonzásközpontjára. Ez utóbbiakat többnyire körzetenként összesített adatokkal vettük számításba.

A mutatószámokat részben a Központi Statisztikai Hivatal által publikált adatok felhasználásával, településenkénti adatok vonzáskörzetekre való aggregálásával határoztuk meg. Korlátozta lehetőségeinket az, hogy az egyébként lényeges adatok egy részét ellentmondásosnak találtuk, más részét, mint pl. az ipari termelési és ingázási adatokat nem lehetett megbízhatóan településekre vonatkoztatni. Az ilyen adatok helyett körülményesebb módszerekkel, kerülő úton megbízható adatokból levont következtetésekhez kellett folyamodnunk. Mezőgazdasági adat-aggregációkat az OTTGI segítségével kaptuk és dolgoztuk fel. A természeti erőforrások hatását a körzetekre az FKI közreműködésével dolgoztuk fel.

Egyes tényezők hatása elhanyagolható, más tényezők pedig igen nagy hatást gyakorolnak. A tényezők fejlettséghez való hozzájárulásának aránya alapvető fontosságú a fejlettség objektív vagy tényleges súlyozott mértékének megállapítására. A faktoranalízis többlépcsős módszere bizonyos határokon belül számszerűen is képes meghatározni az egyes tényezők százalékos részesedésének súlyát és sorrendjét a fejlettség szintjének létrehozásában és növelésében.

A faktoranalízisek tényezőcsoportonként készültek, különböző tényezővariációk alapján. Infrastruktúra-elemzésekhez a faktoranalízis és a clusteranalízis módszerén kívül felhasználtuk a naturális adatok statisztikai elemzési módszereit és egyes esetekben újfajta gravitációs modelleket is alkalmaztunk.

A körzeteket és településeket tényezőnként és faktoronként állítottuk fejlettségi sorrendbe, és így határoztuk meg az ország 90 körzetre és 132 kiemelt településére bontott fejlettségi struktúráját. A körzetsorrendeket a naturális mutatószámok és faktorok legkisebb és legnagyobb értékei közti távolságok 9 részre osztása alapján, 9 fejlettségi kategóriába osztottuk be. Ezáltal sikerült a legkülönbözőbb dimenziójú tényezők és faktorok szerinti fejlettséget, jellemző faktorértékeket és mutatószámokat egymással összehasonlíthatóvá tenni, vagyis közös nevezőre hozni.

A faktoranalízisek, valamint a körzetek és települések fejlettségi sorrendjeinek felállítása segítségével szintetikus elemzések alapján határoztuk meg az összevont körzeti fejlettségi mutatókat.

A gazdasági fejlettség (ipar, mezőgazdaság),
a társadalmi és gazdasági struktúra-együttes fejlettsége,
az urbanizáció fejlettsége,
az üdülés és idegenforgalom fejlettsége,
a körzetek összevont területi fejlettségének szintetizált mutatószámai alapján határoztuk meg a fejlett, a közepesen fejlett és az elmaradott körzetek körét, és mindhárom nagy kategórián belül további három-három fejlettségi kategóriát.

Ezután clusteranalízisekkel kerestük meg a különböző fejlődési tényező-összetételű körzettípusokat. Ez a vizsgálat arra vezetett, hogy háromfajta erősen fejlett, ötfajta különböző, közepesen fejlett és ötféle különböző, elmaradott körzettípust találtunk.

A röviden ismertetett kutatási módszer alkalmazásának részleteire itt nem térek ki, annak rendkívüli terjedelmessége miatt. E helyen csak a számszerűsített analízisekből levonható kutatási eredményeket és következtetéseket foglalom össze.

III. AZ ORSZÁG ÁLTALÁNOS TERÜLETI FEJLETTSÉGI STRUKTÚRÁJA

Az itt leírt módszerekkel készített körzetenkénti összehasonlító vizsgálatok alapján kialakult az ország összevont területi fejlettségi struktúrája. Ennek térképe a fejlettség minden általunk vizsgált összetevőjének együttes hatását tükrözi. Itt együtt szerepel az ipari és mezőgazdasági fejlettség, a településen belüli és a települések közti infrastruktúra, az urbanizáció, a társadalmi struktúra, az életszínvonal és az idegenforgalom hatása a körzetek fejlettségére. Ez a struktúratérkép már figyelembe veszi a különböző fejlettséget növelő és csökkentő tényezők egymással szemben gyakorolt ellentétes hatásait is. Ennek igen nagy a fontossága, mivel kiküszöböli az eddig szokásos és használatos egyoldalú, és ezért torzító fejlettségi szemléleteket, többek közt az iparcentrikus szemléletet, amely figyelmen kívül hagyja a mezőgazdaság fejlesztő hatását; a gazdaságcentrikus szemléletet, amely figyelmen kívül hagyja az infrastruktúra és urbanizáció visszahatását a gazdaságra, és végül az idegenforgalom fejlesztő hatásának eddigi jellegzetes figyelmen kívül hagyását. Ez a fejlettségi mutató nézetünk szerint hatékonyan pótolja a nemzeti jövedelem körzeti szinten nem képezhető mutatóját.

Az országos általános fejlettségi struktúra nagymértékben hasonlít a társadalmi-gazdasági fejlettség országos struktúrájához, csak alacsonyabb szinten követi azt, mert a többi összetevői elmaradottabbak.

Az összevont országos struktúratérkép I—IX. kategóriája az ország területét lényegében két különböző jellegű nagy övezetre bontja: az átlagon felül és átlagon alul fejlett övezetekre. A közismert északkelet—délnyugati országos fejlettségi tengely itt is kirajzolódik, Budapest külön legfelsőbb kategóriát jelentő legmagasabb fejlettségével együtt. Azonban ez a tengely nincs egyensúlyban. A Budapesten kívüli 8 fejlett körzet közül 7 a Dunántúlon van, és csak egy fejlett, a miskolci körzet található a Dunától keletre, az ország nagyobbik, keleti részén. A miskolci körzet a Budapestet követő legmagasabb kategóriához tartozik, de a Dunántúlon öt hasonlóan magas fejlettségű körzetet találunk: a győri, pécsi, veszprémi, dunaújvárosi és tatabányai körzeteket. A négy III. kategóriájú fejlett körzet mindegyike az Észak-Dunántúlon van. Az ország egyértelműen legfejlettebb része Észak-Dunántúl keleti fele, a Győr—Veszprém—Dunaújváros—Budapest közti négyszögben.

Az országos átlagnál magasabb fejlettségű, közepesen fejlett körzetek közül öt található a Dunántúlon, három Észak-Magyarországon, a borsodi ipari agglomeráció és Gyöngyös közt. Az Alföldön minden körzet átlagos, átlagon aluli vagy elmaradott. Fejlett körzet az Alföldön nincs.

A Dunántúl struktúrája is aránytalan, mert a fejlett körzetek közül csak az egyetlen pécsit találjuk Dél-Dunántúlon, az összes többi Észak-Dunántúlon van.

Az átlagon felüli, közepesek között is csak egy van Dél-Dunántúlon, a kaposvári, a többi mind Észak-Dunántúlon van.

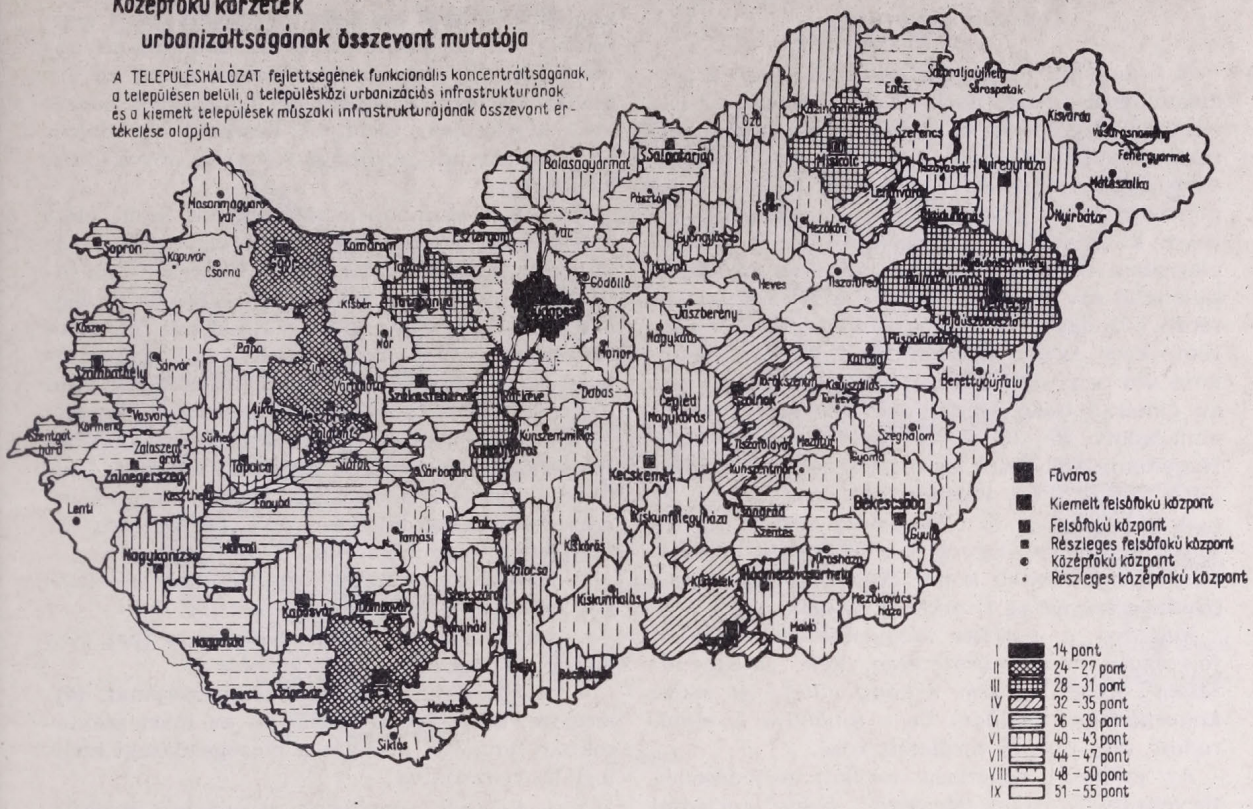
Az átlagos és átlagon felül fejlett körzetek nagy, összefüggő területet alkotnak az országban, amelynek gerince Miskolc—Kazincbarcika és Leninváros térségétől Sopron—Szombathely nyugat-magyarországi térségéig tart. Ebbe azonban két helyen elmaradott területek ékelődnek be. Északon a balassagyarmati, nyugaton pedig a Csorna—sárvári elmaradott hullámvölgy kétoldalt fejlett területek között.

Az észak-magyarországi fejlett tengelyhez dél felé két közepes fejlettségű területi sáv csatlakozik: az egyik a Balatontól délre eső területek felől nyúlik dél felé és Kaposváron keresztül a pécsi körzetig tart. A másik pedig Gyöngyös, Hatvan felől nyúlik dél felé, magába foglalva a Szolnok, Cegléd, Kecskemét, Szeged és Békéscsaba közé eső, változó szélességű sávot. Mindkét fejlettebb sáv ékszerűen nyúlik bele a délmagyarországi elmaradott területek közé. A harmadik, fejlettebb ék Miskolctól délkeletre, Leninváros, Debrecen irányában alakult ki. Ez a három fejlettségi ék a 15—20 évvel ezelőtt még összefüggő déli és keleti elmaradott területekbe nyúlik be, és ma már négy összefüggéstelen, elmaradott területre szabdalta szét az ország azelőtt még összefüggően elmaradott részét.

Az ország legelmaradottabb területe keleten Heves—Mezőkövesdtől Berettyóújfalun és Gyulán át Mezőkovácsházáig tart. A második legelmaradottabb terület Encs és Mátészalka—Nyírbátor körzetek közé esik, lényegében Szabolcs-Szatmár és Zemplén területeit foglalja magában. A harmadik, már kissé kevésbé elmaradott, de a legnagyobb összefüggő, gyengén fejlett terület Budapesttől délre kezdődik (Dabas, Monor—Nagykáta), és magába foglalja a Duna két déli partja menti széles sávot, a Duna—Tisza közének déli részét, valamint a Dunától nyugatra a Sárbogárd—Tamásitól Mohácsig tartó tolnai, baranyai részt. A negyedik összefüggő, elmaradott terület a Dráva és Mura menti körzetekből áll. Ezek a Dunántúlt délről szegélyezik, Körmendtől Siklósig. Ezt az elmaradott sávot a nagykanizsai körzet országos átlagának megfelelő fejlettségű körzete szakítja meg.

Középfokú körzetek urbanizáltságának összevont mutatója

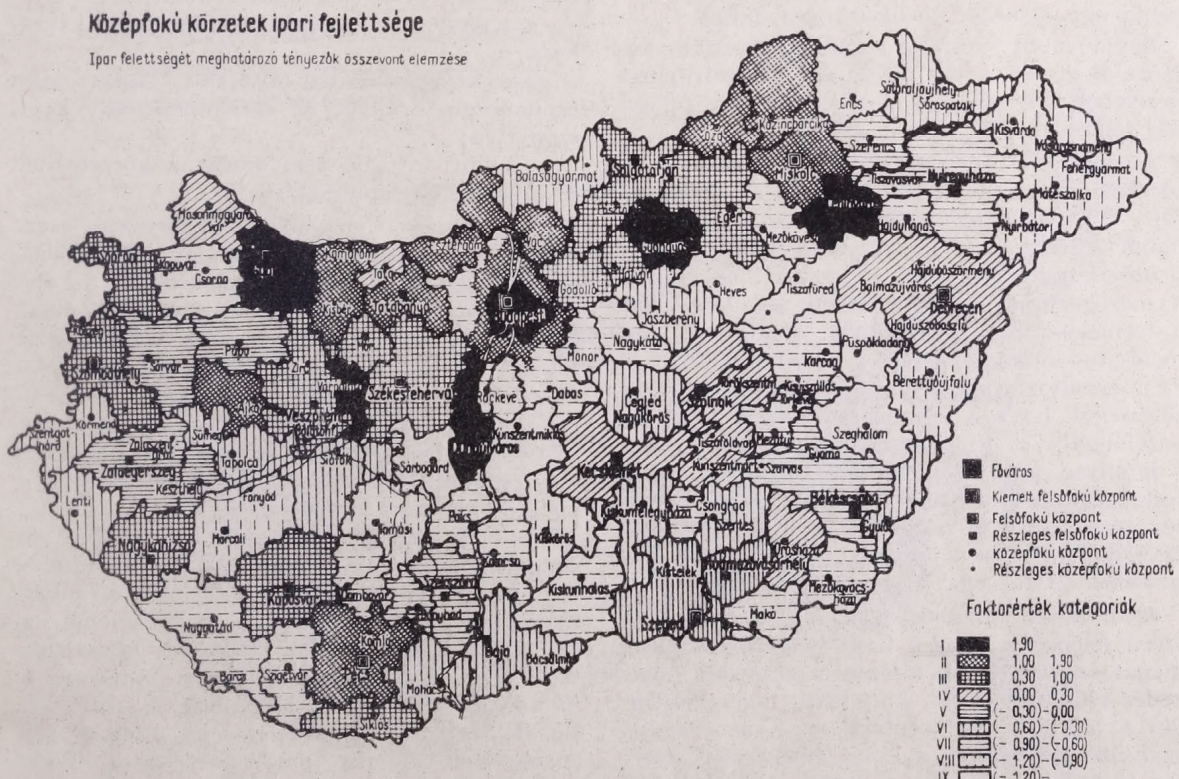
A TELEPÜLÉSHÁLÓZAT fejlettségének funkcionális koncentráltságának, a településen belüli, a településközi urbanizációs infrastrukturának és a kiemelt települések műszaki infrastrukturájának összevont értékelése alapján



1. ábra

Középfokú körzetek ipari fejlettsége

Ipar fejlettségét meghatározó tényezők összevont elemzése



2. ábra

A fejlettség növekedésének és terjedésének területi struktúrája

A fejlettségi térkép azt mutatja, hogy a tradicionálisan fejlett észak-magyarországi területek közül legerősebben az Észak-Dunántúl keleti része fejlődik, a Duna északi és keleti szakasza és a Balaton között. Emellett a borsodi központi iparvidék ugrik még ki. A fejlettségi területi kiegyenlítődésnek terjedési iránya ugyan alapjában véve dél felé tart, azonban ez három különálló sáv mentén történik; a Miskolc—Debrecen, a Budapest—Szolnok—Szeged és a Veszprém—Pécs sávok mentén. E fejlettebb sávok közé eső négy összefüggő részre szabdalt terület az elmaradottság állapotában maradt, amilyen elmaradott 20—30 évvel ezelőtt a Miskolc—Nagykanizsától délre és keletre eső összes területek voltak (Pécs környékének kivételével).

A fejlettségnek ez a terjedése kétirányú változás eredménye. Egyrészt *a már fejlett területeken belül tovább koncentrálódott a fejlettség (Budapestre és az Északkelet-Dunántúlra).*

Másrészt *a területi kiegyenlítődés terjedési folyamata nem egyenletesen, nem „kiegyenlítetten" folyik, hanem néhány elhatárolt sávra koncentráltan ékelődik be a továbbra is elmaradott, alig fejlődő területek közé.*

Az extenzív fejlettség területi terjedésének törvényszerű jellegzetessége, hogy terjedési módja nem kiegyenlített, hanem főleg nagyobb városok köré koncentrált, és magasabb fejlettséget mutató területi sávok mentén folyik, nem pedig egyenletesen növekedő gyűrűkben.

Egy további vizsgálat során igyekeztünk feltárni, hogy az ország fejlettségi struktúrájának keretében hol vannak meg az intenzív fejlettség feltételei.

Az intenzív fejlettség a tudományos-műszaki forradalom következményeképpen emeli magasabb fejlettségi szintre a termelési és a társadalmi viszonyokat. Lényege, hogy a termelés növekedését és műszaki fejlettségét az ipar és a mezőgazdaság minden szektorában egyaránt a termelékenység növelésével, valamint a termelés tudományos alapokra helyezésével éri el. Ez megváltoztatja az extenzív fejlettség jellegzetességét, hogy a fejlettség növekedése a dolgozólétszám és a népességszám növekedésének valamilyen arányához kötődik. Ehelyett döntő fejlettséget növelő tényezővé lép elő a népesség képzettsége és végzettsége, a termelés műszaki-tudományos fejlettsége, az urbanizáció és a tercier ellátottság magas szintje.

Az intenzív fejlettség egyik alapvető törvényszerű jelensége, hogy a fenti tényezők együttes magas színvonalának elérése a gazdasági növekedés előfeltétele. Ez azt jelenti, hogy megfordul az a fejlesztési sorrend, amely az extenzív szakaszra jellegzetes volt, és amely még jelenleg is jellemző a magyarországi fejlettségi területi növekedésére. Az extenzív szakaszban a társadalmi-gazdasági növekedés következményeképpen bizonyos késéssel következik be a képzettség, az életszínvonal és az urbanizáció növekedése. Az intenzív szakaszban pedig az urbanizációs infrastruktúra növekedésének következményeképpen bizonyos késéssel következik be a társadalmi-gazdasági fejlettség növekedése, az iparé is.

Ezeket a szempontokat tartottuk szem előtt annál a vizsgálatnál, amelynek célja volt kiválasztani azokat a körzeteket, amelyeknél az intenzív fejlettségre való áttérés feltételei legalább részben vagy egészben megvannak. Nem tudtuk konkrétan megvizsgálni azt, hogy az intenzív gazdasági és társadalmi fejlettség milyen mértékig valósult már meg valamelyik körzetben. Az ehhez szükséges adatok teljességgel beszerezhetetlenek voltak. Ezért kénytelenek voltunk a vizsgálatot arra korlátozni, hogy az intenzív fejlettség feltételei hol vannak meg kisebb vagy nagyobb mértékben.

A következő tényezők együttesének fejlettségét vizsgáltuk meg körzetenként:

— gazdasági fejlettség, beleértve az ipar és a mezőgazdaság műszaki fejlettségét;

— a körzetek társadalmi struktúrájának fejlettsége, beleértve a tercier és az ipari szektorokban dolgozók arányát a mezőgazdasági szektorhoz viszonyítva;

— a kiemelt települések társadalmi struktúrájának fejlettségét;

— a szellemi dolgozók arányát az ipari, mezőgazdasági és tercier szektorokban;

— a tercier szektorban foglalkoztatottak arányát;

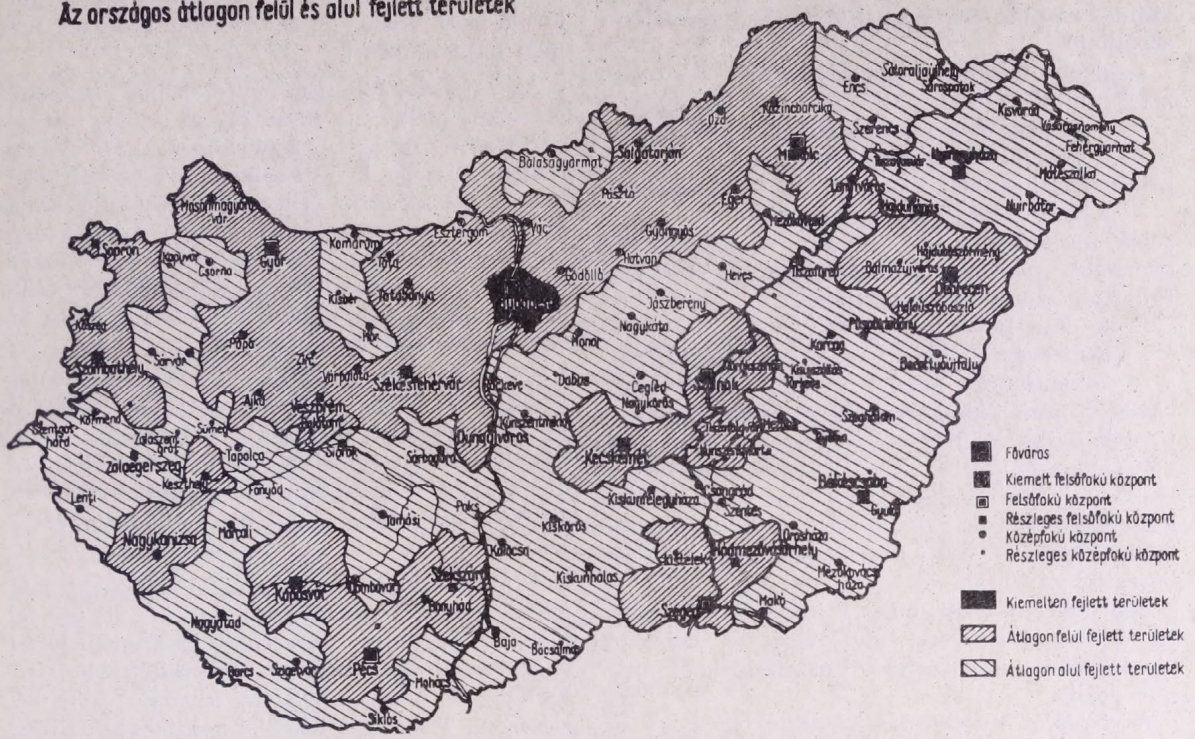
— a középfokú és felsőfokú végzettséggel rendelkezők arányát az egész népességhez viszonyítva;

— az urbanizáció színvonalát a körzetekben és a kiemelt településekben.

A pontozásos vizsgálat a következő eredményre vezetett: Budapest az intenzív fejlettség minden előfeltétele szempontjából az első helyre került. Tulajdonképpen csak itt vannak meg az intenzív fejlettségre való áttérés összes feltételei. Ugyanakkor megállapíthatjuk, hogy a feltételek ellenére az ipari termelés még távolról sem érte el az intenzív fejlettséget, sőt más városok ebben előbbre vannak. A budapesti ipar lényegében erősen extenzív jellegű, vagyis közepes műszaki fejlettségű.

Ugyanígy áll az infrastruktúra helyzete is. Az urbanizációs infrastruktúra szempontjából Budapest jelentősen magasabb szinten áll mindegyik fejlett vidéki városnál és körzeténél, de az intenzív fejlettséghez szükséges infrastrukturális fejlettséget még Budapest sem érte el (pl. a csatornahálózati ellátottság 70—80%-os). De Budapest áll legközelebb az intenzív fejlettség feltételeinek megvalósulásához. Ezért Budapest helyzetéhez hasonlítottuk a többi körzetet. A fent felsorolt intenzív fejlettségi felté-

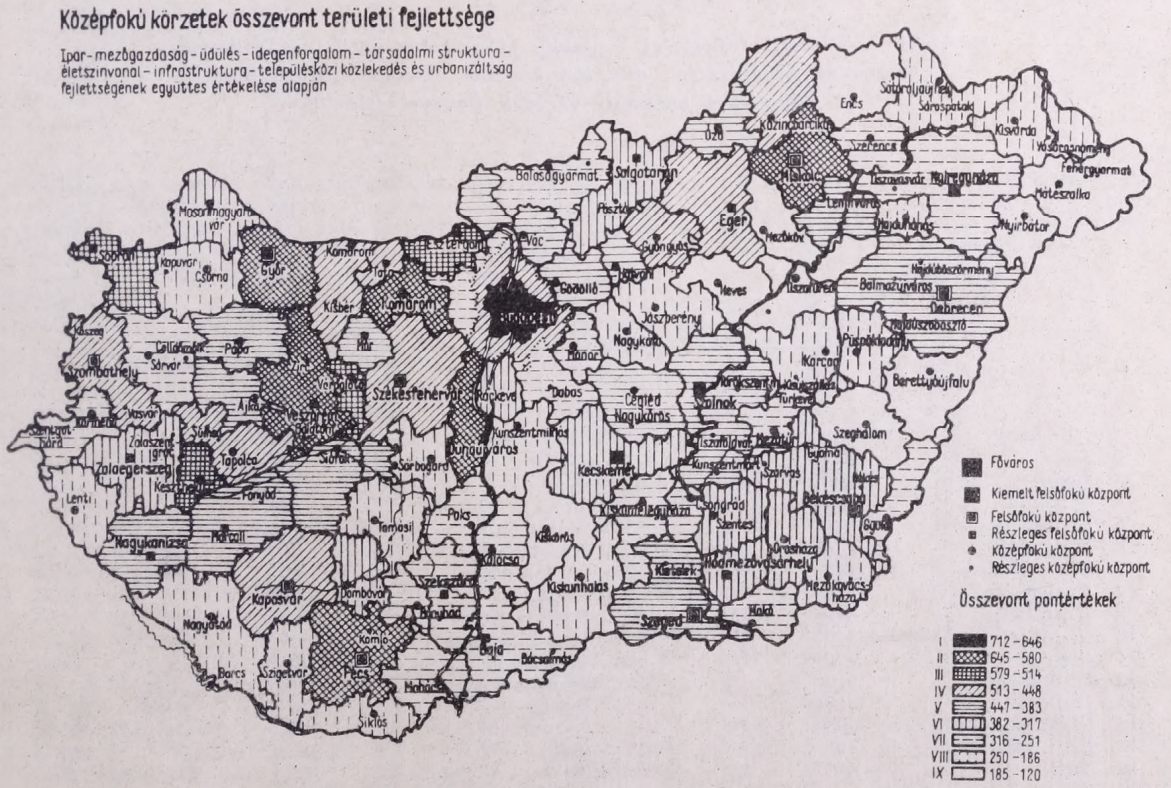
Az országos átlagon felül és alul fejlett területek



3. ábra

Középfokú körzetek összevont területi fejlettsége

Ipar - mezőgazdaság - üdülés - idegenforgalom - társadalmi struktura - életszínvonal - infrastruktura - településközi közlekedés és urbanizáltság fejlettségének együttes értékelése alapján



4. ábra

telek szerinti körzetsorrendek összesített pontszámai alapján Budapest után a legmagasabbra sorolható

— győri, miskolci, veszprémi körzetek mutatószámai 17-szeresen,
— a pécsi körzet mutatószámai 19-szeresen,
— a szegedi és szombathelyi körzetek mutatószámai 24-szeresen,
— a debreceni és a soproni körzetek mutatószámai 26-szorosan

gyengébb pontszámokat jeleznek az intenzív fejlettség elérése szempontjából.

Ezek után következik

— Kaposvár, amely 29-szeresen,
— Dunaújváros, amely 34-szeresen

rosszabb mutatókkal rendelkezik az intenzív feltételek terén. Ez utóbbiakat azonban már nem vehetjük számításba azon körzetek közé, amelyekben — ha gyengén is —, de mégis kialakulófélben vannak az intenzív fejlettség feltételei. E körzetek sorát feltételezhetően a soproni körzettel zárhatjuk le.

Meg kell jegyezni, hogy a mutatók nem reális értékkülönbségeket mutatnak, de jellemző viszonyszámokat, amelyek különbségeinek aránya reális.

A vizsgálat alapján megállapíthatjuk, hogy az intenzív fejlettségre való áttérés feltételei az ország fejlettségi struktúrájának jelenleg legkoncentráltabb tényezői. Tulajdonképpen egyedül Budapestre korlátozódik az a lehetőség, hogy az intenzív tudományos-műszaki-társadalmi fejlettség már a jelenlegi feltételek alapján is elérhető volna. A feltételeket azonban még nem használtuk ki.

Az intenzív fejlettség feltételeinek szükséges mértékét még nem érték el, de annak eléréséhez viszonylag legközelebb állnak Győr, Veszprém és Miskolc, Pécs. Ezekben részlegesen megvannak az intenzív fejlettség folyamatos kialakulásának lehetőségei, amit már egy 15 éves távlatú tervezéskor is figyelembe lehet venni. Ezekben a városokban és környékükön lehet hosszú távon az intenzív fejlettségre való áttérés kezdetét tervbe venni.

A következő körzetcsoportra vonatkozólag, amelybe a szombathelyi, szegedi, debreceni és soproni körzetek tartoznak, valószínűsíteni lehet, hogy a jelenlegi tendenciák továbbfolytatódása esetén ezekben is sor kerülhetne a 15—30 éves távlatban az intenzív fejlettség elérésére.

A fenti vizsgálat nem prognózis jellegű, nem jelent egyedüli lehetőséget, csak annyit tár fel, hogy a jelenlegi helyzetben mennyire közeli vagy távoli lehetősége van a fejlettebb városoknak és körzeteknek az intenzív fejlettség elérésére. Tudatos fejlesztési politikával és tervszerűséggel természetesen a jelenleg még kevesebb feltétellel rendelkező körzetekben is meg lehet teremteni az intenzív fejlettséget, csak nagyobb beruházási anyagok, áldozatok árán.

Körzetek „összevont fejlettségi mutató", „társadalmi-gazdasági fejlettség" és „összevont urbanizációs mutató" szerinti összehasonlító táblázata (A körzeteket központi városuk nevével jeleztük)

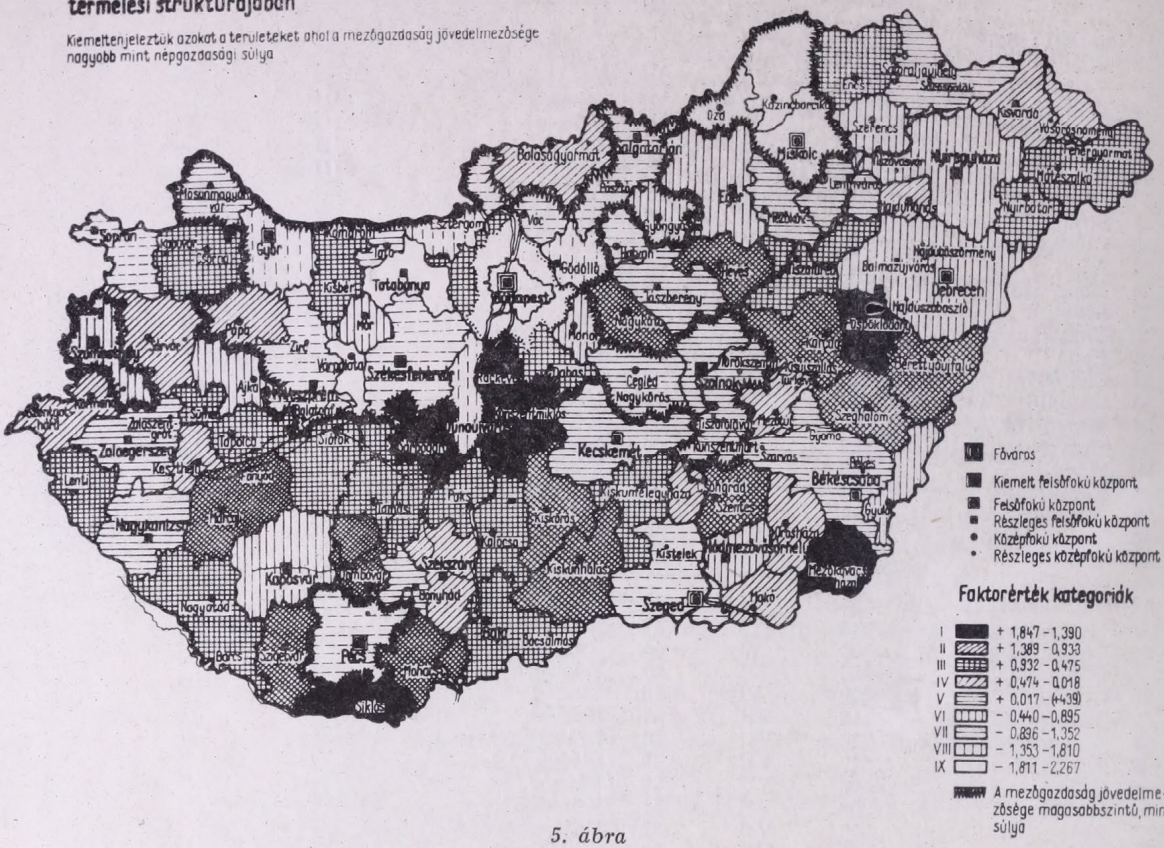
Sorrendszám	Körzetek súlyozott összevont területi fejlettségi mutató szerinti sorrendje	Mutatószám	Kategória	Sorrendszám	Körzetek társadalmi-gazdasági fejlettség szerinti sorrendje	Társadalmi gazdasági fejlettség kategória	Összevont urbanizációs mutató kategória	Urbanizáció viszonya a társ.-gazd.-i fejlettséghez*
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.
1	Budapest	712	I	1	Budapest	I	I	=
2	Pécs	642	II	2	Győr	I	I	=
3	Győr	630	II	3	Miskolc	I	II	—1
4	Miskolc	622	II	4	Pécs	I	III	—2
5	Tatabánya	620	II	5	Veszprém	I	III	—2
6	Veszprém	614	II	6	Tatabánya	I	III	—2
7	Dunaújváros	608	II	7	Várpalota	I	IV	—3
8	Esztergom	556	III	8	Szeged	II	IV	—2
9	Keszthely	546	III	9	Székesfehérvár	II	III	—1
10	Várpalota	546	III	10	Dunaújváros	II	III	—1
11	Sopron	528	III	11	Kaposvár	II	IV	—2
12	Gyöngyös	512	IV	12	Szombathely	II	IV	—2
13	Kaposvár	510	IV	13	Sopron	II	V	—3
14	Székesfehérvár	508	IV	14	Esztergom	II	III	—1
15	Bp-i agglom.	498	IV	15	Tata	II	V	—3
16	Tata	496	IV	16	Ajka	II	VII	—5

* Helyezési sorrendek alapján képzett kategóriák közti különbségek.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.
17	Szombathely	495	IV	17	Kazincbarcika	II	IV	—2
18	Eger	478	IV	18	Ózd	II	V	—3
19	Tapolca	470	IV	19	Bp-i agglom.	II	IV	—2
20	Komárom	457	IV	20	Gyöngyös	III	III	=
21	Kazincbarcika	452	IV	21	Hatvan	III	V	—2
22	Ózd	448	IV	22	Vác	III	V	—2
23	Vác	438	V	23	Eger	III	V	—2
24	Szeged	436	V	24	Salgótarján	III	VI	—3
25	Siófok	439	V	25	Debrecen	III	IV	—1
26	Leninváros	429	V	26	Keszthely	III	V	—2
27	Ajka	423	V	27	Szolnok	III	VI	—3
28	Debrecen	423	V	28	Leninváros	III	III	=
29	Szolnok	417	V	29	Hódmezővásárhely	III	VI	—3
30	Nagykanizsa	404	V	30	Mosonmagyaróvár	III	VII	—4
31	Pápa	402	V	31	Gödöllő	IV	V	—2
32	Cegléd	400	V	32	Komárom	IV	VII	—3
33	Gödöllő	399	V	33	Mór	IV	VIII	—4
34	Marcali	398	V	34	Kecskemét	IV	VI	—2
35	Hatvan	396	V	35	Szekszárd	IV	V	—1
36	Mór	385	V	36	Pápa	IV	VII	—3
37	Kecskemét	382	V	37	Nagykanizsa	IV	VI	—2
38	Hódmezővásárhely	380	VI	38	Zalaegerszeg	IV	VI	—2
39	Salgótarján	377	VI	39	Békéscsaba	IV	VII	—3
40	Szentes	372	VI	40	Tapolca	V	V	=
41	Ráckeve	371	VI	41	Bonyhád	V	VII	—2
42	Zalaegerszeg	356	VI	42	Orosháza	V	VIII	—3
43	Mosonmagyaróvár	355	VI	43	Gyula	V	VII	—2
44	Békéscsaba	300	VI	44	Bp. külső körzet	VI	VIII	—3
45	Dombóvár	328	VI	45	Ráckeve	VI	V	+1
46	Orosháza	320	VI	46	Monor	VI	VIII	—2
47	Szekszárd	316	VII	47	Cegléd	VI	VI	=
48	Kiskunfélegyháza	315	VII	48	Balassagyarmat	VI	VII	—2
49	Bonyhád	319	VII	49	Siófok	VI	VII	—1
50	Gyula	306	VII	50	Sárvár	VI	VII	—1
51	Mohács	303	VII	51	Körmend	VI	VIII	—2
52	Baja	300	VII	52	Baja	VI	VII	—1
53	Makó	300	VII	53	Siklós	VI	VIII	—2
54	Bp. külső körzet	295	VII	54	Kiskunfélegyháza	VI	VII	—1
55	Balassagyarmat	291	VII	55	Csongrád	VI	VIII	—2
56	Monor	286	VII	56	Szentes	VI	VII	—1
57	Sárvár	285	VII	57	Makó	VI	VII	—1
58	Körmend	280	VII	58	Nyíregyháza	VI	VII	—1
59	Szerencs	278	VII	59	Szerencs	VI	VI	=
60	Paks	272	VII	60	Sátoraljaújhely	VI	VIII	—2
61	Kalocsa	270	VII	61	Mezőtúr	VI	IX	—3
62	Nyíregyháza	262	VII	62	Jászberény	VII	VII	0
63	Csongrád	258	VII	63	Gyoma	VII	VIII	—1
64	Mezőtúr	253	VII	64	Karcag	VII	VIII	—1
65	Siklós	252	VII	65	Paks	VII	VII	=
66	Csorna	250	VIII	66	Mohács	VII	VIII	—1
67	Nagykáta	250	VIII	67	Kalocsa	VII	VIII	—1
68	Nagyatád	275	VIII	68	Kiskunhalas	VII	IX	—2
69	Jászberény	244	VIII	69	Dombóvár	VII	VI	+1
70	Sátoraljaújhely	242	VIII	70	Tamási	VII	VIII	—1
71	Kiskunhalas	228	VIII	71	Marcali	VII	VII	0
72	Kunszentmiklós	228	VIII	72	Nagyatád	VII	VIII	—1
73	Lenti	228	VIII	73	Szigetvár	VII	VIII	—1
74	Karcag	224	VIII	74	Lenti	VII	IX	—2
75	Tamási	224	VIII	75	Hajdúnánás	VII	VIII	—1
76	Szigetvár	215	VIII	76	Kiskőrös	VIII	IX	—1
77	Sárbogárd	208	VIII	77	Mezőkövesd	VIII	IX	—1
78	Hajdúnánás	195	VIII	78	Berettyóújfalu	VIII	IX	—1
79	Püspökladány	195	VIII	79	Mezőkovácsháza	VIII	IX	—1
80	Kisvárda	188	VIII	80	Kisvárda	VIII	VIII	=
81	Kiskőrös	183	IX	81	Sárbogárd	IX	IX	=
82	Mezőkovácsháza	183	IX	82	Kunszentmiklós	IX	VIII	+1
83	Encs	182	IX	83	Nagykáta	IX	VIII	+1
84	Mezőkövesd	172	IX	84	Heves	IX	IX	=
85	Berettyóújfalu	165	IX	85	Tiszafüred	IX	IX	=
86	Mátészalka	163	IX	86	Encs	IX	VII	+2
87	Heves	158	IX	87	Püspökladány	IX	VIII	+1
88	Nyírbátor	150	IX	88	Szeghalom	IX	IX	=
89	Szeghalom	140	IX	89	Nyírbátor	IX	VIII	+1
90	Tiszafüred	120	IX	90	Mátészalka	IX	VIII	+1

Mezőgazdaságának súlya a középfokú körzetek termelési strukturájában

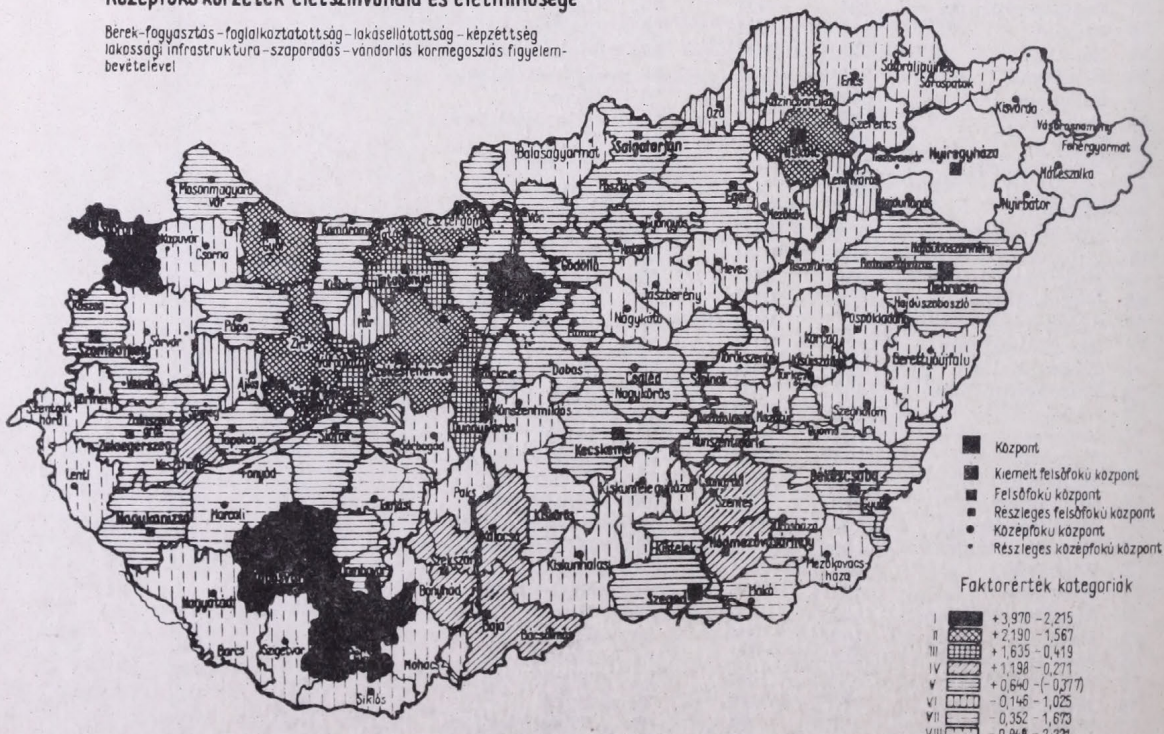
Kiemeltenjeleztük azokat a területeket ahol a mezőgazdaság jövedelmezősége nagyobb mint népgazdasági súlya



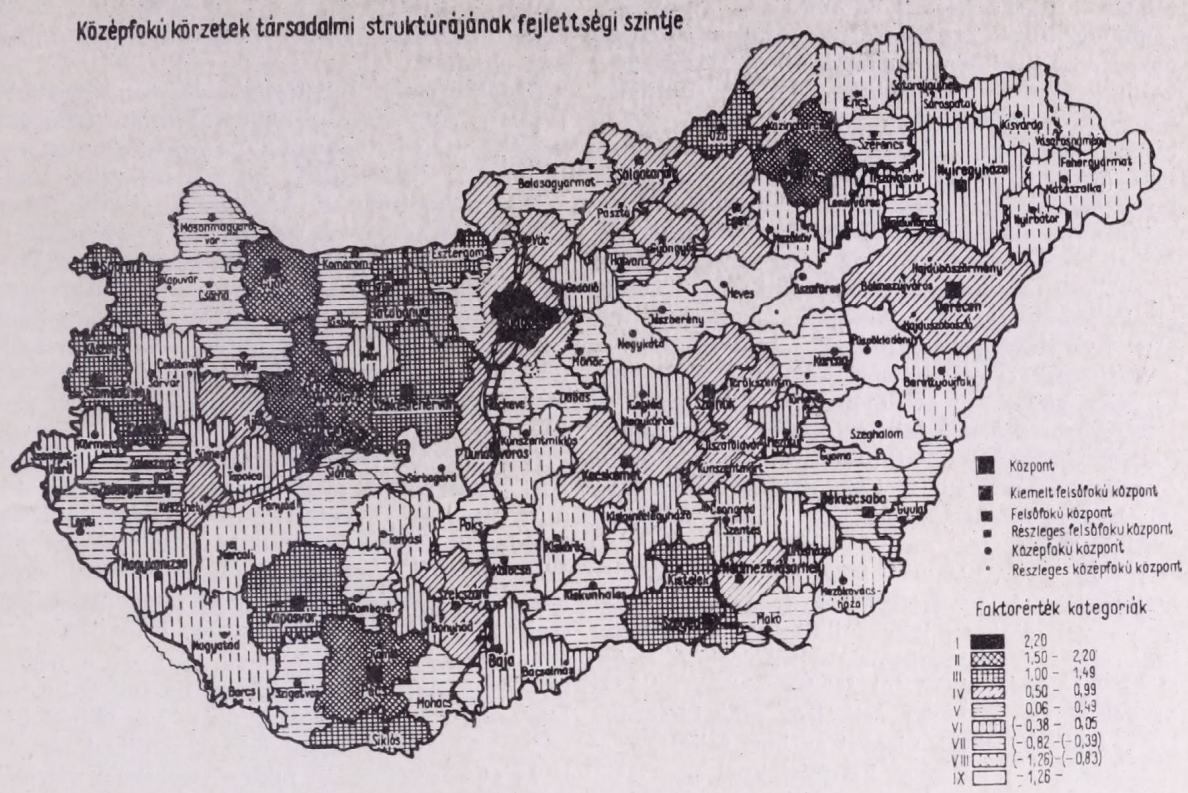
5. ábra

Középfokú körzetek életszínvonala és életminősége

Bérek–fogyasztás–foglalkoztatottság–lakásellátottság–képzettség lakossági infrastruktúra–szaporodás–vándorlás kormegoszlás figyelembevételével



6. ábra



7. ábra

IV. A KÜLÖNBÖZŐ FEJLETTSÉGI FOKOKNAK MEGFELELŐ KÖRZETTÍPUSOK TÉNYEZŐÖSSZETÉTELE

A fejlettség növekedésével járó törvényszerűségek megismerésének egyik kiegészítő módszere annak vizsgálata, hogy a területi fejlődés különböző fokain milyen különbségek mutatkoznak a fejlettség tényezőösszetételében. Egy ilyen vizsgálat feladata annak megállapítása, hogy valamely terület magasabb fejlettségű fokra emelésének tervezésekor mely tényezők fejlesztésére kell elsősorban törekedni, a megfigyelt törvényszerűségek figyelembevételével.

A kutatás folyamán azt vizsgáltuk, hogy az egyes tényezőcsoportok és tényezők milyen hatást gyakorolnak a terület fejlettségének kialakulására. A körzeti értékek összehasonlításából következtettünk az egyes tényezőcsoportokkal kapcsolatos területi törvényszerűségekre. A tényezőcsoportok együttes hatásának vizsgálatával pedig megkaptuk egyrészt a „társadalmi-gazdasági fejlettség" és az „összevont területi fejlettség" területi struktúráját, valamint ezek alakulására ható törvényszerűségeket.

Ennek eredményéből most egy további vizsgálattal, visszacsatolással következtetünk az egyes fejlettségi fokokra jellemző tényezők összetételére. A célkitűzésből már kitűnik, hogy nem feltételezzük, hogy minden fejlettségi fokra egyetlen meghatározott tényező-összetétel lenne jellemző. Valószínűnek tartottuk, hogy mindegyik fejlettségi fokon a helyi feltételeknek és a történeti kialakulásnak megfelelően a tényező-összetétel különböző típusai alakulnak ki. Ezek mind jellemzőek lesznek meghatározott fejlettségű fokokra. E vizsgálati célunk eléréséhez a clusteranalízis módszerét használtuk fel a „társadalmi-gazdasági fejlettséget" jellemző, rotált faktorokban csoportosuló tényezők faktorértékeinek felhasználásával.

Miután elvégeztük a körzettípusok jellemző faktorösszetételére és a fejlettségre ható mutatók összetételére vonatkozó vizsgálatainkat, a körzettípusok belső struktúrájára vonatkozó kutatásunkat, besoroljuk a típusokat, a fejettségi kategóriákba.

A fejlettségi mutatók kategóriái szerint fejletteknek tekinthetők azok a típusok, amelyek a legtöbb faktor szerint az I—II—III. fejlettségi kategóriába tartoznak; átlagosaknak azok, amelyekben a legtöbb mutató faktora a IV—V—VI. fejlettségi kategóriába és elmaradottaknak azok a típusok, amelyekben a VII—VIII—IX. fejlettségi kategóriába tartozik a legtöbb fejlettségi

tényező. Itt megjegyezzük, hogy a „fejlett" és „elmaradott" körzet megnevezésnek nincsenek még tudományosan meghatározott küszöbértékei a szakmai irodalomban, ezért az általunk meghatározott három részre osztás nincs ellentétben egyetlen ismert fejlettségi elmélettel sem. Mégis csak erre a tanulmányra vonatkoztatva tartjuk érvényesnek ezt a meghatározást és az ezen alapuló küszöbértékeket. Közepesen fejlett e szerint az a harmadrész, amely legközelebb esik az országos átlaghoz. Az ezen felüli értékű harmadrész „fejlett", az azon aluli értékű harmadrész „elmaradott".

A típusokat a fejlettségi kategóriákba besorolva, a következő eredményt kaptuk:

Magyarországon 3 fejlett (A, B, C körzettípusok), 6 közepesen fejlett (D, E, F, G, H körzettípusok), 5 elmaradott (I, J, K, L, M körzettípusok) tényező-összetételű típust lehet e matematikai módszerrel megkülönböztetni.

A fejlett körzettípusok közül az A típusú jellegzetessége, hogy a tercier és szolgáltató ágazatok, valamint az ipar fejlettsége együttesen indokolja a fejlett kategóriába sorolást. A B és C körzettípusok az A-tól főként abban különböznek, hogy a tercier fejlettség még viszonylag mérsékelt szintű, viszont az ipar fejlett.

A közepes fejlettségű kategóriáknál nem találunk olyant, amelyben az ipari vagy a tercier fejlettség egyértelműen dominálna.

A fejlett körzettípusok mindegyikében kis népgazdasági arányt, súlyt képviselő mezőgazdasággal találkozunk. A közepesen fejlett típusok mezőgazdasága erősen heterogén, a fejlett, az átlagosan fejlett és az elmaradott mezőgazdaság keveredik. Ugyanez vonatkozik az elmaradott típusokra is, de ott a mezőgazdaságnak a népgazdaságon belüli aránya jelentősen nagyobb a fejlett és közepesen fejlett körzeteknél.

Az életszínvonalat leginkább kifejező faktor alakulása azt mutatja, hogy szinte semmilyen korreláció nem található a típus fejlettsége vagy elmaradottsága és az életszínvonal fejlettsége közt. Ez sokkal inkább függ a körzettípus belső összetételének jellegzetességeitől, mint a fejlettségi csoportokba sorolástól. Az életszínvonal a fejlettség többi kritériumánál kiegyensúlyozottabb.

A körzettípus-elemzésekből (clusteranalízisekből) levonható következtetések

Az urbanizációs infrastruktúrák fejlettsége nagymértékben függ a típusok fejlettségi csoportokba sorolásától. Valóban fejlett urbanizációt és infrastruktúrát majdnem kizárólag a három fejlett típusban találhatunk. A közepesen fejlett típusok infrastruktúra- és urbanizációs mutatói keverten közepes fejlettségűek és elmaradottak. Az elmaradott típusok urbanizációs és infrastruktúra-mutatói főleg az L és M körzettípusoknál egyértelműen s nagymértékben elmaradottak.

A faktorok és fejlettségi mutatók összetétele alapján csoportosított körzettípusok feltárása korlátozottan felhasználható a fejlődés prognosztizálására. Valószínűsíti, hogy a ma még elmaradott körzettípusok közepesen fejlett fokra emelésének tervezése valamelyik közepesen fejlett csoportba sorolt összetétel-típus megvalósítására fog vezetni. Lehetőséget teremt a clusterelemzés arra is, hogy a tervezési folyamatban megválaszthassuk azt a közepesen fejlett faktorösszetétel-típust, amelynek elérésére az elmaradott körzetek fejlesztését tervezni kívánjuk.

A közepesen fejlett körzettípusok fejlesztését az adottságoknak megfelelően vagy az A vagy a B vagy a C körzettípusok valamelyikének faktor- és fejlettségi mutató-összetételének elérése céljából lehet tudatosan megtervezni, vagy a típusok összetételeit ma még nem létező összetétel felé is lehet tervszerűen irányítani.

Lehetőség mutatkozik arra is, hogy a tervezéskor az elmaradott és közepesen fejlett körzetek távlati fejlesztési célkitűzéseinek helyes kiválasztásával egymással összehasonlítsuk az A, B és C körzettípusok faktorösszetételei szerinti fejlesztési célok gazdaságosságát. Az A, B és C típusok közül célszerű a leggazdaságosabbat, vagy a körzettípus feltételeinek legmegfelelőbbet, vagy a legkisebb változásokkal járó típust kiválasztani. A clusteranalízis eredményei tehát további metodikai feldolgozással közvetetten felhasználhatók a fejlesztés tervezésének reálisabbá tételére.

A körzettípusok országos struktúrája tehát nemcsak a fejlettség kategóriái, hanem a faktorösszetételek hasonlósága szerint is csoportosította a körzeteket. Így kerültek a legmagasabb szintű A típusba nemcsak a gazdasági-társadalmi és összevont fejlettség szempontjából legjobb körzetek, hanem mindazok, amelyek belső gazdasági struktúrája a legfejlettebbekhez hasonlít, ezek általában a fejlettebb vagy nagyobb központokkal bíró körzetek, más szóval az urbanizáltabb körzetek. Ebbe a típusba elsősorban az Észak-Dunántúl keleti részén és a Nyugat-Dunántúl Sopron—Nagykanizsa sávjában levő körzetek kerültek. A Veszprém—Székesfehérvár—Budapest sávhoz csatlakozó tradicionális ipari tengely A típus szerinti megfelelőjét Eger—Miskolcnál találjuk meg.

A déli országrészben a nagyobb városok körüli A típusú körzetek szigetszerűen helyezkednek el a többi típusok között. Így a Pécs—Kaposvár, a Szeged, a Kecskemét, a Békéscsaba—Gyula és a Debrecen „szigeteket" találjuk délen, ebben az urbanizáció szempontjait jobban kielégítő típusban.

A második legfejlettebb típus azokból a jellegzetesen ipari körzetekből áll, amelyekben

vagy új ipar települt. Ezek tehát vagy újváros jellegű központok, vagy a régi ipar körül újonnan kifejlődött korszerű városok.

Jellegzetes közös faktorösszetételű földrajzi csoportolásul veszi körül minden oldalról a budapesti agglomerációt. Budapest agglomeráción kívüli környéke sajátos faktorösszetételű csoportot alkot, ahol minden a Budapestre ingázással és a főváros mezőgazdasági és élelmezési ellátó körzetei funkciókkal kapcsolatos.

Egy külön jellegzetes, földrajzilag is meghatározott összetételű csoportosulásba tartoznak Szabolcs-Szatmár megye elmaradott körzetei. Ezekhez csatlakoznak a valamivel kevésbé elmaradott, de más jellegű zempléni körzetek, amelyeknek faktorösszetétele az Észak-Dunántúl viszonylag elmaradott „hullámvölgyéhez", valamint a balassagyarmati elmaradott beékelődéshez hasonló.

Az egyik legelmaradottabb körzettípus faktorösszetétele egymáshoz hasonló azoknak a körzeteknek nagy részében, amelyek az ország Miskolc—Nagykanizsa átlójától délre az összevont területi fejlettség szempontjából is összefüggő, fejletlen területek.

A clusteranalízis módszerével meghatározhatók a társadalmi és gazdasági tényezők és főbb ágazatok szerint hasonló összetételű és jellegű körzetek csoportjai. Ezeknek különböző fejlettségű fokokba sorolása a különbségek magyarázatával együtt a fejlettség vizsgálati eredményeinek ellenőrzésére is alkalmas.

A clusteranalízis körzettípus-csoportosításai alapjában véve igazolták és alátámasztották a faktoranalízisek, a mutatószámok pontozásos sorbaállítása és a faktorértékek azonos szempontok szerint való kategorizálásának módszereivel kimutatott fejlettségi különbségeket.

V. A TERÜLETI FEJLŐDÉS FŐBB TÖRVÉNYSZERŰ TENDENCIÁINAK ÖSSZEFOGLALÁSA

A vizsgálatunkból levonható következtetések jellegét bizonyos mértékig meghatározzák, behatárolják azok a vizsgálati módszerek, amelyek felhasználására, adaptálására, konstruálására kutatásunkban lehetőség adódott. Kutatásunk alapvető területi egységeit — a középfokú vonzáskörzeteket — egy időkeresztmetszetben vizsgáltuk különböző tényezők, tényezőcsoportok szempontjából, hogy meghatározzuk az ország területi fejlettségi struktúráját, a körzetek fejlettségi különbségeit, a területi egyenlőtlenségeket, hogy megismerjük a területi fejlődés tipikus fejlődési útjait, az egyes fejlődési utak mentén való haladás vagy attól való eltérés szignifikáns összefüggéseit, meghatározó tényezőit.

Az egyes térségek fejlődése, átalakulása bizonyos törvényszerű irányt, sorrendet, ütemet mutat, s a fejlődési egyenlőtlenségeknek megfelelően alakulnak a fejlettségi különbségek is. Az egyes körzetek fejlődése azonban sohasem független a térstruktúra egészére jellemző állapottól, a területi folyamatok alakulásától, a térstruktúra kölcsönös összefüggéseitől. Mindenekelőtt a fejlettebb körzetek magasabb fejlettsége hat a viszonylag gyengébben fejlett és elmaradott körzetekre. Azok különböző mértékben és módon átveszik, adaptálják az ország egyre fokozódó, magasabb szintű társadalmi-gazdasági, tudományos-technikai eredményeit. A társadalmi-gazdasági fejlődéssel a területi elszigeteltség, a fejlődés nagy társadalmi hajtóerőitől való érintetlenség csökken, a területi struktúra integráltsága, interdepenciája fokozódik. Vizsgálatunkban mindenekelőtt a fejlődés, a fejlettség két eredőjének együttes hatását, eredményét kutattuk, mértük, vagyis az egyes térségek fejlettségének meghatározásában az adott térség fejlődési, növekedési potenciáljainak, valamint a térstruktúra interdependenciájának hatását nem választottuk szét. A különböző forrásokból eredő fejlettségi struktúra végül is körzeteinként is, országosan is egyetlen fejlődési folyamatot hoz létre, s ennek alakulását vizsgálva vonjuk le következtetéseinket. Az előbbiekben jelzett hatótényezők mellé még hozzá kell tenni egy harmadik tényezőt, a nemzetközi viszonyok, a nemzetközi munkamegosztás, a világgazdaság, a szocialista politikai és gazdasági integráció, a nagy „nemzetközi regionális" kapcsolatok, struktúrák és folyamatok hatását.

A területi fejlődés különböző szintjeinek: a nemzetközi, az országos és a körzeti szintek egymásra hatásából következik, hogy nem egészen ugyanazon — bár hasonló — törvényszerűségeket tárunk fel akkor, amikor egy adott időkeresztmetszet vizsgálatával kíséreljük meg a területi fejlődés általános törvényszerűségeinek feltárását, mint amikor az egyes térségek, körzetek és települések időbeli fejlődését követjük nyomon. A törvényszerűségek teljes körű feltárásához a szinkronikus elemzés éppúgy követelmény, mint a diakronikus (időrendi) elemzés. Ez utóbbira egyelőre a rendelkezésre álló adatok hiányában csak igen korlátozottan került sor, a kutatást azonban éppen ebben az irányban kívánjuk folytatni, kiegészíteni.

A törvényszerű tendenciák feltárásának fő célja, hogy tudományos alapot nyerjünk a jövő optimálisabb, jobb területi struktúrájának megtervezéséhez, majd megvalósításához, a területi kiegyenlítődés politikájában foglalt célkitűzések megvalósításához, a nem kívánatos területi egyenlőtlenségek felszámolásához, s egyben a társadalmi-gazdasági hatékonyság fokozásához, a kívánatos mértékű polarizáció elősegítéséhez. Új növekedési tényezők, tartalékok feltárását, a területi társadalmi konfliktusok és területi

aránytalanságok mérséklését, racionálisabb, hatékonyabb területi kompromisszumok megteremtését is elősegíti ez a célkitűzés.

A fejlettség különböző fokain álló területi struktúra elemzéséből következtetéseket tudunk levonni az időbeli folyamatokra, a változás tendenciáira, a területi fejlődés időrendi összefüggéseire vonatkozólag is. Az elmaradott területek jellegzetességei ugyanis sok tekintetben hasonlítanak a régebbi és ma már alapvetően túlhaladott társadalmi-gazdasági és urbanizációs fejlettségi fokok jellegzetességeihez. A fejlettebb körzetek jelenlegi feltételei pedig bizonyos mértékig útmutatást adnak a ma még elmaradott körzetek jövőjére, lehetséges fejlődési irányára vonatkozólag. De ez csak bizonyos mértékig érvényes.

A legfejlettebb körzetek helyzete nem minden esetben jelzi a ma még relatíve fejletlen vagy elmaradott körzetek teljes jövőjét. A társadalmi-gazdasági fejlődés során új fejlődési alternatívák, fejlődési utat lerövidítő fejlettségi fokokat átugró perspektívák termelődnek ki. Ugyanakkor bizonyos térségek a fejlődésből tartósan kiszorulhatnak, ma még létező társadalmi-gazdasági funkciók megszűnhetnek, más funkciókat nyerhetnek és népességük csökkenhet. Ilyen esetekben a feltárt törvényszerű tendenciák összehasonlítási alapul szolgálnak, és így hasznosíthatók.

A területi fejlődés törvényszerű tendenciáiból levont következtetéseink az előbbiekben jelzett, ugyancsak törvényszerűnek tekinthető korlátok figyelembevételével érvényesek.

A fejlettség magyarországi területi különbözőségeiből levonható törvényszerű tendenciák

Általában a típusalkotással szemben felvethető tartalmi, módszertani korlátok figyelembevételével a körzeteket s így az ország térstruktúráját három egymástól alapvetően megkülönböztethető fejlettségi csoportra osztottuk; a körzeteknek alapvetően három típusát különböztettük meg (fejlett, közepesen fejlett, és elmaradott körzetek).

A fejlett térségek gazdasági fejlettségének elsődleges meghatározója az ipari fejlettség, másodlagosan a tercier ágazatok fejlettsége. A fejlett térségek gazdaságában általában csekély a mezőgazdasági termelőtevékenység strukturális részesedése, a mezőgazdasági termelőtevékenység súlya, de magas a mezőgazdaság minőségi fejlettsége. A fejlett térségek általában urbanizáltabbak, magasabb a népesség életszínvonala, kedvezőbb a térség társadalmi összetétele, vagyis a fejlett térségekben általában fiatalabb, dinamikusabb, munkaképesebb, szakképzettebb népesség települt meg, koncentrálódott. A fejlettségi csoport legfejlettebb körzetei viszonylag közelebb állnak az intenzív ipari, valamint tudományos és technikai fejlettség strukturális feltételeihez, bár az intenzív társadalmi-gazdasági fejlettség szintjét még nem érték el. Főként a térségekben jelennek meg először, majd terjednek tovább más térségek felé, a magasabb nemzetközi színvonal és fejlettség eredményei.

A közepes fejlettségű, vagyis az országos átlaghoz közelebb álló fejlettségi struktúrát képviselő területrészek magukon viselik az extenzív, vagyis a tudományos és műszaki szempontból kezdetlegesebb és munkaigényesebb ipari fejlettség általános jellemzőit, az életszínvonalra, az urbanizációra és a társadalmi összetételre vonatkozó követelményekkel együtt. Főként e térségek érték el azt a fejlettségi szintet, amely szükséges feltétele a fejlett területeken kialakult új eredmények átvételének, adaptálásának.

Az elmaradott területek nagyobbik része alig nőtt ki a preindusztriális, ipar előtti fejlettségi szakaszból. A fejlettségi csoport magán viseli a gyenge mezőgazdasági specializáció és a rendkívül kismértékű ipari fejlettség jegyeit, valamint ennek megfelelően az életszínvonalra, az urbanizációra, a társadalmi összetételre vonatkozó konzekvenciákat. E térségek még kevésbé alkalmasak a magasan fejlett területek új eredményeinek átvételére. A fejlettség adaptálására hosszabb időre van szükség.

Ezek a nagyon általános megállapítások csak a fejlettséget alkotó különböző tényezők komplex együttesére vonatkoznak.

A három különböző fejlettségi fok mindegyikét jellemzi, hogy a különböző tényezők és azok összefüggő csoportjai szempontjából nem homogén összetételűek. A különböző tényezők szerinti összetételek további, ennél részletesebb törvényszerű tendenciákra mutatnak rá.

A területek jelentős hányadát jellemző több összetételtípusnál a gazdasági fejlettség és ezen belül elsősorban az ipari fejlettség szintjét, strukturális viszonyait a társadalmi viszonyok, társadalmi összetétel, a társadalmi fejlettség még nem támasztja kellően alá. Ez utóbbi ugyan a legtöbb területen megelőzi az életszínvonal átlagos fejlettségi szintjét, amely még mindig magasabb, mint az urbanizáció fejlettségi szintje.

Az urbanizáció egy-egy térség fejlettségi összetevői közül általában a legkevésbé fejlettnek mutatkozik, míg a gazdasági fejlettség általában a legmagasabb szintűnek. Ez az összefüggéstípus mindhárom fejlettségi szinten megtalálható. Igazolja azt a hazai és nemzetközi tapasztalatot, hogy az extenzív fejlettségi fokon az ipar a fejlődés döntő tényezője, amely ha késlekedve is, de maga után vonja a társadalmi fejlődést, az életszínvonal emelkedését, majd végül is mindez együttesen ugyancsak késleltetetten magával hozza az urbanizáció és az infrastruktúra fejlődését. Az urbanizáció már sok-

szor megfigyelt lemaradása, amíg nem halad meg egy bizonyos mértéket, törvényszerű, elkerülhetetlen jellemzője az extenzív fejlettségi foknak, de egyúttal fékezője az intenzív fejlettségi fokra való áttérésnek. Az elemzés egyértelműen igazolja, hogy Magyarország jelenlegi területi struktúrája tipikusan magán viseli az extenzív ipari fejlettség jegyeit, következményeit. Ezen a tényen még nem módosít az, hogy az ország legfejlettebb térségeiben már kimutathatók az intenzív fejlettség előfeltételei, sem az, hogy egyes elmaradott térségek még az extenzív fejlettségi fokból is kimaradtak.

A fejlettség fő összetevői (gazdasági fejlettség, társadalmi struktúra, életszínvonal, urbanizáció) közötti összefüggés az általános társadalmi-gazdasági fejlettség fokozódásával növekfelé haladva gyengül. A megfogalmazott alaptendenciát — tehát, hogy az általános társadalmi-gazdasági fejlettség fokozódásával növekszik a fejlesztési tényezők területi differenciálódottsága, csökken a fejlettség fő tényezői közötti összefüggés — bizonyos korrekciókkal tekintjük helytállónak. Nem találtuk a fejlődés jellemzőinek változását teljesen lineárisnak. A fejlett térségek éppen legmagasabb szintű kisebb csoportjában ugyanis viszonylag szorosabb az összefüggés a gazdasági fejlettség és a fejlettséget alkotó tényezők között, mint pl. a közepes fejlettségű körzetek csoportjaiban. A legfejlettebb körzetek jelzett csoportjának viszonylagos konzisztenciája az intenzív fejlettség feltételeinek megjelenését, kialakulását jelzi. A legkevésbé fejlett körzetekben viszont legkisebb az összefüggés a tényezők között.

A közepesen fejlett körzetcsoport átlagon felüli részénél még ugyancsak nagyok az aránytalanságok, az átlag alattiak esetében már általánosan csökken a fő összetevők közötti aránytalanság.

A legelmaradottabb körzetek gazdasági gyengesége olyan mértékű, hogy gyakoribbá válik az aránytalanságok fordított jelentkezése, vagyis hogy a gazdasági fejlettség még az igen kedvezőtlen társadalmi összetétel, alacsony szintű urbanizáció és életszínvonal mögött is elmarad. A legelmaradottabb körzetek esetében az urbanizáció, az életszínvonal és a társadalmi összetétel viszonylag kedvezőbb volta az ország általános felettségének hatását is tükrözi olyan körzetekre, amelyek önmaguktól ezt a viszonylagos társadalmi és urbanizációs többletfejlettséget nem tudták volna kitermelni.

Az eddig leírt nagyon általános törvényszerűségek egymagukban nem elegendők a jelenségek magyarázatához. Ezért ezeket további, részletesebb összefüggésekkel egészítjük ki.

Magyarországon általában érvényes jelenség, hogy azokon a területeken, ahol az ipari fejlettség magas, ott a mezőgazdaság gazdasági súlya alacsony. Vagyis a viszonylag kiterjedtebb mezőgazdasági termelőtevékenység az elmaradott, illetve a közepesen fejlett térségeket jellemzi. Ugyanakkor a magas ipari fejlettségű térségek jelentős hányadának kis volumenű mezőgazdasága igen jövedelmező, magas fejlettségi színvonalú. Ennek oka a mezőgazdaságra is ható fejlett ipari háttér, a fogyasztópiacok közelsége, valamint a mezőgazdasági termelőszervezetek jelentős — alaptevékenységen kívüli — ipari és szolgáltatási tevékenysége, jövedelme.

A fejlett körzetek jelentős csoportjában — amint már a korábbiak során is említettük — az ipari és mezőgazdasági fejlettség és a társadalmi összetétel, a körzetek népességének társadalmi státusza között nincs megfelelés. A körzetek jelentősebbik hányadában az ipari fejlettség szintje múlja felül a társadalmi státuszt, más részében fordított az összefüggés. Vagyis a gazdasági erőforrások térbeli elhelyezkedése és a társadalmi erőforrások térbeli elhelyezkedése között a fejlett térségek nagyobbik hányadában nincs megfelelés. Az iparilag-gazdaságilag fejlett körzetek jelentős csoportjára a gazdasági komplexitás hiánya, az egyoldalú fejlettség, elsősorban a nehézipari specializáció a jellemző. E térségek társadalma viszonylag homogén. Budapesten kívül ezekben a körzetekben magas az ipari foglalkoztatottságú népesség aránya, a szak- és betanított munkás ipari aktív keresők aránya, ugyanakkor viszonylag alacsony a megtelepült értelmiségiek száma, a szellemi tőke koncentrációja. E térségekben a szellemi tőke relatív hiánya, ha a gazdasági modernizáció, intenzifikáció elmaradásával párosul, a gazdasági fejlődés lefékeződéséhez, a gazdasági stagnáláshoz, esetleg depresszióhoz vezethet.

A fejlett, illetve közepesen fejlett körzetek másik — ugyancsak számottevő — csoportjában az ipari-gazdasági fejlettség, a körzetek iparosodottsága elmarad a társadalmi összetétel szintje, a kvalifikált munkaerő, a szellemi tőke koncentrációja mögött. Ez még részben Budapestre is jellemző, de még inkább előfordul közepesen fejlett területek centrumaiban.

E térségek társadalmi összetételét a viszonylagos heterogenitás, gazdaságát a viszonylagos komplexitás jellemzi. Ugyanakkor az extenzív iparfejlesztés bizonyos mértékig kihasználatlanul hagyott e térségekben rejlő növekedési potenciálokat, tartalékokat.

Az életszínvonal és az ipari fejlettség közötti kapcsolat kevésbé szoros, mint a társadalmi összetétel és az ipari fejlettség közötti kapcsolat. Ebből a szempontból két területi törvényszerűség jellemző. Azokban a körzetekben, ahol az ipar gyorsan fejlődött, de fejlődése nem járt együtt a tercier ágazatok és az urbanizáció párhuzamos fejlődésével, ahol nem fejlődtek ki jelentős tudományos, kulturális és irányító központok az ipar mellett, ott az életszínvonal és természetesen az urbanizáció is nagyobb mértékben marad el a gazdasági fejlettség mögött. Az életszínvonal ott a legmagasabb, ahol az

ipari, a tercier és a központi településhálózati szerepkör fejlődése együtt jár.

Az urbanizáció nagy általánosságban követi a gazdasági fejlettséget, vagyis általában ott magasabb az urbanizációs szint, ahol a gazdasági fejlettség magasabb. Mégis törvényszerűségként jelentkezik, hogy a gazdasági, és ezen belül az ipari fejlettség színvonalához képest éppen a fejlett körzetekben található az urbanizáció legnagyobb mértékű viszonylagos elmaradása. A fejlett körzetek közül azonban éppen az intenzív fejlettséget legjobban megközelítő néhány legfejlettebb központban és azok körzeteiben kisebb az urbanizáció elmaradása. A többi, vagyis a legtöbb iparilag fejlett körzetben viszont a legnagyobb a lemaradás. A közepes gazdasági fejlettségű körzetekben a fejlettekhez viszonyítva kisebb az elmaradás és éppen a legelmaradottabb körzeteknél tapasztalható leggyakrabban, hogy az urbanizáció szintje magasabb a gazdasági fejlettségnél, ill. annál, amit a saját ipari fejlettség lehetővé tenne. Mindez azt is jelenti, hogy az urbanizáció fejlettségének tényezői területileg kiegyenlítettebbek a gazdasági fejlettség tényezőinél.

Kimutatható, hogy az összességében legmagasabb ipari fejlettséggel rendelkező Északkelet-Dunántúlon és még néhány iparilag fejlett északkeleti körzetben a legnagyobb az urbanizáció viszonylagos lemaradása. Ez elsősorban a budapesti és a Komárom megyei agglomerációra és a Veszprém megyei ipari településcsoportra jellemző. Ezzel szemben az urbanizációs szint a gazdaságilag nagyobb mértékben elmaradott körzetekben (a Tiszántúl egész keleti részén, valamint a déli Duna-szakasz menti körzetekben) előzi meg a gazdasági fejlettséget. Ez a tény nem jelenti azt, hogy a területek urbanizációs fejlettsége magas volna, csak viszonylag magasabb a gazdaságinál. Másrészt azonban rámutat arra, hogy a déli Duna-szakasz mentén kialakulófélben vannak egy lehetséges magasabb ipari fejlettség urbanizációs előfeltételei.

Az extenzív és az intenzív ipar területi összefüggései

Az erősen iparosodott északi körzetek az ipar korszerűsége, az ipari modernizáció szempontjából rendszerint nem állnak az élen. Ezekben a körzetekben sokszor magas a korszerűtlen, extenzív iparágak, azaz a magas munkaerőigényű iparágak aránya a fejlett, korszerű, intenzív iparágakhoz viszonyítva. Ugyanakkor az iparilag fejletlenebb körzetekben, azokban a térségekben, amelyek gazdasági szerkezetére még a primer, esetleg a tercier ágazat túlsúlya jellemző, a kis volumenű, de rendszerint új telepítésű ipar relatíve korszerű, s így a hagyományos, elavult ipar hiánya következtében ezeknek a térségeknek csekélyebb ipara általában korszerűbb vagy korszerűbbnek tűnik, mint az iparilag tradicionálisan fejlett térségeké, amelyekben ugyanakkor az intenzív ipari fejlődésnek legtöbb feltétele a tudományos-technikai, valamint irányító központi funkciók vonatkozásában már adott.

Az iparilag fejlett térségekben a viszonylag nagy súlyú korszerűtlen ipar rekonstrukciója, illetve korszerű, új iparágakkal történő felváltása lassan, késedelmesen történik, s ennek tudható be, hogy az intenzív ipar Magyarországon nem azokban a központokban fejlődik elsősorban, ahol az annak bázisát képező tudományos-műszaki-kulturális-urbanizációs feltételek kialakultak, hanem sok esetben ezekre a központokra támaszkodva, de ezeken kívül eső településeken.

Például a budapesti, veszprémi és győri tudományos oktatási és irányító központokra támaszkodva, intenzív irányba fejlődik Északkelet-Dunántúl kisebb városainak ipara.

A miskolci irányító, urbanizációs és tudományos központra támaszkodva fejlődik intenzív irányban a borsodi agglomeráció kisebb új városainak (Kazincbarcika, Leninváros) ipara.

A budapesti és miskolci ipar viszonylag mind korszerűtlenebbé válik az extenzív jellegű ipar nagy súlya miatt. Azt nem mondhatjuk, hogy az extenzív, illetve intenzív jellegű ipar egyáltalán nem fér meg egymás mellett, de a fejlődés tendenciája az extenzív és az intenzív iparok területi szétválása felé mutat. A nemzetközi vizsgálatok alapján is tapasztalható olyan tendencia, miszerint az iparilag fejlett térségekben a korszerű, új, dinamikus ipar kiszorítja a hagyományos régi ipart, amely részben a mezőgazdasági eredetű nyersanyagok feldolgozásával, részben a tanulatlan munkaerő viszonylagos bőségére támaszkodva az iparilag fejletlen, mezőgazdasági területekre szorulva segíti elő azoknak iparosodását.

Az ipar területi fejlődésének ez az általános tendenciája a vizsgálatok tanúsága szerint nálunk néhány esetben csak korlátozottan érvényesült. Egyes esetekben olyan helyekre települt az új ipar, ahol kellő mértékű tanulatlan munkaerő áll rendelkezésre, tehát a kisebb, még mezőgazdasági területek centrumaiba, a volt mezővárosokba. Ezekbe elsősorban az extenzív jellegű, korszerűtlenebb ipar települ. Más esetekben a korszerűbb ipar — kiszorulva az iparilag fejlett központokból — a felsőfokú központokhoz viszonylag közeli területekre települ, amelyeken még támaszkodni lehet a fejlett, tudományos irányító központok bázisára, de ahol eddig még nem fejlődött ki hagyományos, zömében korszerűtlen ipar, amely akadályozná az intenzív jellegű fejlesztést. Ezt tapasztalhatjuk a már említett budapesti, veszprémi és borsodi példáknál. Az extenzív ipari központokba természetesen a többi iparilag fej-

lett térséghez hasonlóan ugyancsak települ valamelyes korszerű új ipar, sokszor éppen ipari rekonstrukció során. Ezeknek a városoknak az iparszerkezete tehát a nemzetközi tapasztalatoknak megfelelően ugyancsak korszerűsödik, csak éppen nem olyan ütemben, hogy az ipar területi alakulásának fent leírt hazai tendenciáit módosítaná. Hasonló jelenséget a lakóterületek fejlődése során is tapasztaltunk, amikor az értékes, belső városmag rekonstrukciójára nem fordítottunk elég gondot, a beépítetlen, szabad területeket felhasználó lakótelepek egyszerűbb, olcsóbbnak tűnő építésének biztosítva elsőbbséget.

Az iparilag fejlett települések korszerűtlen iparának rekonstrukciója az iparfejlesztés kulcsfontosságú feladata, amelynek megvalósítása nélkül e térségek krónikus munkaerőhiánya sem oldódik meg, s egyben a térségek intenzív iparfejlesztését is akadályozza. Ugyanúgy, ahogy az elavuló városmagok rekonstrukciója nélkül, az új külső lakótelepek korszerűsége ellenére, a városok urbanizációs fejlettsége alacsony marad.

A tercier ágazatok és az ipar területi fejlettsége közötti összefüggések

A tercier ágazat fejlődése sok fejlett körzet esetében területileg egybeesik az ipar fejlődésével, mégsem mondhatjuk, hogy az iparilag fejlett térségek egyben a tercier ágazat szempontjából is fejlettek, mivel a tercier fejlődés központjai nemcsak az iparfejlődés, hanem a gazdasági fejlődés valamennyi szektorának, a mezőgazdaságnak és az idegenforgalomnak a központjai is. A hagyományos ipari körzetek tercier fejlettsége általában magas, de nagyobb mértékben elmarad a gazdasági fejlettség igényei mögött. A tercier központok nemcsak a lakosságot ellátó, hanem gazdaságirányítási centrumok is, továbbá a tudományos és kulturális élet központjai. Az ipar és a tercier ágazat területi együttalakulásának, illetve elkülönülésének több típusát különböztetjük meg.

Így többek között Budapest és Miskolc nemcsak saját iparuk irányító központjai, hanem például Budapest az egész országnak, Miskolc pedig az egész borsodi iparterületnek irányító és tudományos bázisa, de a nagyváros ipara viszonylag gyengébb műszaki fejlettségű.

A másik típusra példa a Veszprém körüli településhálózat, amelyben a veszprémi tudományos-oktatási-kulturális irányító központ különvált a más településekben kifejlődött ipari centrumoktól, az irányító központban kicsiny az ipar súlya.

A harmadik típus Pécs körül van kialakulóban, ahol a magasan fejlett központ jelenleg még viszonylag kis hatósugarú, de tervezett rendeltetése az, hogy a hozzá kapcsolódó, jövőben kifejlesztendő déli Duna-szakasz menti ipari terület intenzív irányító bázisává váljon, saját ipara fejlesztésével párhuzamosan.

A negyedik formát Szeged és Debrecen példázza, ahol a tudományos és irányító szerepkör mellett e központok gazdasági és ipari fejlettsége közepes, a hozzájuk tartozó térségek gazdasági színvonala alacsony, központi szerepkörük kialakult potenciálja kihasználatlan.

A társadalmi-gazdasági fejlettség és az életszínvonal területi különbözőségei

Az életszínvonal alakulását legelőnyösebben az befolyásolja, ha egy és ugyanazon a területen fejlett a szekunder és a tercier szektor, valamint az urbanizációs infrastruktúra. Közepesnek mutatkozik, illetve az átlagosnál erősebben elmarad az életszínvonal ott, ahol erős az ipar, de gyenge a tercier szektor és a központi szerepkör, vagyis elmaradott a településhálózat. Az életszínvonal azokban a körzetekben a legelmaradottabb, amelyekben a szekunder és a tercier szektor gyengesége, fejletlensége mellett a mezőgazdasági termelő tevékenység személyi jövedelmezőségi színvonala is alacsony. Az idegenforgalom az életszínvonalban mutatkozó területi egyenlőtlenségek alakulására mind ez ideig igen mérsékelt hatást gyakorolt, s amennyiben hatott, akkor is nagyobb gyakorisággal az egyébként is magasabb társadalmi-gazdasági fejlettségű térségekben. De a Balaton mentén (déli partján) és Nyugat-Magyarországon találunk példát arra, hogy az idegenforgalom gyengébben fejlett térségek népességének életszínvonalára emelően hat.

Az életszínvonal és az ipari jövedelmek kapcsolata igen szoros. Sajnos vizsgálatunk a jövedelmek alakulásának teljes spektrumát — a statisztikai bázis hiányosságai miatt — nem tárhatta fel. Nincs ismeretünk a tercier szektorból, az építőiparból, a háztáji és kisüzemi mezőgazdaságból származó jövedelmekről. Az ipari jövedelem az erőteljesen iparosodott, nehéziparra specializálódott térségben a legmagasabb. Az ipari jövedelmek az ingázás révén jelentős hatást fejtenek ki közeli, néha ipari centrumoktól távoli, lényegesen kisebb mértékben iparosodott körzetek életszínvonalára is.

Az életszínvonal területi kiegyenlítettsége erősebb, mint a gazdasági és a társadalmi fejlettségé, főleg a magas szintű ipari fejlettségű körzetekben marad el nemcsak a termelési, hanem a képzettségi színvonal mögött is.

Az urbanizáció belső törvényszerűségei

Az urbanizációs fejlettséget összetevő tényezők szempontjából jellemző törvényszerűség, hogy az intézményhálózat és ezen belül a ke-

reskedelmi központok hálózata a leginkább kiegyenlített fejlettségű az országban. Sokkal polarizáltabb a műszaki infrastruktúra-hálózatok fejlettsége. Ez utóbbiak közül a leggyengébben fejlett és egyúttal területileg a legkoncentráltabb a csatornahálózat fejlettsége.

A lakásellátottság és a lakás minőségének együttes vizsgálata azt a törvényszerűséget mutatja, hogy az erősen fejlett iparú területeken, ahol a népességkoncentráció, a munkaképes korú népesség aránya a legmagasabb, a népességgyarapodás, a bevándorlás mögött elmaradt a lakásfejlesztés. A lakásépítés e térségekben mind ez ideig nem tudta kielégíteni a mennyiségi és minőségi lakásigényt. Ugyanakkor a gyengén fejlett területeken, ahol a nagyarányú elvándorlás következtében csökkent a népesség, a lakásellátottság automatikusan javult, ill. mennyiségileg látszatra kedvezőbbnek tűnik.

A lakások korszerűsége és műszaki felszereltsége a fejlett területeken nagyobb, de az elmaradott területeken is növekszik. Mindennek következtében Magyarország extenzív fejlettségi fokán törvényszerűnek látszik, hogy a lakáshelyzet a lakossági infrastruktúra egyik legkiegyenlítettebb eleme, de ezen belül annál inkább romlik, minél magasabb a terület társadalmi-gazdasági fejlettsége. A jelzett tendencia megváltoztatására jelenleg nagy lakásépítési erőfeszítések folynak, de ennek mechanizmusa, belső struktúrája — a magánlakásépítés nagyobb falusi aránya miatt — negatív tendenciákat is erősít, mert gyengébben fejlődő térségeket és településeket részesít viszonylagos előnyben a fejlettekkel szemben.

Az urbanizáció fejlettségére jelentős hatást gyakorol az országos és nemzetközi közlekedési hálózatba való bekapcsoltság. Ez is egyik tényezője annak, hogy az ország északi része lett a fejlett ipari tengely. A többi országrészben annál nagyobb a közlekedési hálózatba bekapcsoltság fejlesztő hatása, minél több irányú közlekedési kapcsolatot tesz lehetővé a központok csomóponti jellege. Ez azonban csak ott okozza a fejlettség növekedését, ahol egyben jelentős áru- és személyforgalmat is lebonyolít a csomópont, ami nem mindenütt tapasztalható. (Például a szombathelyi és a nagykanizsai csomópont kihasználatlan.) Az arányos fejlődés egyik tényezője a meglevő csomóponti előnyök gazdasági fejlesztéssel való kihasználása.

Bár nem vizsgálati eredmény, mégis abból valószínűsíthető következtetés, hogy az ország területi struktúráját nagymértékben fogja befolyásolni a Duna—Rajna-csatorna megnyitása. Elsősorban tovább erősíti a már jelentősen fejlett észak-dunántúli gazdaság koncentrált növekedését. Másodsorban megindíthatja a déli Duna-szakasz területének bekapcsolódását az országos és nemzetközi forgalomba, és ott magasabb ipari fejlettséget hozhat létre. Ezt elősegíti az is, hogy ez a terület urbanizáció terén már fejlettebb, mint ahogy a termelés lehetővé tenné. Ezen a dél-dunai fejlesztésen keresztül találhatja meg a pécsi irányítási centrum a neki megfelelő ipari és nemzetközi hátteret.

A clusteranalitikus vizsgálatok felhívták a figyelmet arra, hogy az a megállapítás, hogy a térség fejlett, közepesen fejlett, illetve elmaradott, még nem ad választ a térség összes jellegzetességére, a térségekben rejlő potenciák összességére. Mindegyik fejlettségi szinten néhány jellegzetes és egymástól különböző körzettípust találunk. Ugyanarra a fejlettségi fokra különböző tényezők egymástól különböző fejlettségi összetételei jellemzőek. E típusok jellegzetességei jó alapot szolgáltatnak a fejlesztési célkitűzések típusainak kialakításához. Ha a fejlett körzeteknek három, a közepesen fejlett körzeteknek öt, az elmaradott körzeteknek ugyancsak öt alapvető típusa van, akkor ezeknek is ugyanannyi fejlesztési céltípus felel meg. Jellemző törvényszerűség, hogy a közepesen fejlett térségek a leginkább diverzifikált típusúak. Tervezési felhasználási lehetőséget jelent, hogy az elmaradott körzettípusok esetében a közepesen fejlett körzettípusok valamelyikét lehet fejlesztési célul kiválasztani. A közepesen fejlett körzettípusok számára pedig valamelyik fejlett körzettípus lehet az elérendő cél. Alkalmat ad ez a típusalkotási mód arra is, hogy a kialakult, kevés számú fejlett körzettípus hiányosságait és esetleges hibáit a célok kitűzésekor korrigáljuk. A kialakult típusok nyilvánvalóan törvényszerűségek érvényesülése alapján különülnek el egymástól. Ezek tehát mutatják a törvényszerűségeknek inkább megfelelő formációkat, s vizsgálatunk lehetőséget teremt a törvényszerű típusok hibáinak, komplexitásuk hiányainak pótlására, korrigálására is.

A településhálózati fejlettség társadalmi-gazdasági fejlettséghez való viszonyának törvényszerűségei

A településhálózat fejlettségét viszonyítottuk a társadalmi-gazdasági fejlettséghez. Ennek alapján megállapítottuk, hogy az iparilag még gyengén fejlett mezőgazdasági területektől eltekintve, minden többé-kevésbé iparosodott vagy idegenforgalomra specializálódott területen a településhálózat és az urbanizáció kisebb vagy nagyobb elmaradása mutatkozik. A társadalmi-gazdasági fejlettség növekedése, egy alacsonyabb fejlettségnek megfelelő, elmúlt időszakban kifejlődött településhálózatban valósult meg. A kisebb jelentőségű lemaradást törvényszerű, sőt extenzív fejlettségi fokon elkerülhetetlen általános tendenciának tekinthetjük. A lemaradás az extenzív fejlettségi fokon csak abban az esetben képezi a termelőerők növekedésének akadályát, ha közvetlenül a termelést szolgáló ipari műszaki infrastruktúra elégtelen. Ezt pedig az ipari ágazat maga szokta pótolni.

A lakossági infrastruktúra hiánya csak akkor kezd hatni, amikor munkaerőhiány jelentkezik és ebből eredően a képzettebb, illetve az igényelt munkaerőt csak az urbanizációs előnyök vonzóerejével lehet helyben tartani, illetve bevándorlásra késztetni. A munkaerő mennyiségi hiánya közvetlenül hatást gyakorolhat az intenzív ipari fejlettség kifejlesztésére, illetve az infrastrukturális elmaradottság felszámolására. Extenzív feltételek mellett még megengedhető urbanizációs lemaradást főleg az extenzív szempontból fejlett és közepesen fejlett ipari körzetekben találunk. Ezzel szemben a budapesti agglomerációban, a Komárom megyei fejlett ipari agglomerációban, a Veszprém megyei fejlett ipari településcsoportban, továbbá a borsodi agglomeráció északi részén mértük a legnagyobb mérvű településhálózati és urbanizációs lemaradást országos viszonylatban is. Ennek ismeretében még időben meg lehetne akadályozni azt, hogy a jelzett fontos ipari területeken meginduló intenzív fejlődést megakassza a településhálózat és az urbanizáció fejlődésének lemaradása.

Ha a mai helyzet nem változik, csak hatalmas anyagi áldozatokkal járó infrastruktúrakorszerűsítés teremtheti meg a tényleges intenzív fejlesztés feltételeit. Azt, hogy az anyagi áldozat milyen nagy mértékű lehet, az bizonyítja, hogy Magyarországon az összes infrastrukturális állóeszköz-állomány 1974-ben közel 600 milliárd forint értékű volt, míg a közvetlenül termelő állóeszköz-állomány csak 320 milliárd forint. Tehát hátramaradás esetén az infrastruktúra és urbanizáció lemaradásának pótlására esetleg kétszeresen nagyobb beruházások kellenek, mint a termelőerők fejlesztésére. Mivel a hatalmas beruházási összeget nehéz előteremteni — csak az intenzív fejlettség teremtheti elő —, szinte törvényszerű, hogy az extenzív fejlettségi szakasz végső fázisa és az intenzív fejlettségi szakasz kezdetének időszakában (amely ma Magyarországon aktuális) növekszik az infrastrukturális elmaradottság. E lemaradás nem annak a következménye, hogy az infrastruktúra nem fejlődik. Itt inkább a termelőerők fejlesztésének nagyarányú előrefutásáról van szó. Ezt támasztja alá, hogy az infrastrukturális állóeszközök aránya 1950-ben még az összes állóeszköz 74%-a, 1960-ban kb. 67%-a, 1970-ben már csak 60%-a, 1974-ben pedig kb. 56%-a. A számsor országos szinten igazolja a körzeti és kiemelt településekre vonatkozó adatelemzések számszerűleg rögzített és területileg konkrétan lokalizált megfigyeléseit az infrastruktúra viszonylagos hátramaradásáról. Ez a hátramaradás nem jelentkezik az iparilag elmaradott Észak- és Kelet-Alföldön, és nem jelentkezik a déli Duna-szakaszon sem. Ebből azonban nem lehet azt a következtetést levonni, hogy az egyetlen tennivaló a településhálózat és urbanizáció fejlettségében gazdasági fejlettségét elérő, de gazdaságilag elmaradott déli és délkeleti területek iparosítása. Ugyanis, ha ott az iparfejlesztés elérné az észak-dunántúli fejlettséget, a lemaradás még nagyobb volna. A fő tennivaló a viszonylag lemaradt infrastruktúra és urbanizáció költséges pótlása és korszerűsítése a gazdasági-társadalmi fejlettségnek megfelelő szintig, a fejlesztésre kiválasztott vagy kiválasztandó területi pólusokban, akár fejlett, akár fejletlen körzetekre esnek, mert fejlesztési pólus mindhárom fejlettségi fokú körzetben lehetséges.

A konkrét vizsgálati eredmények alapján igazoltnak tekinthető hipotéziseinknek az a felvetése, hogy extenzív fejlettség feltételei között az infrastruktúra fejlődése lassúbb, mint a magasabb ipari fejlettségű térségek gazdasági fejlettségének növekedése. Ez a gazdasági fejlődés lelassulásához vezet éppen ott, ahol az ipar fejlődése az átlagosnál jelentősebb és intenzívebb; de nem vezet bajokra ott, ahol az ipar fejlesztése lassúbb ütemű és maga után vonja az infrastruktúra ugyancsak lassú ütemű fejlesztését. Ahol azonban az intenzív ipari fejlesztés elkezdődik, ott az infrastruktúra és urbanizáció nagyobb mértékű lemaradása a további gazdasági fejlődésnek esetenként katasztrofális akadályává válhat.

Az extenzív szakaszban a termelőerők, a népesség, a népsűrűség növekedési mértékének nem megfelelő infrastrukturális fejlődés időközönkénti helyi fejlődési hullámmozgásokra vezethet, amelynél a továbbfejlődés helyi küszöbeit a gazdasági ipari) fejlődés túlzott előrefutása okozza. Ez a hullámmozgás-rendszer területenként különböző időpontokban következhet be, és így az egyes, már túlzsúfolt, aránytalanul fejlődött körzetek vagy központok ipari fejlesztésének megakadását ki lehet pótolni máshol, ahol éppen infrastrukturális hullámhegy van.

Az intenzív fejlettségi szakasz elérésekor ez a hullámrendszer fordított előjelűvé válik. Ebben a szakaszban a fejlődés előfeltétele, hogy az infrastrukturális és urbanizációs fejlettség fusson előre a gazdasági fejlettség konstans növekedéséhez viszonyítva. Az infrastruktúra fogadóképességét előre kell kiépíteni a jövőbeli gazdasági fejlődés számára. Így előállhatnak az infrastrukturális fejlődés olyan hullámvölgyei, amelyek időszakában egy időre szüneteltetni lehet a már kellő fogadóképességű infrastruktúra költséges fejlesztését, s ez alatt az ipar intenzív fejlesztése utolérheti az infrastrukturális kapacitás nyújtotta lehetőségeket. Ezek lesznek a területi fejlődés leghatékonyabb szakaszai, amelyeket kevésbé hatékonyak követhetnek a kapacitás kihasználása után.

Elméletileg elképzelhető, de gyakorlatban még ismeretlen a területi fejlődésnek olyan tervszerű irányítása, amelyben a gazdasági fejlettség helyi területi hullámmozgása és küszöbei, vagy az infrastruktúra-fejlődés gazdasági kü-

szöbei megszüntethetők. Ehhez egy folyamatos és párhuzamos, állandóan megújuló, arányos infrastrukturális és gazdasági fejlődés tervszerű végrehajtása lenne szükséges. Egy ilyen arányos területi fejlődés feltételei még egyáltalán nem ismeretesek. Ugyanis a tercier ágazatok termelékenységének növekedése még a legfejlettebb tőkésországban, az USA-ban is csak kb. negyedrésze a termelő ágazatok termelékenység-növekedésének. Körülbelül ugyanez az arány az infrastruktúrák építésének termelékenységnövekedése, vagyis az építőipar és az intenzív fejlettségű ipari ágazatok termelékenységnövekedése között.

Ugyanakkor az építési infrastruktúra megvalósulása után kb. ötször hosszabb ideig (100 évig) használható, miközben a termelés gépi állóeszközalapja ötször is (kb. 20 évenként) kicserélhető, műszakilag fejlettebb és termelékenyebb termelőeszközökre. Amíg ez a helyzet változatlan, addig nem lehetséges az infrastruktúrák hátramaradásából eredő, fejlődést akadályozó küszöböket és a gazdasági fejlődés időszakos, helyi megakadályozásának küszöbeit megszüntetni. A termelőerők és az infrastruktúrák folyamatos, arányos együttfejlődése csak azzal a feltétellel válik lehetővé nagy távlatban, hogy az infrastruktúrák épülésének, vagyis az építőiparnak termelékenysége növekedik, intenzívebbé válik. Ez esetben megszűnik az urbanizáció lemaradása. Ez a távlati állapot körülbelül a fejlett szocializmus gazdasági-társadalmi fejlettségi színvonalát igényli. Mindenesetre feltételezi a tudományos-technikai forradalom intenzív fokát, az automatizált termelést, a tudomány termelőerővé válását az építésnél is. Csak egy ilyen fejlett termelőapparátus teremtheti meg az infrastruktúra intenzív fejlesztésének és hatékonyságának feltételeit.

A területi kiegyenlítődés és területi polarizáció törvényszerű tendenciái

Törvényszerű tendenciának mutatta ki a vizsgálat, hogy az általános társadalmi-gazdasági fejlettség extenzív szintje összefügg a településhálózat népességi és funkcionális koncentráltságával. Minél magasabb a körzetek és központjaik társadalmi-gazdasági fejlettsége, annál koncentráltabb településhálózatuk. A közepesen fejlett körzetek többsége közepesen koncentrált. Az erősen dekoncentrált településhálózatú területek általában alacsony társadalmi-gazdasági fejlettségűek. A fejlett körzetek esetében az intenzív fejlettség felé haladás az ipar és a fejlettség településhálózati dekoncentrálódásával jár együtt (mint pl. Északkelet-Dunántúlon és a borsodi iparvidéken). Ez a dekoncentrálódás azonban azonos a több településre koncentrálódással és mindig a közepes területi koncentrálódás felé halad, sohasem az erősen dekoncentrált településhálózat felé. Egyes elmaradott körzetek éppen a jelentősen dekoncentrált külterület, vagyis a tanyás vidékek miatt statisztikailag erősen koncentráltaknak mutatkoznak. A tanyai lakosság fogyása is koncentráló tényező, holott ezek elmaradott területek.

Elemzésünk alapján törvényszerűnek látszik, hogy a funkcionális koncentráltság, vagyis a gazdasági, társadalmi funkcióknak a kiemelt településekbe koncentrálódása általában nagyobb mértékű a népességkoncentrációnál. Ez a jelenség erőteljesebben nyilvánul meg az elmaradott és közepesen fejlett térségekben, mint a fejlett körzetekben. A kiemelt települések legkoncentráltabb tényezői az ipari műszaki fejlettség, valamint a közép- és felsőfokú képzettség, ezek mellett még a csatornahálózat. Ezek messze felülmúlják a népességkoncentrációt, a foglalkoztatottság és az életszínvonal koncentrációját, az urbanizáció, és főleg a lakáshelyzet koncentráltságát.

Az általunk elvégzett nagyszámú különböző faktoranalízis és egyéb statisztikai adatelemzések alapján vizsgálatokat végeztünk annak megállapítására, hogy Magyarország fejlettségének jelenlegi fokán a különböző területi egységek, körzetek és kiemelt települések fejlettségének kialakításában mely tényezők vesznek részt területileg koncentráltabb, és melyek területileg kiegyenlítettebb formában. Megvizsgáltuk az egyes mutatószámok és tényezők területi szóródását. Minél nagyobb valamely tényező minden területi egységre vonatkozóan megfigyelt értékeinek szórása, annál nagyobb a tényező polarizációs hatása a térben. Minél kisebb a relatív szórás, annál nagyobb a tényező területi kiegyenlítő hatása.

A tényezők szórásértékei alapján egyértelműen megállapítható, hogy a jelenlegi fejlettségi fok mellett a legnagyobb szórást, vagyis polarizáltságot a népesség mennyiségi koncentráltsága mutatja, de csak Budapest és agglomerációja aránytalanul nagy népességszáma miatt. Igen nagy szórást mutat a nagyberuházások területi elhelyezkedése. A nagyberuházások 88%-a egyértelműen az ország északi részének középső és különösen északkelet-dunántúli szakaszára, és ezenfelül a borsodi agglomerációra, a gyöngyösi körzetre, valamint még Pécs környékére koncentrálódott 20 éven keresztül. Polarizált struktúrát mutatnak általában a bevándorlást és ingázást vonzó extenzív fejlettségi feltételek és azonkívül az ipari műszaki technológiák korszerűsége és fejlettsége. Ezek a legpolarizáltabb fejlesztési tényezők. Ha nem ilyen nagy mértékben, de még mindig polarizációt mutat a műszaki infrastruktúrák közül a csatornával való ellátottság. Polarizált még a mezőgazdaság termelékenységének a termelőterület nagyságához való viszonya. Végül pedig a felsőfokú végzettségűek térbeli aránya. Sokkal kiegyenlítettebbek a foglalkoztatottsági viszonyok a primer, szekunder és tercier szektorban egyaránt,

az életszínvonal különböző tényezői és a 8 osztályt végzettek térbeli elhelyezkedése.

A naturális mutatószámok Bennet-mutató szerinti sorbaállítása hasonló eredményre vezetett, mint a faktoranalitikus vizsgálat. Eszerint a legnagyobb mértékben polarizált, vagyis legnagyobb szórású tényezők a lakossági műszaki hálózatokkal való ellátottság és a városi népességkoncentráció tényezője, ha Budapesttel együtt vizsgáljuk. Ezenkívül polarizált még a kórházi ágyakkal való ellátottság. Ezután következik a középfokú és felsőfokú végzettséggel rendelkezők polarizáltsága. Kiegyenlítettek, vagyis kis szórási értékűek a foglalkoztatottság, valamint az ipari és tercier dolgozók arányának területi mutatószámai, még kiegyenlítettebbek a jövedelmi és életszínvonal-mutatók, beleértve a kereskedelmi forgalmat és üzletekkel való ellátottságot is.

Az újabb keletű, korszerűbb funkciók először kevés arra alkalmas pólusban, viszonylag elhatárolt szűk területen születnek meg és fejlődnek ki (pl. az új, korszerűbb nagyberuházások, a tudományos újítások, tudományos kutatóközpontok). Azok a tényezők viszont, amelyek már hosszabb időszak óta hatnak, a fejlettség növekedésével decentralizálódnak, lefelé gyűrűznek az átvevőképes településekbe és a kiegyenlítődés irányába mutatnak. Az újonnan belépő fejlesztési tényezőkhöz hasonlóan viselkednek a nagyon költséges vagy valamiért nagyon ritka helyen fellépő tényezők, mert ezek természetszerűleg a kevés számú koncentrációs pólusokat követik. Minél nagyobb valamelyik területi egység fejlődési üteme, annél intenzívebb az új és ritka tényezők koncentrálódásának, pólusképzésének, a régebbi tényezők több helyre szétszóródásának, vagyis kiegyenlítődésének párhuzamos folyamata. Az anyagi erőforrások növekedése mind a koncentrálódás, mind a kiegyenlítődés folyamatának együttes mozgató ereje. Ahol a fejlődés gyors ütemű, ott gyorsan polarizálódnak az új funkciók, a technikai újdonságok, módszerek, valamint az ellátottság költségesebb tényezői. Ugyancsak az anyagi erőforrások növekedése teszi lehetővé először az ellátottsági, a technikai, valamint urbanizációs funkciók több helyen való létesítését, vagyis a kiegyenlítődést, a polarizációs központok számának növekedését.

A koncentrálódás és kiegyenlítődés párhuzamos, törvényszerű folyamata az extenzív fejlettség feltételei között aránytalan túlkoncentráltságra vezethet ott, ahol a gazdasági fejlettség növekedését vagy a népesség, a népsűrűség növekedését nem követi megfelelően a kiszolgálásához szükséges infrastruktúrák növekedése. Erről az alapvető törvényszerűségről már másutt is beszámoltunk, de ki kell egészítenünk azzal, hogy a túlzsúfoltság minden fajtája egyes fejlesztési tényezők és egyes gazdasági funkciók, tevékenységek kiszorulásához vezet, és ezáltal a kiegyenlítődés felé is hat. Így például vizsgálataink mutatják, hogy azoknak a városoknak az ipara, ahol munkaerőhiány lép fel, a fióküzemek telepítési helyeit nem a túlzsúfolt városokban, hanem a még munkaerő-felesleggel bíró más településekben választja ki. Ahol az extenzív és elavult ipar nagy súlyt képvisel, dominál, ott ez az intenzív ipar meghonosodását bizonyos mértékig korlátozza, a korszerű ipari üzemeket esetenként más településekbe kényszeríti, szorítja ki. Azok a városok pedig, amelyekben az intenzív ipar és az ehhez szükséges magas szintű, de munkaigényes tercier szektor honosodott meg, taszítják a még extenzív fejlettségű, munkaigényes iparokat. Ha a meglevőket nem is tudják más településbe kiszorítani, az új extenzív ipartelepítések már másutt valósulnak meg, vagyis ez a folyamat az ipar decentralizálását növeli.

A tercier tevékenységek terén a kiegyenlítődés és polarizálódás mechanizmusát a fent polarizált és lefelé szélesedő szolgáltatási és intézményi hierarchia változásaiban kell keresnünk. A költségesebb, ritkább használatú, specializáltabb és magasabb szakképzettséget igénylő intézmények, szolgáltatások és létesítmények kevés helyre koncentráltan jelennek meg. Így Magyarországon ezek egy része csak a fővárosban, másik része 5—7 más városba koncentrálva fejlődik. Minél alacsonyabb szintű azonban egy intézmény vagy műszaki infrastrukturális funkció, annál nagyobb és gyorsabb a területi kiegyenlíthetőség lehetősége. Ezért mutatnak a szórási mutatók az alapfokú ellátottságban és életszínvonalban mindig nagyobb, ma már jelentős kiegyenlítettséget.

Ez azt jelenti, hogy a hierarchia felső szintjein levő ellátó funkciók a hierarchia magasabb szintjei felől az alacsonyabb, decentralizáltabb szintek felé tendálnak. A múltban még magasabb szintű tevékenységek a fejlettség növekedésével alacsonyabb szintre kerülnek, több település válik a magasabb ellátási funkciók számára is fogadóképessé. Ezzel azonban nem változik meg az ellátási hierarchia felsőbb szintjeinek irányító szerepe, hanem állandóan újabban keletkező korszerűbb irányítási, ellátási, szolgáltatási, intézményi funkciók foglalják el az alsóbb szintekre átment tradicionális funkciók helyét. Így az ellátás fejlődése hierarchikus, felső szinten területileg mindinkább polarizálódik, alsó szinten mindinkább kiegyenlítődik. A koncentráció és kiegyenlítődöttség összetétele minden fejlettségi fokon más és más.

Állandó marad azonban a lefelé kiegyenlítő mozgások mellett a felsőfokú tercier funkciók mind nagyobb mértékű koncentrálódása és a változó tartalmú alsófokú funkciók mind nagyobb kiegyenlítődése. A polarizációs tendenciát fokozza a közlekedési hálózatok fejlesztése, a közlekedési átlagsebesség növekedése. A távolabbi pólusok is könnyebben elérhetőkké vál-

nak, s így növekszik vonzáskörzetük. Az alapszintű, illetve az azokba lecsúszó funkciókat az anyagi eszközök bőségének növekedése hozza létre mind több településben. Az anyagi eszközök bőségét a gazdasági fejlettség növekedése, az intenzív fejlettségi fok teszi lehetővé. Ennek a szakadatlan funkcióáramlásnak és -változásnak megfelelő településhálózati keret kifejlesztése az urbanizáció tervezésének legnagyobb és legfontosabb feladata.

FELHASZNÁLT IRODALOM JEGYZÉKE

I. Abadzsiev: Oktatás és tudomány a fejlett szocializmus építésének szakaszában. Béke és Szocializmus, 1972.

Ágh Attila: Marx kommunizmuselmélete és a tudományos-technikai forradalom. Társadalmi Szemle, 1971.

Bánsági—Szabó—Rácz: Gazdasági növekedés és a fejlődés intenzív periódusa. Közg. és Jogi Kiadó, 1975.

Dr. Bartke István: Az ország különböző területeinek iparfejlettségi szintjei. Orsz. Tervhiv. Tervgazd. Int. Közl. 1967. 3. sz.

Dr. Bernát Tivadar: Területi statisztika és gazdaságföldrajz. Területi Statisztika, XVIII. évf. 3. sz.

Bernát T.—Bora Gy.—Fodor L.: Világvárosok, nagyvárosok. Gondolat Kiadó. Bp. 1972.

Dr. Berend T. Iván: A tervezés hatása a gazdasági növekedésre.

Dr. Berend T. Iván: A gazdaságtörténeti következtetések a hosszú távú gazdaságpolitikai koncepciókhoz. (Hosszútávú Tervbizottság)

Bloch—Lemoine—Levy: Une image de la France en l'an 2000. Paris. La Documentation Française. 1972.

R. Cobeljie: A beruházási ciklus elmélete a szocialista gazdaságban. Belgrád. 1966.

Csernok—Ehrlich—Szilágyi: Az infrastruktúra történeti fejlődésének néhány jellemzője. Társadalmi Szemle. 1970.

Erdős Tibor: A termelés korszerűsödése és a gazdasági növekedés. Kossuth Könyvkiadó. Bp. 1974.

Erdős Tibor: Gazdasági növekedés a fejlett tőkés országokban. Kossuth Könyvkiadó. Bp. 1972.

C. A. Doxiadis—J. G. Papayannou: Ecumenopolis, the inevitable city of future. Athen's Politechnical Center, 1975.

ÉVM—VÁTI (Perczel K.): Magyarország településhálózat-fejlesztési tanulmányterve. 1. és 2. kötet. 1964.

J. W. Forrester: Conterintuitive behavior of social systems (A társadalmi rendszerek intuícióellenes viselkedése). EKISTICS, 1971.

J. W. Forrester: Systems analysis as a tool for Urban Planning (Rendszerelemzés mint a várostervezés eszköze). INSEE. 1970.

Dr. Francia László: A faktoranalízis alkalmazási lehetőségei a területi tervezésben. OT. Tervgazd. Int. Közl. Bp. 1974.

Gorinsky: Az urbanizációs folyamat természete és jellege. EKISTICS. 1971.

Granahan: A társadalmi-gazdasági fejlődés elemzése információs rendszer segítségével. EKISTICS, 1971.

Dr. Hentz Aurél: Területrendezési törekvések Magyarországon. Közgazd. és Jogi Kiadó. Bp. 1975.

Holló Mária: Technika és társadalom. Kossuth. Bp. 1974.

Lázár György: A népgazdaság területi szerkezetének fejlődése és néhány időszerű problémája. Gazdaság. 1969. 1. sz.

Komjáthyné Dr. Volly Edit—Márkus Viktor: Az iparfejlettségi, illetve iparosodottsági szint területi elemzésének lehetőségei az ipari vonzáskörzetek alapján. Területi Statisztika. 1974. 5. sz.

Dr. Kulcsár Viktor—Dr. Laczkó László: Magyarország megyéi és városai. Kossuth Kiadó. Bp. 1975.

B. Malisz: Teorija praga i njena primjena v urbanystickom i regionalnom planivanju (A küszöbelmélet alkalmazása a város- és regionális tervezésben). Varsó. 1970.

Marx Károly: A politikai gazdaságtan bírálatának alapvonalai (Karl Marx és Friedrich Engels Művei 46/I—II. kötet). Kossuth Könyvkiadó. Bp. 1972.

Merlin, P.: Méthodes mathématiques dans la planification urbaine. Presses Universitaires. Paris. 1975.

J. Heinz Müller: Methoden zur regionalen Analyse und Prognose. Hannover. 1973.

M. Nikolszky: A tudományos-technikai forradalom. Kossuth Kiadó. Bp. 1973.

Dr. Perczel—Dr. Gerle: A regionális tervezés és a magyarországi településhálózat. Akadémiai Kiadó. Bp. 1966.

François Perroux: Nemzeti függetlenség és kölcsönös gazdasági függőség. Közgazd. és Jogi Könyvkiadó. Bp. 1972.

Sesame: Scenarios européens. La Documentation Française. Paris. 1974.

T. Sudra: A gazdasági növekedés szakaszosságának okai a szocializmusban. Economista. Varsó. 1972.

I. F. Timcsik: Metodi ekonomicseszkovo oboszновanija razvit'ija gorodov i rajonov (Városok és régiók fejlesztésének gazdasági megalapozása). Izdatel'sztvo BUDIVELNIK. Kiev. 1974.

1007/1971. (III. 16.) MT. határozat: „A területfejlesztés irányelvei." 1971.

Wirth Gyula: Területi szerkezet és gazdasági növekedés. Területi Statisztika. 1969. 4. sz.

MAGYAR TUDOMÁNYOS AKADÉMIA KÖNYVTÁRA

ÖT LAKÓTERÜLET VIZSGÁLATA*

PATAKY TIBOR

A települések fejlesztésének az az egyik alapvető célja, hogy megteremtse a társadalom egészséges fejlődéséhez szükséges feltételeket. A lakóterületek építése — legalábbis építési volumen tekintetében — a települések fejlesztésének az elmúlt 15 év alatt (1960—1975) a legjelentősebb tényezője volt, de ezen belül a lakásellátás fejlődése a lakosság életszínvonalának egyik legfőbb alakítója. A lakásellátás kielégítő megoldásához rendkívül sok és egymással kölcsönösen összefüggő népességi, területi, települési, élettani, egészségügyi, pszichikai, szociológiai, gazdasági, ill. műszaki, valamint egyéb követelményt szükséges figyelembe venni. E szerteágazó követelményrendszerből a tanulmány a komplex lakóterületek infrastrukturális ellátását ragadja meg és erről az oldaláról foglalkozik a települések fejlesztésével.

A lakásfejlesztés első 15 éves programjának stratégiája alapján a lakásállomány mennyiségi növelésére koncentrálták az erőket. Ebben a kritikus időszakban a minőségi fejlesztés azért szorult a háttérbe, mert a rendelkezésre álló gazdasági eszközök, a mennyiségi fejlesztéssel párhuzamosan, a minőségi fejlesztést csak igen mérsékelten tették lehetővé.

Az eltelt 15 év alatt a társadalmi fejlődés — a gazdasági fejlődés eredményeképpen — meggyorsult és a népesség életszínvonalának a jelentős elemelkedése magával hozta a társadalmilag reális igények növekedését is.

A fejlődésnek és az igények növekedésének ebben a periódusában azért fontos a tömeges, telepszerű lakásépítési akcióterületeken elért eredményeket megvizsgálni, mert a kedvező tapasztalatokat és a jelentkező hibákat célszerű a következő építési periódusban figyelembe venni.

Így került sor öt nagyvárosunk, éppen befejezés előtt álló tömeges, telepszerű lakóterületének kiválasztására és vizsgálatára.

Az öt lakótelepen — Budapest-Újpalota (12 648 lakás), Szeged-Tarján lakótelep (6561 lakás), Tatabánya-Dózsakerti lakótelep (3155 lakás), Székesfehérvár-Velinszky lakótelep (2198 lakás), Szolnok-Zagyvaparti lakótelep (1700 lakás) — megépült közel 26 300 lakás kereken 100 000 főnyi népességet érintő elemzése, a lakóterületek infrastrukturális ellátottságának a vizsgálatával foglalkozott. Ez a vizsgált lakásállomány, a negyedik ötéves tervidőszakban az állami célcsoportos lakásépítés keretében megvalósult beruházásnak kb. 18—20%-át képviselte.

Az elemzés lakóterületenként három fő témakörben történt. Ezek az alábbiak voltak:

— a lakóterületek helykiválasztásának szempontjai;

— azok infrastrukturális ellátásának tervezési elvei és megvalósításuk;

— a beruházás során felmerült nehézségek, tapasztalatok.

A vizsgálat tehát először a lakóterületnek a város szerkezetébe való beilleszkedésével foglalkozott, majd a megvalósult lakóterület határain belül vizsgálta a kialakított életfeltételeket.

A vizsgált lakóterületek helykiválasztásának szempontjai

A vizsgálatra kiválasztott öt lakóterület lakásai a települések szerepköre szerint

— az országos központban (Budapesten) és

— felsőfokú központi szerepkörrel felruházott városokban épültek.

Ezek közül Újpalotán, a Tarján és a Dózsakerti lakóterületeket a városok perifériális, aránylag alacsony százalékú (1,3—3,2%) szanálást igénylő területeire telepítették, míg a Velinszky és a Zagyvaparti lakóterületeket a városközpontok szomszédságába, rekonstrukciós területeken, 10—22%-nyi, általában igen rossz állagú lakás felszámolása mellett valósították meg.

Mind az öt lakóterület a jelenleg érvényben levő általános rendezési tervek területfelhasználási előírásai szerint lakóterület céljaira kijelölt területen fekszik. Érdemes megjegyeznünk, hogy a telepítés felmerülésének időpontjában,

* A tanulmány a „Nagyobb városi lakótelepek infrastrukturális ellátásának alakulására vonatkozó elemzés" című kutatómunka eredményeit foglalja össze. A kutatás 1975-ben az ÉVM Területrendezési és -fejlesztési Főosztály megbízásából folyt a VÁTI Tudományos Irodáján. A szerző munkatársai: dr. Korompay György, Halmos Béla, Mechtl Alfrédné és Mészáros Piroska voltak.

tehát a megvalósulás előtt 8—9 évvel érvényben levő általános rendezési tervek ezekre a területekre Újpalotán zöldterületet, a Tarján és a Dózsakerti lakóterületek helyén pedig családi házas vagy legfeljebb társasház jellegű beépítést irányoztak elő.

Az általános rendezési tervek megváltoztatása sajnos az elmúlt 15 év tömeges beépítésű lakóterületeinek nagy százalékára jellemző. A változás szükségszerűségét az esetek többségében a rendelkezésre álló gazdasági erőforrásokból a maximális mennyiségű lakásépítés szándékával igyekeztek indokolni. Így ezek a törekvések, a távlati városrendezési elvek egy-egy helyes elképzelésének a feladását, illetve infrastrukturális téren rendszerint csak jóval későbbi időpontban megvalósítható kompromisszumos megoldást jelentettek.

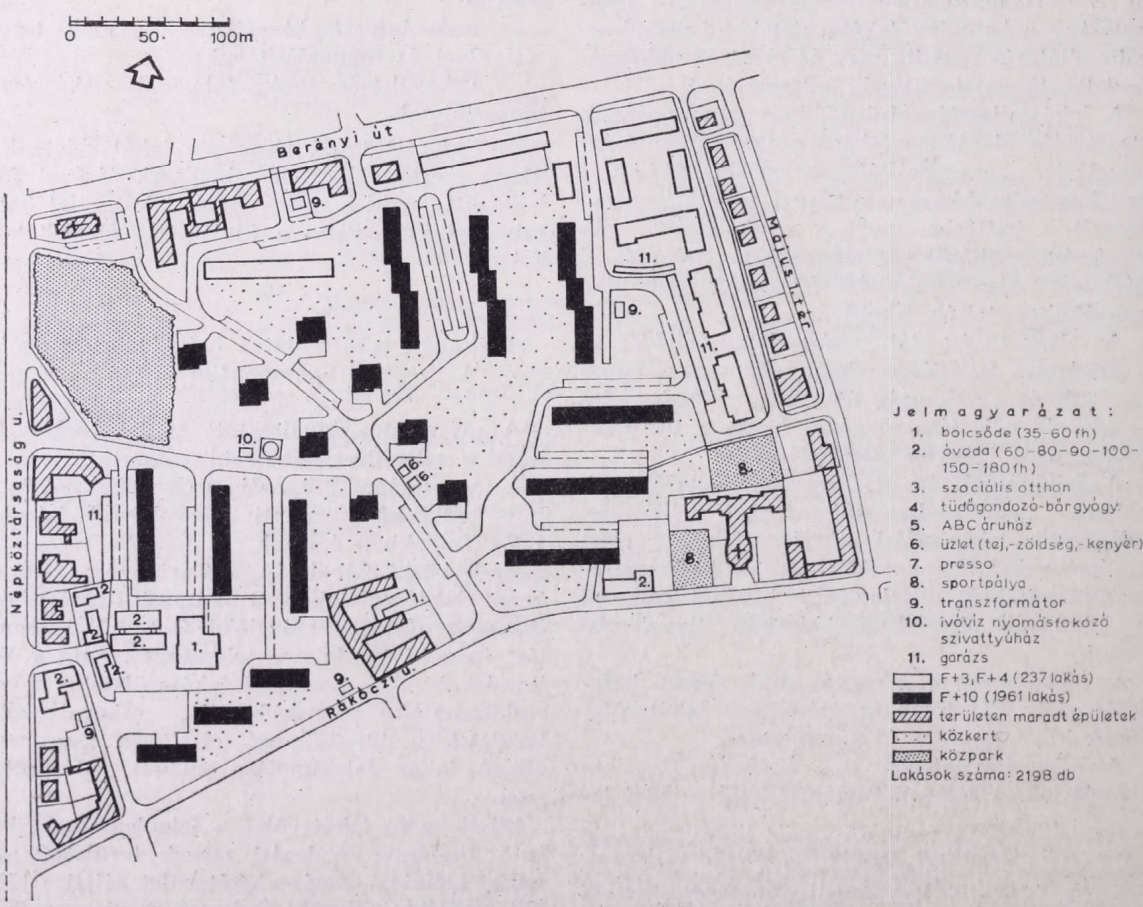
A területek kiválasztása nem könnyű feladat. Bemutatott példáink esetében is igen sok szempontot felvető tárgyalás eredményeképpen alakulhatott ki az a döntés, mely a városrendezők és a beruházás irányítói között lezajlott vita nyomán végül is kijelölte a lakóterületeket.

A szolnoki és székesfehérvári területeket a városrendezési terv ugyan egyértelműen I. övezetű lakóterületnek jelölte ki, de itt a problémát a kijelölés időszakában (1967—1968) a területen meglevő ugyan rossz állagú, de nagyszámú lakóépület szanálására fordítandó költségek ellensúlyozása okozta.

Székesfehérváron fokozta ezt a nehézséget a telepítés helyén átmenő 8. sz. főközlekedési út kiiktatásának feladata is, mely a beépítési terv többszöri módosítását vonta maga után. A régi út nyomvonala azonban a lakóterület szerkezetéből mégsem tűnt el és a lakóterület végső kialakítására is rányomta bélyegét.

A telepítési problémák részletesebb érzékeltetésére a *szegedi Tarján lakótelep telepítésének kialakítását* ismertetem. A felmerült problémák fokozatos kiküszöbölése ugyan némi időeltolódást okozott a beruházás megvalósításában, de az erőfeszítések végül is a városszerkezetbe igen jól beilleszkedő lakónegyed megépítéséhez vezettek.

A szegedi általános rendezési terv alapelvként szögezi le, hogy az elavult szerkezetű és épületállományú városrészeket (1) át kell építeni és korszerű, zöldbe ágyazott lakóépület-együtteseket kell létrehozni. A lakásépítés szükségességét jól igazolja, hogy a város lakosságszáma



1. ábra. Székesfehérvár-Velinszky lakótelep

25 év alatt mintegy 60%-kal nőtt, de az 1973-ban hozzácsatolt öt község beszámításával megduplázódott. A szénhidrogén-vagyonnak 1965-től a város határában való feltárása a város népgazdasági szerepében is jelentős változást hozott, melyet az ipari dolgozók számának a növekedése is jellemez. 1955-től 1966-ig az ipari dolgozók száma 18 ezer főről 25 ezer főre növekedett, és 1980-ra előreláthatóan 49 ezer főre emelkedve meg fog duplázódni.

Az így jelentkező lakásfejlesztési igények kielégítésére az általános rendezési terv, több lakóterület kialakítására tett javaslatot. A lakóterületek telepítési problémáját Szegeden erősen befolyásolják az infrastrukturális hálózatok (közlekedés, csatornázás), valamint a talajviszonyok is.

A város sugaras, körutas rendszerű főközlekedési hálózata főleg a múlt századi katasztrofális árvíz után megépített körtöltés nyomvonalán alakult ki. A távlati tervekben szereplő külső körút kialakításának az igénye az egyik befolyásoló eleme az új lakóterületek telepítésének.

A másik telepítési determináns a városi szenny- és csapadékvizeket együttesen levezető csatornahálózat egységes kialakításának szükségessége és annak folyamatba tett munkálatai. A város Tisza jobb parti területének meglevő csatornahálózata — régebben — három önálló rendszerrel, tisztítás nélkül, három helyen vezette be a szenny- és csapadékvizeket a Tiszába. E közegészségügyileg tarthatatlan állapot megszüntetése átemelő rendszerek közbeiktatásával történik, melyek segítségével egy összefüggő rendszerben a város D-i területére fogják a szennyvizeket összegyűjteni. Ezt a megoldást szolgálja a kiépülő, nagy átmérőjű „Móravárosi főgyűjtő", mely az összes összegyűjtött és átemelt szenny- és csapadékvizet a város D-i részén levő tiszai „Holtág" mint befogadó mellé telepítendő szennyvíztisztító telepre vezeti le.

Logikusnak látszott tehát, hogy a tömeges telepszerű lakásépítés első nagyobb összefüggő területét az ágazati hitelekből épülő, nagy beruházásigényű főgyűjtő alsó szakaszára telepítsék. Így erre a területre 1967 végén „Szeged (10 000 lakásos) nyugati városrész" terveinek elkészítésére még tervpályázatot is kiírtak, hogy a díjnyertes tervek szempontjait is figyelembe véve elkészüljön a kívánt lakóterület beruházási előkészítése. Ezt az elképzelést azonban meghiusították a részletesebb hidrogeológiai vizsgálatok. A talajmechanikai vizsgálat felderítette, hogy a Móraváros—Vámtér környékén szokatlanul magas a talaj szulfáttartalma (6000 mg/l). Ez a tény a mélyépítési és alapozási munkák költségét olyan mértékben megemelte, hogy a beruházási költségeket az építkezések időpontjában rendelkezésre álló gazdasági eszközök már nem fedezhették.

Új terület feltárására ösztönözte a város illetékes szakembereit az időközben ezen a területrészen megindított szénhidrogén-kutatási munkálat is, melynek eredményét csak a kutatások befejeztével lehetett figyelembe venni.

Így került sor a leendő külső körút és az algyői szénhidrogénmező felé vezető József Attila sugárút keresztezésének környékén a Tarján városrész telepítési elképzelésének a bővítésére.

Tarján-dűlő területét az 1963. évi általános rendezési terv 1—2 szintes lakóépületek és néhány nagy területigényű egészségügyi létesítmény részére irányozta elő. A Tarján-dűlő rendeltetésének a megváltoztatását tehát meg kellett fontolni. 1965-ben már kialakult az erre a területre telepítendő — a régi előirányzatoknál jóval nagyobb — 4000 lakás nagyságú lakóterület részletes rendezési terve. Azonban még ezt is tovább kellett bővíteni. Az indítóokokat a következőkben foglalhatjuk össze:

— meghiusult a „Nyugati városrész" IV. ötéves tervre ütemezett, már folyamatba tett területelőkészítése;

— a rendelkezésre álló rövid idő nem tette lehetővé belső rekonstrukció útján egy helyen többezer lakás részére szükséges terület előkészítését, tehát lehetőleg alacsony szanálási feladatot jelentő nagy lakásszámmal beépíthető területet kellett keresni;

— a már 4000 lakásra előkészített Tarján-dűlő területe a forgalmi úthálózat szerkezetébe jól beilleszkedik, súlyponti helyen helyezkedik el a városközpont és a nagy lélekszámú ÉNY-i algyői ipari terület között, valamint az É-i alközpont kialakítására elképzelt terület közelében fekszik;

— a terület közművesítése is időben megoldható volt a meglevő egyesített csatornázási rendszertől való eltérés esetén.

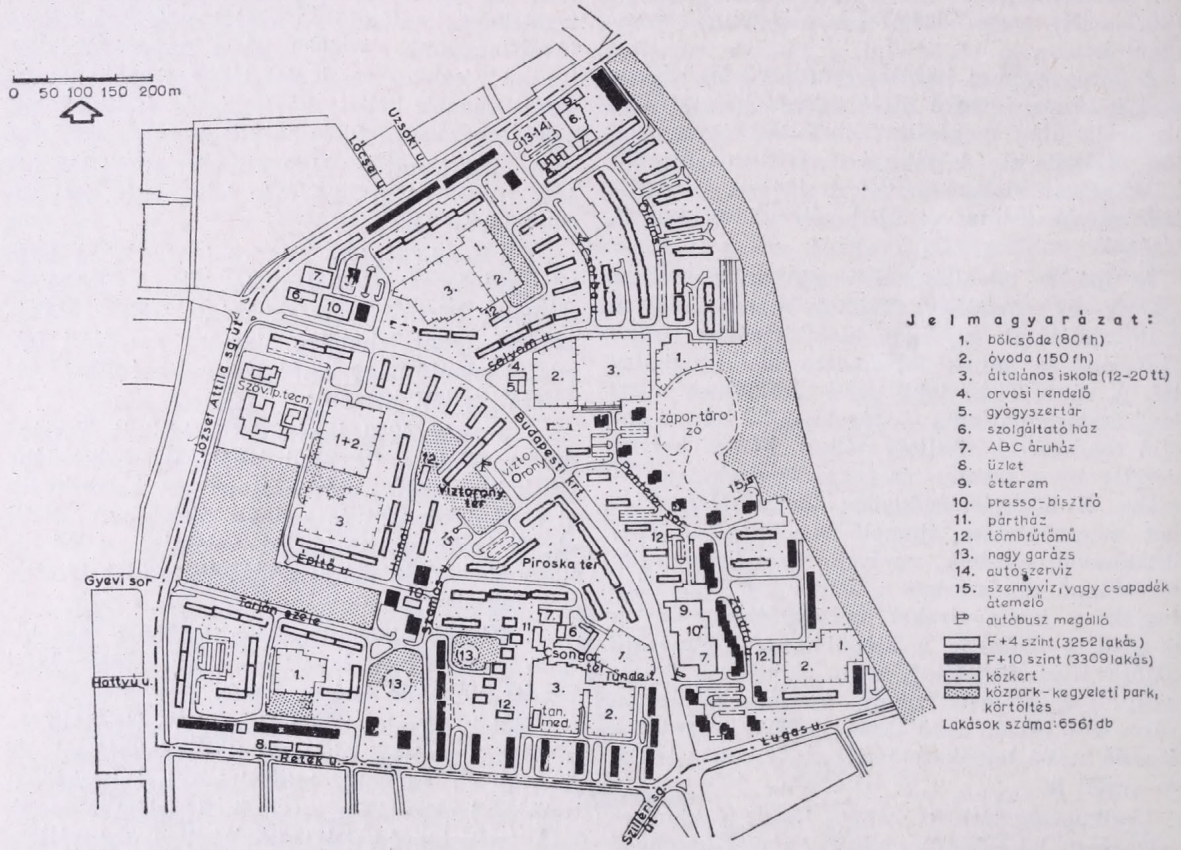
Fentiek figyelembevételével a Tarján-dűlő területét kizárólag lakóterületi rendeltetéssel, de lényegesen nagyobb intenzitású beépítési övezetként javasolták a tervezők figyelembe venni.

A terület beépítési intenzitásának megváltoztatása az általános rendezési terv koncepciójának áttervezését vonta maga után, mely az É-i alközpont távlati kialakításához, a külső körút ezen területre eső nyomvonalának módosításához és a csatornázási egyesített rendszernek ezen a területen vegyes rendszerűvé való megváltoztatásához vezetett.

Az általános rendezési tervben a város É-i alközpontjának a Tarján városrész szomszédságában biztosítottak helyet. Így a 20—22 ezer fő ellátásának biztosítására szükséges intézmények egy nagyobb körét már erre a területre lehetett előirányozni. Előnyös a közintézmények egy részének ide telepítése azért is, mert az alközpontban nagyobb vonzáskörzet biztosítható az intézmények gazdaságos kihasználására. Ugyanakkor a beruházó mentesült a periferiális jel-

legű Tarján lakónegyed komplex ellátási igényének a területen történő teljes kielégítésétől.

A régi általános tervben lefektetett közlekedési szerkezet minimális megváltoztatását a Tarján-dűlő területének jobb beépítési kialakítása igényelte. A régi általános rendezési terv a külső körutat a lakóterületre kijelölt terület jelentős részének távágásával tervezte és a nyomvonalat felvezette a körtöltésre. Annak érdekében, hogy a Tarján városrész lakónegyede területileg két célszerű lakókörzetre legyen felosztható, a Budapesti körút nyomvonalát a szenny- és csapadékvizek elvezetésére, mely lehetőség szerint a meglevő hálózatra tudjon támaszkodni. Így született a Tarján-dűlő területének csatornázására az a döntés, mely az eredeti koncepciótól eltérően erre a területre elválasztó rendszerű csatornázás bevezetését javasolta. Így a területen keletkező lényegesen kisebb mennyiségű szennyvizeket még be lehetett kötni a terület széléig régebben kiépült csatornahálózatba. A sokszorosan nagyobb mennyiségű csapadékvizek elvezetésére, a csapadékvizeket külön nyomvonalra terelve, befogadóként a tápéi felszínivíz-elvezető árkot választották.



2. ábra. Szeged-Tarján városrész

Sziléri út végéhez csatlakozóan alakították ki (2. ábra).

A közműellátás hálózatai kisebb módosítással beleilleszthetők voltak a régi általános rendezési terv koncepciójába, az egyesített rendszerű csatornahálózat kivételével. Az e területen megépülő lakások szennyvíz-, illetve a terület csapadékvíz-elvezetéséről már az 1965—66-ban épülő lakóépületek üzembe helyezése miatt is gondoskodni kellett. Eddig az időpontig azonban még nem épült meg a „móravárosi" főgyűjtő, melynek kapacitása a területen keletkező összes szenny- és csapadékvíz befogadására alkalmas lehetett volna.

Olyan átmeneti megoldást kellett keresni a

A Tarján lakónegyed területéről elválasztott csatornával összegyűjtött csapadékot a körtöltés lábánál kiképzett záportározóba vezették, ahonnan az összegyülekezés megkövetelte időpontban a csapadékvizeket automatikusan üzemelő berendezés segítségével átemelik a körtöltés túloldalán levő tápéi árokba, ahonnan a csapadékvíz a Tiszába jut.

Ez az intézkedés tette lehetővé a Tarján-dűlő területének először 4000, majd később 6560 lakásos lakóterületként való kialakítását, mely középmagas épületek beépítése révén a laksűrűség növelésével és részben újabb terület hozzácsatolása útján történt.

A többi négy lakótelep telepítési problémáit

már csak vázlatosan ismertetjük, kiemelve a telepítés legfőbb problémáit.

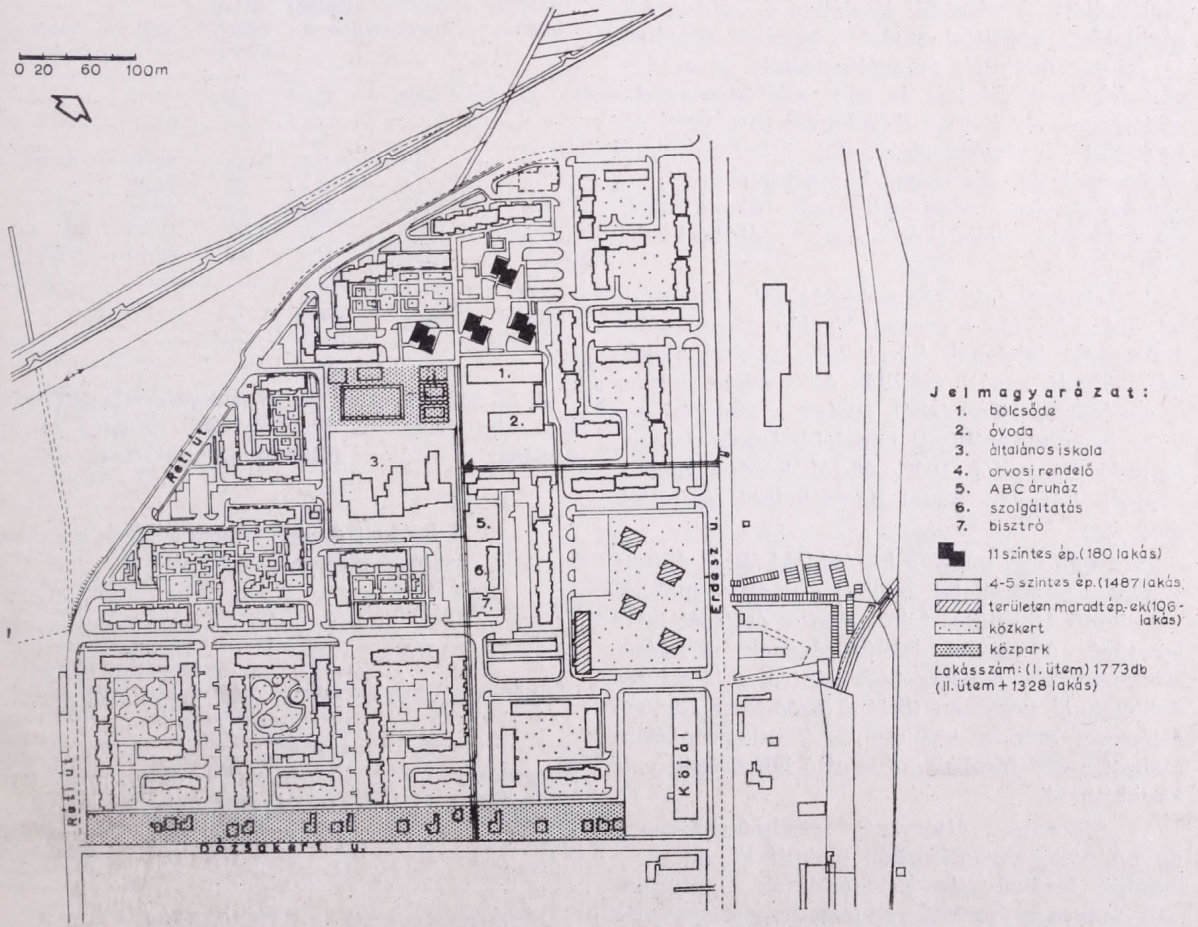
Az újpalotai lakónegyed 10 km-re van a város központjától. Ezért súlyponti kérdés volt az ide telepítendő 52—60 ezer lakos jó kapcsolatának biztosítása a munkahelyekkel és a városközponttal. Ezt a feladatot villamosvasút és gyors járatú autóbusz részére kialakított, szintbeni kereszteződést kiküszöbölő útvonal látja el, a távlatban pedig a metró kiépítése fogja megnyugtató módon megoldani.

A Dózsakerti lakótelep Tatabánya városközpontjához képest szintén perifériális elhelyezkedésű. Azonban ez a lakótelep a tatabányai Újváros mellé települt és azzal szerkezetileg a Dózsa György úti vasúti felüljáró köti össze. A felüljáró jó összeköttetést biztosít a bánhidai városrész alközpontja és az Újváros között, tehát a beépítés szerves része a városrendezési elképzeléseknek. Ez a telepítés ezenkívül jó példája a lakóterület olyan kiválasztásának, ahol annak első üteme tiszta lakásszaporulatával lehetővé teszi a második ütemben szanált lakásokban lakók elhelyezését is (3. ábra).

A Velinszky és a Zagyvaparti lakótelepek a székesfehérvári, illetve szolnoki városközpontok közelében levő elslumosodó lakóterületek felszámolását, illetve rekonstrukcióját kívánták megoldani. A rendelkezésre álló pénzügyi lehetőségek miatt az illetékesek az ezeken a területeken szükséges jelentős szanálás ellensúlyozására a lakóterületek infrastrukturális felszereltségének csökkentésével, illetőleg a bruttó laksűrűség növelésével voltak kénytelenek — különösen a Velinszky lakóteleppel kapcsolatban — kompromisszumos megoldást kialakítani.

A telepítési kérdések értékelésére a vizsgált öt lakóterület a negyedik ötéves tervben 32 helyen létesített 1000 lakásnál nagyobb lakóterület számához viszonyítva ugyan kevésnek tűnhet, de az itt ismertetett problémák is már kiemelik a tömeges, telepszerű lakónegyedek városrendezési és gazdaságossági szempontból kiérlelt helykiválasztásának a fontosságát. Ezért a jövőben javasoljuk rendszeressé tenni, hogy az ötéves tervidőszakokat 4—5 évvel megelőzve történjék a lakóterületek telepítése. A gondos, esetleg több változatból kiválasztott értékelésnek ki kell térnit a területelőkészítés és a gerinc közlekedési és közműhálózati létesítmények fajlagos mutatóinak az összehasonlítására.

A kiértékelő munkát azonban meg kell előznie a városrendezési, városszerkezeti szempontokat is figyelembe vevő optimális lakásszám



3. ábra. Tatabánya-Dózsakert I. ütem

közelítő meghatározásának is, mert a fajlagos értékek megnyugtató módon csak így hasonlíthatók össze a lakásépítésre kijelölt területek között.

A vizsgált lakóterületek tényleges infrastrukturális ellátása és az ebből levonható következtetések

A tömeges, telepszerű lakónegyedek komplex kialakítását

— a lakásellátás,
— a közintézmény-ellátás,
— a közműellátás és
— a közlekedés megoldásának a vizsgálata után, a zöldterületi ellátottsággal összevetve, a területi egyenlegek tükrében értékeltük.

Lakásellátás. Az elmúlt 15 év lakásépítését meggyorsította a vidéki házgyárak fokozatos üzembe helyezése és a budapesti házgyári kapacitások növekedése. A házgyári paneles termékekből történő építési lehetőség beindulása, azonban különösen a 15 éves lakásépítési periódus közepe táján megnehezítette a lakóterületek tervezőinek a munkáját, mert a legtöbb kész rendezési, illetve beépítési tervet módosítani kellett. A régebbi, általában 5 szintes, középblokkos beépítési módot a paneles, zömében 11 szintes épületek megváltoztatták, és a vizsgált lakóterületeinken is igen sok és a rendezési tervek elveit már figyelembe nem vevő áttervezést eredményeztek. Az áttervezéseknél felhasznált típusok száma is megnövekedett, sőt egy-egy lakónegyeden belül már túlzott méreteket is öltött (lásd később az 1. táblázat adatait).

A lakóépületek technológiájának fokozatos változása folytán a szegedi Tarján városrészben épült 6561 lakásnak közel 20%-át középblokkból, 38%-át vasúti szállítás és átrakás után a dunaújvárosi házgyárból, illetve a szolnoki poligon üzemből szállított panelekből, míg a fennmaradó hányadot 1967—68-tól kezdve már a szegedi házgyár panel termékeiből építették meg.

Ez a változás, mely a középblokkokból épített 5 szintes lakóépületek mellett a nagy elemekből szerelhető 11 szintes lakóépületek építését tette lehetővé, a terület laksűrűségének növelését eredményezte. A tiszta 4—5 szintről a 11 szintes épületekkel vegyesen történő beépítésre történő áttéréssel ezen a területen a 7 átlagszintszám mellett a 365 férőhely/ha bruttó laksűrűség volt kialakítható.

A fokozatos áttervezés eredményeképpen ugyan változatos városkép alakult ki, de pl. a lakások férőhelyszám-kategóriáinak alapterületük nagysága szerinti változatainak száma már túlzott mértékű volt (1. táblázat).

A lakás-alapterületek változatszáma Tarján városrészben

1. táblázat

A lakások férőhelyszáma	Alapterületük m²-nagyságának változatszáma
2	2 fajta
3	10 fajta
4	13 fajta
5	4 fajta
6	3 fajta
Összesen:	32 fajta

A lakások alapterülete férőhelyük és lakosszámuk alapján a szegedi Tarján városrészben a 2. táblázat alapján értékelhető.

A lakások alapterülete Tarján városrészben

2. táblázat

Férőhelyek száma	Lakások száma férőhely szerinti megoszlásban		Lakások alapterülete		
			átlag (kerekítve)	min.	max.
db	db	%	m²		m²
2	342	5,3	35	35,00	35,30
3	1814	27,6	45	34,90	47,10
4	2631	40,0	52	48,48	56,03
5	1032	15,7	60	50,38	64,28
6	742	11,4	69	60,48	76,80
össz.:	6561	100	—	—	—

A 26 262 lakásnak az öt vizsgált lakónegyedben alapterület és férőhelyszám szerinti megoszlását a 3. és 4. táblázat tartalmazza.

A lakások száma és megoszlása alapterületük nagysága szerint

3. táblázat

Lakónegyed megnevezése	A lakások megoszlása száma, %		Átlagos alapterület (m²)
Zagyvapart	1 700	6,5	48,07
Velinszky	2 198	8,4	50,10
Tarján	6 561	25,0	52,35
Újpalota	12 648	48,0	52,48
Dózsakert	3 155	12,1	53,81
Összesen:	26 262	100,0	

A lakások férőhely szerinti %-os megoszlása az öt lakóterületen

4. táblázat

	lakás	férőhely	fh/L	2	3	4	5	6	7	férőhely, %
Újpalota	12 648	52 265	4,13	1,0	29,8	35,1	24,2	8,6	1,3	= 100%
Tarján	6 561	26 262	4,00	5,3	27,6	40,0	15,7	11,4	—	= 100%
Dózsakert	3 155	12 573	3,99	4,0	10,4	73,6	6,3	5,7	—	= 100%
Velinszky	2 198	8 762	3,99	—	29,5	49,5	18,0	5,0	—	= 100%
Zagyvaparti	1 700	6 222	3,66	7,1	19,8	73,1	—	—	—	= 100%
Összesen:	26 262	106 084	4,04	—	—	—	—	—	—	= —

A férőhelyek %-os megoszlásának értékeléséhez *a várható népesedési hatásjelleg* szempontjából az alábbiak figyelembevételét tartjuk szükségesnek:

A különböző befogadóképességű lakások részarányát a lakásállományban úgy kell megszabni, hogy a gyermekférőhelyek többlete legalább 11,2% legyen. Ennyi szükséges ugyanis ahhoz, hogy a lakásokban átlagosan 2,5 gyermekférőhely adódjék. További *növelő* tényező még az, hogy a családok egy részében (12—13%-ában) a szülőkön és a gyermekeken kívül még velük együtt lakó felnőtt rokon, esetleg idegen is van.

Jelentéktelen *csökkentő* tényező viszont az, hogy a családok kis része egyszülős család — de *nem kezdettől fogva,* csak özvegyülés és válás következtében és nem mindig marad véglegesen is ilyen.

Ezek figyelembevételével gyakorlatilag a szülőkön kívül a gyermekek és az együtt lakó felnőttek részére kereken 14% férőhelytöbblet számítandó.

A minimális 11,2%-os alsó határérték alapulvételével az 5. táblázatban állítottuk össze a lakásállomány férőhelyszám szerinti összetételének népességi hatásjellegét.

A lakásállomány népességi hatásjellege

5. táblázat

	Újpalotai ltp.	Tarján ltp.	Dózsakerti ltp.	Velinszky ltp.	Zagyvaparti ltp.
Férőhely	52 265	26 262	13 573	8762	6222
Lakás db	12 648	6 561	3 155	2198	1700
Fh/lakás	4,13	4,0	3,99	3,99	3,66
Ebből:					
2 férőhelyes %	1,0	5,3	4,0	—	7,1
3 férőhelyes %	29,8	27,6	10,4	29,5	19,8
4 férőhelyes %	35,1	40,0	73,6	49,5	73,1
5 férőhelyes %	24,2	15,7	6,3	18,0	—
6 férőhelyes %	8,6	11,4	5,7	5,0	—
7 férőhelyes %	1,3	—		—	—
A szülők férőhelyeinek száma:	25 296	13 122	6 310	4396	3400
%-a:	48,4	49,9	50,2	50,2	54,6
Gyermekférőhelyek:	26 969	13 140	6 263	4366	2822
%-a:	51,6	50,1	49,8	49,8	45,4
Gyermekférőhelyek többlet (+):	+1 673	+18			
hiány (—):			—47	—30	—578
2,5 gyermek elhelyezéséhez szükséges többletférőhely*	5 853	2 942	1 409	980	796
Abszolút gyermekférőhely-hiány:	4 180	2 924	1 456	1010	1374
a meglevő %-ában:	8	11,1	11,6	11,5	22,1

* A többletférőhelyek értéke, az ideális 44,4%-os szülő- és az 55,6% gyermekférőhely aránynak, a tényleges férőhelyekből számított különbsége. Pl.: Újpalotán 52 265×0,556 = 29 059 fh és 52 265×0,444 = 23 206 fh. A különbség = 5853 fh, mely megfelel a 2,5 gyermek és a szülő max. 2 fh/szoba igényének.

A lakásösszetétel tehát egy lakótelepen sem elégíti ki a létszámtartó népességhez szükséges családonkénti 2,5 gyermekszám elhelyezéséhez igényelt férőhely-összetételt.

A férőhely szempontjából sorrendben

— Újpalotai ltp.	8,0%-os
— Tarján ltp.	11,1%-os
— Dózsakerti ltp.	11,6%-os
— Velinszky ltp.	11,5%-os
— Zagyvaparti ltp.	22,1%-os

abszolút gyermekférőhely-hiánnyal jelentkezik.

Sajnos a helyzet tényleges alakulása bizonyos mértékig még ennél is rosszabb lesz, mert a gyermekek férőhelyeit a lakások egy részében a házaspárral együtt lakó felnőtt rokonok (pl. nagyszülők) foglalják el nemcsak a beköltözéskor, hanem a mindenkori bennlakó lakosságnál folyamatosan is. Szükséges azonban arra is gondolnunk, hogy a lakásszükségleti normák tervbe vett fejlesztése során még ennek a nem megfelelő lakásösszetételnek a jelenlegi részarányai is erősen el fognak tolódni, mert az egy fekvőhelyes, majd fekvőhely nélküli nappali szoba rendszeresítésével a lakások befogadóképessége előbb egy, majd két férőhellyel csökken. Ezt a várható, de a meglevő lakásviszonyok miatt a valóságban ki nem alakuló jelenséget Újpalota lakásadatainak felhasználásával mutatjuk be (6. táblázat). A táblázat számadatai szerint, ha a lakásokban a távlatban fekvőhely nélküli nappali szobát is szeretnénk kialakítani, úgy ezt az igényünket Újpalota lakásainak csak a (100—65,9 =) 36,1%-ában állna módunkban teljesíteni.

A férőhely-összetétel távlatban elméletileg várható változása Újpalotán

6. táblázat

Lakásszükségleti norma		férőhelyes lakások száma db 2	3	4	5	6	7	összes lakás
jelenlegi két		136	3767	4437	3064	1084	160	12 648
közeljövőbeni egy	fekvőhelyes nappali szobával	136 +3767 = 3903	4437	3064	1084	160	0	12 648
távoljövőbeni semmi	fekvőhelyes nappali szobával	3903 +4437 = 8340	3064	1084	160	0	0	12 648
végső részarány %		65,9	24,2	8,6	1,3	0,0	0,0	100,0
összehasonlításul a jelenlegi %[1]		1,0	29,8	35,1	24,2	8,6	1,3	100,0

Megjegyzés: [1] lásd az 5. táblázatnál.

A lakások férőhelyszámának olyan értelmű megváltoztatása, mely az ország népesedési politikáját teljes mértékben elősegíti, már a lakásépítés minőségi kérdése. Megoldását részben a lakások átlagos alapterületének növelésével, valamint a férőhelyszámot növelő, jó beosztású lakások betervezésével, a félszobák megvalósításával érhetjük el, ill. segíthetjük elő.

Szükségesnek látszik egy-egy lakótelepen belül, de országosan is, *a típustervek számának csökkentése*, azok komplex megoldást kielégítő áttervezésével egyidőben. A komplex megoldásra való törekvés terén *jelentős változás várható a fogadószintek kialakításában*, mely együttesen biztosít lehetőséget a dobozszerű alapokban a közműfolyosó, a szemétledobók, a liftaknák, a hőközpontok és a trafóállomások, sőt a személygépkocsi-tárolóhelyek kialakítására is, *összhangban az épület körüli — esetleg szintben eltolt tereprendezéssel.*

Közintézményellátás. A városi lakóterületek lakossága számára mindig magas szintű ellátást kell biztosítani. Ez az alapelv azonban nem jelenti azt, hogy az ellátást biztosító intézmények mindegyikét a vizsgált területen helyezzék el. Az itt elhelyezni szükséges létesítmények körét nagymértékben befolyásolja a megvalósított lakóterület nagysága, a városszerkezetben való elhelyezkedése és a környező területek felszereltsége.

E szempontok szerint, a vizsgált lakóterületek közül, mivel a Zagyvaparti és a Velinszky lakóterületek az 1200—2500 lakás nagyságrendbe tartoznak és a városközpontok közelében helyezkednek el, az „alapszinten felszerelt lakóterületek" közé sorolhatók. A 2500—3500 lakás

nagyságrendű Dózsakerti lakóterületet a „közepes szinten", míg Újpalota és Tarján városrészeket 3500 lakás fölötti nagyságúak, valamint peremterületi telepítésük miatt a „magas szinten felszerelt" lakóterületek csoportjába sorolhatjuk (3).

E besorolást szem előtt tartva, a lakóterületek szükséges mértékű közintézmény-ellátása két normatívával való összehasonlítás útján történt. Egyrészt meg kellett vizsgálni, hogy a besorolási körülményeket is figyelembe véve, megépült-e mindaz a közintézmény, amelyet az állami célcsoportos lakásberuházásokra rendeletileg előírnak, s amelyet az *OT-normák* szabályoznak, másrészt azt kellett vizsgálni, vajon a *városrendezési normatívák* által előírt és a távlati igényeket is figyelembe vevő közintézmények számára biztosítottak-e kellő helyet, illetve átcsoportosítási lehetőséget a vizsgált lakónegyedekben?

Az öt lakóterület részletes vizsgálata alapján megállapítható, hogy a normatívák által szabályozott közintézményi kapacitás szintje sehol sincs hiánytalanul megvalósítva.

Tanulságosnak tartjuk az alábbi részletek ismertetését (a vizsgálatok az 1975. év végi helyzetet tükrözik):

Az óvoda és bölcsőde talán az a két intézményfajta, ahol a legkevesebb ellátásbeli hiányosság tapasztalható.

A Zagyvaparti lakótelepen (Szolnok) a kötelező* kapacitás 30%-a mégis hiányzik a bölcsődei férőhelyeknél. A távlati férőhely biztosítása is nehezen oldható meg, mert a városrendezési normák szerint a férőhelyeket itt meg kellene duplázni (+62 fh — 3200 m²), és az óvodai férőhelyeket 32%-kal növelni kellene, az ehhez szükséges helyigény csak többszintes épület kialakításával volna biztosítható.

A városrendezési normatívák szerint bővítésre lesz szükség Újpalotán +10% bölcsődei, Tarján ltp-en +13% óvodai férőhelyre. Dózsakertben a biztosított telekterület a normatíváknál alacsonyabb, de ezt a gyermekintézmények komplex kialakítása ellensúlyozta.

Az orvosi szolgálat terén a hiányos felszereltségű lakótelepeken, a beruházók közlései szerint a közeljövőben változás várható.

A fogorvosi ellátottságot mind az öt lakótelep nélkülözi.

Gyermekorvosi szolgálat létesítését az OT-normatíva nem írja elő. Ennek ellenére a Zagyvaparti lakótelepen és Újpalotán a szolgálatot biztosították. A többi lakóterületen a távlatra szóló előírások helybiztosítását szükséges lehetővé tenni.

A körzeti orvosi rendelő hiányzik a két alapszinten ellátott területen, a Velinszky és a Zagyvaparti lakótelepen, ahol azonban, mint említettük, a probléma megoldása a közeljövőben várható. Távlati bővítésre mind az öt helyen szükség lesz. Az Újpalotai és Tarján lakótelepen igényelt magas szintű felszereltség esetén további 600—1000 m² szintterület válik szükségessé.

Szakorvosi rendelőintézet létesítése a két magas szinten felszerelt lakóterületen előírásszerű. A Tarján lakótelepen ez hiányzik, esetleg az É-i alközpontban távlatban megvalósítható; Újpalotán 82%-os területi kiépítettséggel a szakorvosi rendelőintézet megvalósult. Részleges rendelőintézet (nőgyógyászat) működik a Zagyvaparti lakótelepen.

Az öregek napközi otthona előírása hiányzik az OT-normatívából, holott ez az ellátási igény egyre fontosabbá válik a városok életében. A vizsgált lakótelepeken ez az intézmény hiányzik.

A városrendezési normák szerint az öregek napközi otthona számára szükség volna

a Tarján ltp-en	131 fh-re,
a Dózsakerti ltp-en	52 fh-re,
a Velinszky ltp-en	37 fh-re,
a Zagyvaparti ltp-en	29 fh-re,
Újpalotán	216 fh-re.

Egyes lakótelepeken bizonyos gondoskodás az öregekről mégis történt. Így a Dózsakerti lakótelepen 380 m²-en az öregek részére klubot, Újpalotán pedig 48 lakóegységből álló öregek házát építettek (96 fh). Ezek a létesítmények valóban elősegítik az öregekkel kapcsolatos gondoskodást, de az öregek ellátását összehasonlítva a városrendezési norma előírásaival, az további jelentős intézkedéseket igényel.

Gyógyszertárat a közép- és magas szinten felszerelt lakótelepen várhatunk el. Ilyen intézmény épült is, azonban Újpalotán az OT-normatíva által előírt gyógyszertári szintterületnek csak a 38%-a épült meg. Távlatban Újpalotán jelentős, 5772 m²-es, Tarján lakótelepen kisebb, 625 m² bővítésre lesz szükség.

Általános iskola hiányzik a Velinszky lakótelepről; egyébként a többi lakótelepen a tanteremszám csak a távlati városrendezési norma szerint alacsony.

Művelődési intézmények. Az OT-normatíva igen alacsony (100 m²/1000 lakás) területi szükségletet ír elő, melyet legfeljebb szintterületnek foghatunk fel. A városrendezési normatívák szerint, a lakótelep népességszámától függően a Tarján és az Újpalotai ltp-ekre művelődési központot; a többi lakótelen művelődési házat lett volna szükséges létesíteni.

* Szóhasználatunkban „kötelező" kapacitáson az OT-normatíva előírásait értjük.

A Tarján ltp-en ez a létesítmény hiányzik, de a terület szomszédságában létesülő É-i alközpontban megvalósítható, annak a jövőben történő kiépítésekor; Újpalotán a művelődési központ a mozival együtt megvalósult; Dózsakertben a megépült 500 m²-es klubot távlatban sem szükséges kiegészíteni, mert az Újvárosban megvalósítandó mű-

velődési központ a ltp. részére megfelel; a Velinszky és a Zagyvaparti ltp-ek lakossága — a városközpont szomszédságában települve — a művelődési központtal kapcsolatos igényüket ott elégíthetik ki.

Sportpálya létesítésére az OT-normatíva nem ad előírást, míg a városrendezési normatíva 9—12 000 m²/1000 lakás sportterületet tart szükségesnek. Így távlatban létesíteni szükséges:

Tarján ltp-en	7,9 ha-t,	van 1,3%,
Dózsakerti ltp-en	2,13 ha-t,	van 22,0%,
Velinszky ltp-en	1,73 ha-t,	van 13,0%,
Zagyvaparti ltp-en	1,86 ha-t,	van 9,0%,
Újpalotán	8,00 ha-t,	van 61,0%.

A kiskereskedelmi boltellátás igényeit minden lakótelepen részben az ABC-áruházak, részben szaküzletek szolgálják. A vendéglátóipari szolgáltatást éttermek, vendéglők, bisztrók, eszpresszók és cukrászdák nyújtják. A lakótelepeken általában betartották az OT előírásait.

A távlati városrendezési normához viszonyítva a kiskereskedelmi és vendéglátóipari helyeken a területbiztosítás szükségessége azonban minden lakótelepen jelentős. Így a hiány a Tarján ltp-en 34%, a Dózsakerti ltp-en 40%, a Velinszky ltp-en 30%, a Zagyvaparti ltp-en 16%, az Újpalotai ltp-en 25%.

Szolgáltatások vállalóhelyei, ill. munkahelyei. Az ellátás terén talán ez a terület mutatja fel a legnagyobb hiányosságokat. Még a köztudomásúan alacsony OT-normatívát (350 m²/1000 lakás) sem elégítette ki a Velinszky ltp. — hiány 100%, a Zagyvaparti ltp. — hiány 100%, az Újpalotai ltp. — hiány 15%.

A távlati városrendezési norma által előírt területek szükséges biztosítása nem történt meg, pedig jelentős szintterületekről van szó: Így a

— Tarján ltp-en távlatban biztosítandó	3603 m²
— Dózsakerti ltp-en távlatban biztosítandó	1023 m²
— Velinszky ltp-en távlatban biztosítnadó	2630 m²
— Zagyvaparti ltp-en távlatban biztosítandó	2040 m²
— Újpalota ltp-en távlatban biztosítandó	8444 m²

Közműellátás. A tömeges, telepszerű lakóterületek építése és az egyes lakóépületek, illetve lakókörzetek ütemezett üzembe helyezése fokozott figyelmet kíván a közműhálózatok megfelelő időben és megfelelő kapacitással történő kiépítése érdekében. A telepítéssel kapcsolatban elsőrendű fontosságú az alapközművek és a gerincvezeték kiépítettségének, kapacitásának az ismerete, és a teljes lakóterület közműigényének a meghatározása után az alapközművekhez való kapcsolatok időben és térben való megvalósítási lehetőségének a kidolgozása.

Fel kell hívnunk a figyelmet — a vizsgálatok tapasztalatai alapján — az időtényezőre. Mind az öt vizsgált lakóterület megépítésének az előkészítéstől a végső üzembe helyezéséig tartó átfutási ideje 8—11 év volt. Az első lakókörzetek lakásainak a kulcsátadása azonban az előkészítő tervezés beindítása után 3—5 év múlva megkezdődött. Eddig az időpontig tehát már biztosítani kellett, illetve ki kellett építeni a megfelelő alapközmű-kapcsolatot, nemcsak a beépítendő terület határáig, hanem a kellő organizációs megfontolás után elsőnek kiválasztott beépítési területhez csatlakozóan is. Ez a feladat előrelátást és az alapközműveknek a kellő időben kiválasztott lakóterületek irányába történő kiépítését, a központi létesítmények kapacitásbővítésének előkészítését, megfelelő időben való megvalósítását igényli.

Meglevő távfűtőművek, illetve a terület közelében haladó fűtési vezetékek segítették elő a Velinszky és a Dózsa lakónegyedek kiépítését és üzemeltetését. Tarján ltp-en az első lakókörzet átadását megkönnyítette, hogy az épületek fűtése parapet gázfűtéssel volt megoldható. A további területek fokozatos üzembe helyezését pedig több önálló tömbfűtőmű fokozatos kiépítése tette lehetővé.

Az egész Újpalotai lakónegyedet, valamint a jóval kisebb léptékű Zagyvaparti lakóterületet egy-egy fűtőmű, illetve tömbfűtőmű látja el. Ezek időben történő kiépítése és üzembe helyezése döntő volt a két lakóterület lakásainak kulcsátadása szempontjából.

A vízellátás jelentős használati, locsoló- és öntözővíz mennyiségének biztosítása mellett, közös magasnyomású zónával szükséges ellátni a 11 szintes épületeket. A magasnyomású zóna a magasépítéssel és a városépítési elképzelésekkel jól összehangolt tervezés esetén egy-egy előre megépített, magasházra helyezett víztárolóval (víztoronnyal) üzemeltethető. Ha ilyen épület kellő időre nem épül fel, úgy ideiglenesen elég nagy költséggel nyomásfokozó gépházakat szükséges létesíteni.

A gyakorlatban — a vizsgált lakóterületeken — ezt a feladatot a következőképpen oldották meg:

— Tarján városrészben önálló víztorony épült, mert kellő időben magasház nem épülhetett meg, illetőleg a magasházra helyezhető víztároló közegészségügyi és biztonságtechnikai engedélyezése a tervezés előkészítési időpontjában még bizonytalan volt.

— Újpalotán a közelmúltban — a városrész központjában — a lakóterület egyik, szinte utolsónak elkészített magasépületére felépült a víztároló. De megépültéig szükséges volt egy több millió forint beruházásigényű, ideiglenes nyomásfokozó beruházására és üzemeltetésére.

— Velinszky lakótelepen a magastároló céljára szintén magasépület megépítése volt elő-

irányozva. Mivel ez az épület különböző esztétikai és gazdasági megfontolásokból a mai napig sem épült meg, a magasnyomású hálózat üzemeltetésére felszíni víztárolót és nyomásfokozót építettek. A magasépület megépítésének a lehetőségét azonban még a mai napig sem vetették el.

— A Zagyvaparti és a Dózsakerti lakótelepek kisebb számú, 5—11 szintes lakóépületeinek vízellátását eredetileg is nyomásfokozó megépítésével kívánták megoldani, amit meg is valósítottak.

A szenny- és csapadékvizeknek gravitációs csatornahálózatban a lakóterületről való elvezetése a városi csatornahálózathoz való csatlakozással megoldható volt Szolnokon, Tatabányán és Székesfehérváron.

Tatabányán azonban az elválasztó rendszerű meglevő szennyvízfőgyűjtő folyási mélysége befolyásolta a lakóterület durva tereprendezését, valamint a csatorna meglevő nyomvonalától legtávolabbra fekvő épületek telepítési magasságának a meghatározását. A csatornázás, a beépítés és a durva tereprendezés összehangolt tervezése biztosította az egyébként szükségessé váló szenny-, illetve csapadékvíz-átemelő telepek beruházásának, valamint azok állandó üzemeltetésének az elhagyását.

Tarján lakóterületen a telepítés kellő időben való megvalósítását csak a megfelelő szenny- és csapadékvízelvezetési rendszer tette lehetővé, amint azt a helykiválasztással foglalkozó fejezetben már ismertettük. Itt még csak a csapadékvíz-elvezetés és a zöldterület együttes komplex tervezésére kívánunk rámutatni. Szegeden a csapadékvizeket befogadó víztározó kialakítása ugyanis technológiai követelményként jelentkezett, ugyanakkor azonban a vízfelület és környékének a zöldterületi tervezéssel karöltve történő kiképzése jelentős mikroklimatikus igény kielégítését is lehetővé tette, kellemes környezetet biztosítva az ott lakók számára.

Újpalotán a keletkező szenny- és csapadékvizek elvezetése csak a főgyűjtőnek a lakóterületen kívül kellő időben történő, költséges megépítése után vált lehetővé. A beruházások időbeli koordinációja ezért itt is fontos volt.

A gázellátás hálózatával — Tatabánya kivételével — mind a négy lakóterületen, illetve településben csatlakozni lehetett a meglevő vezetékhálózathoz. Ez tette lehetővé Szegeden és Szolnokon, valamint Újpalotán a tömbfűtő, illetve fűtőművek gázüzemmel való tervezését és üzemeltetését, valamint a konyhai főzés-sütési igények vezetékes gázzal történő kielégítését. A Dózsakerti lakóterületen a konyhai igények kielégítésének nagyobb hányada palackos gázzal, ill. kisebb hányada villamos konyhával történt.

Míg a magasépítési, közlekedési létesítmények megvalósulás után történő bemérése és térképezése a szigorú városmérési előírások betartása mellett minden esetben megtörténik, ez már nem ilyen törvényszerű a föld alatti közműhálózatokkal kapcsolatban. Pedig a föld alá helyezett, 50—100 évig is működő hálózatok üzemeltetése nem képzelhető el a megfelelő hálózati térképek nélkül.

A vizsgált öt lakóterület közül ez csak a szolnoki Zagyvaparti lakótelepen valósult meg. A helyszínrajz, valamint a tervezési genplanok felhasználásával a 7. táblázatban ismertetem *a közművek vezetékhálózatának* fajlagos, *lakásokra vetített hosszadatait.* Ezek az adatok, bár kisebb mértékben szóródnak, de így is beilleszkednek az ÉVM által kiadott kiadvány (3) hálózati vezetékhosszak értékelésére szolgáló irányelvi mutatói közé (7. táblázat, 3. oszlop).

A lakóterületek közművezetékeinek fajlagos hossza

7. táblázat

Mértékegység: fm/lakás

Közműág	Mért és számított értékek	LVMGM határértékei
1	2	3
Vízellátás	1,54—3,19*	1,4—2,1
Egyesített csatorna	1,60—2,63	.
Szennyvízcsatorna	2,36	1,4—2,2
Csapadékvíz-csatorna	3,21	2,1—3,2
Gázellátás	1,06—1,44	1,3—1,5
Távhőellátás (nyomvonalhossz)	0,58—1,14	0,9—1,1
Villamos energia (szekunder hálózat)	1,32—1,43	1,3—1,5
Távbeszélő főhálózat	1,10—1,44	.

A vizsgált közműhálózatokat az Újpalotai lakóterület kivételével „hagyományos" módon — önálló munkaárokba fektetve — építették. Ennek a módszernek élőmunkaigénye igen nagy, a keskeny, dúcolt munkaárokban a fektetés gépesíthetősége erősen korlátozott. Az egymástól megfelelő biztonsági távolságban nyitható munkaárok szövevénye sokszor ugyanazon a terület környékén is egymás után épülve, zavarja a magasépítés és az útépítés munkáját, valamint a szállítási lehetőségeket. Olyan közművezeték-építési mód bevezetésére van tehát szükség, mely a közművezetékeket minél keskenyebb sávban, a lehetőségekhez képest a legrövidebb hosszban, jól gépesített, szerelhető módon tudja megvalósítani.

A kérdés megoldását különösen a tömeges, telepszerű lakásépítés sokkal gyorsabb, szerelés jellegű technológiája is sürgeti. A korszerű közműfektetési módszerek már igen elterjedtek az NDK-ban és a Szovjetunióban is. Az NDK-

* 3,19 fm/lakás a locsolóhálózat hosszértékét is tartalmazza. — LVMGM lásd (3).

ban 130 km hosszban, Szovjetunióban több mint 400 km hosszban épült meg a lakóterületek közműhálózata korszerű vezetékfektetéssel.

A korszerű közműfektetési rendszer

— a *közműalagutak,*
— a sávházak alatt húzódó *közműfolyosók* és
— a közintézmények külön telken fekvő épületeit bekötő *közös munkaárokba* fektetett építési módnak az együttes kombinációját jelenti.

Bevezetését elsősorban a védőcsatornába fektetett, távhővezetékkel ellátott, valamint a sávházak alagsorában kialakítható közműfolyosó lehetőségeinek figyelembevételével, tömeges lakásépítés keretében kialakuló új lakóterületeken kívánatos elősegíteni. A lakóterületek komplex tervezése, kivitelének együttes szervezése és üzemeltetése indokolja a bevezetést. A közműalagút aránylag költségesebb, de jól szerelhető. Előmunka-megtakarítása 20—40%. Az épületek alagsorában elhelyezett közműfolyosó jelentős bekötő vezetékhossz-csökkenést eredményez, és kiküszöböli az épületek körüli munkaárok hosszadalmas nyitvatartását.

A közműfolyosók és közműalagutak együttes hosszának csökkentése az épületek racionális csoportosításával segíthető elő. Az optimális közműfektetési módot segítjük elő, ha költségesebb közműalagutak hosszarányát csökkenteni tudjuk és a lényegesen olcsóbb kiviteli költségű közműfolyosó-hosszak arányát növeljük. A közműnyomvonalak gazdaságos és racionális kialakítása esetén a különböző közműágak vezetékhosszaihoz viszonyítva a korszerű közműfektetési rendszernél, 3—30%-ig terjedő hosszcsökkenést lehet elérni. Ezen a módon a hagyományos külön munkaárkos rendszer fajlagos költségeit megközelíthetjük.

A kombinált közműfektetési rendszer relatív költségtöbbletével szemben számtalan előny mutatkozik. A rendszer jól gépesíthető, így a kivitelezés időtartama csökkenthető. Az alagutak és folyosók szerelési és ellenőrzési munkája függetleníthető a magasépítési munkák előrehaladásától. A vezetékek feltárás nélkül, folyamatosan ellenőrizhetők, mód van azok szakaszos felújítására, szükség esetén a méretek növelésére is, a folyamatos szolgáltatás biztosítása mellett.

Újpalotán a közművezetékek egy részét már a korszerű építésmód *„közös munkaárkos"* módszerével építették meg. Itt egy szélesebb munkaárkot, rézsűs oldalfalakkal, földmunkagéppel tártak fel, és ebbe fektették egymás mellé a közművek vezetékeit, majd ismét csak gépesítve lehetett a földet visszateríteni és tömöríteni.

Ez a módszer már haladottabb, élőmunka-megtakarítással jár, de a vezetékeket javítás vagy bővítés esetén ismét csak feltárással lehet szabaddá tenni. Előnyös a fektetés akkor, ha zöldterület alatt lehet a közműsávot telepíteni, amire azonban nincs mindig hely és lehetőség a lakóterületek építésénél.

Ezért szerintünk a jövő útja a közműalagutas-közműfolyosós integrált korszerű közműfektetési mód, melyre a következő 15 éves tervben törekedni kell.

Kísérletképpen a VÁTI I. Településtudományi Kutatási Irodáján elméletileg korszerű fektetési módszerrel átterveztük Újpalota és a Velinszky lakóterületek közművesítését. A 8—10., ill. 11—13. táblázatokban közölt adatok alapján megállapítottuk, hogy a hagyományos módon fektetett vezetékhosszak lényegesen csökkenthetők a korszerű közműalagutas-közműfolyosós megoldással (4).

Budapest-újpalotai lakótelep meglevő hálózati adatai

8. táblázat

Közműág	Bekötés km	Elosztó hálózat km	Összes km	fm/lakás
1. Vízvezeték	4,25	15,34	19,59	1,54
2. Távhőellátás	3,07	9,41	12,48	0,98
3. Gázvezeték	3,46	13,83	17,29	1,36
4. Vill. kábel	2,21	14,54	16,75	1,31
5. Postakábel	2,11	12,15	14,26	1,12
Összesen:	15,10	65,27	80,37	—
%	18,8	81,2	100	—

Budapest-újpalotai lakótelep korszerű hálózati adatai

9. táblázat

	km	%	fm/lakás	
1. Közműalagút	4,81	40	0,17	0,77
2. Közműfolyosó	5,12	42	0,94	
3. Közös munkaárok	2,14	18	0,38	
Összesen:	12,07	100	0,40	

A korszerű hálózat nyomvonalának %-os csökkenése a meglevő szakági vezetékekhez képest

(Újpalotai lakótelep)

10. táblázat

Közműág	Meglevő hálózat hossza	Korszerű hálózat hossza	Hossz-csökkenés
1. Vízvezeték	19,59 km	12,07+20% körvezeték	26,1%
2. Gázvezeték	17,29 km	12,07 km	30,2%
3. Vill. kábel	16,75 km	12,07 km	27,9%
4. Postakábel	14,26 km	12,07 km	15,4%
5. Távhőellátás	12,48 km	12,07 km	3,3%

A vizsgálat tehát azt eredményezte, hogy a korszerű közműhálózat *30% és 3% között* rövidebb nyomvonalat eredményezett, a különböző meglevő közműági hálózatokhoz képest. A nyomvonal-rövidülés a közműalagút és a köz-

műfolyosó szakaszán elsősorban a bekötések elmaradásából eredt. A közintézményeket bekötő hálózatok az egész rendszer hosszának 18%-át képviselték. Ezen a közös munkaárkos nyomvonalszakaszon a bekötési hossz természetesen megmarad.

Érdekes adat még, hogy a teljes korszerű nyomvonalhosszból csak 42%-ot tudtunk közműfolyosóban vezetni, tehát relatíve sok % jutott magára a közműalagútra.

A Velinszky-lakótelep meglevő hálózati adatai

11. táblázat

Közműág	Bekötés km	Elosztó hálózat km	Összes nyomvonal km	fm/lakás
1. Vízvezetés	0,34	2,33	2,67	1,68
2. Távhő-ellátás	0,28	1,51	2,67	1,14
3. Gázvezeték	0,51	1,76	1,79	1,43
4. Vill. kábel	0,37	1,90	2,27	1,43
5. Postakábel	0,40	1,68	2,08	1,31
Összesen:	1,90	9,18	11,08	—
%	17,1%	82,9%	100,0%	

A Velinszky-lakótelep korszerű hálózati adatai

12. táblázat

	km	%	fm/lakás
1. Közműalagút	0,60	36,2	0,38 } 1,0
2. Közműfolyosó	0,98	59,0	0,62 } 1,0
3. Közös munkaárok	0,08	4,8	0,05
Összesen:	1,66	100,0	1,05

Korszerű hálózat nyomvonalának %-os csökkenése a meglevő szakági vezetékekhez képest
(Velinszky-lakótelep)

13. táblázat

Közműág	Meglevő hálózat km	Korszerű hálózat km	Hossz-csökkenés, %
1. Vízvezeték	2,67	1,66+20% körvezetékkel = 1,99 km	25,4
2. Gázvezeték	2,27	1,66	26,8
3. Vill. kábel	2,27	1,66	26,8
4. Postakábel	2,08	1,66	20,2
5. Távhőellátás	1,79	1,66	7,3

A vizsgálat szerint a korszerű közműhálózat 27% és 7% között rövidebb nyomvonalat eredményezett a különböző meglevő szakági hálózatokhoz képest. A nyomvonal-rövidülés a közműalagút és közműfolyosó szakaszán itt is elsősorban a bekötések elmaradásából eredt.

A közintézményeket bekötő közös munkaárkos hálózatok a korszerű rendszer egész hosszának 4,8%-át képviselik. Ezen a szakaszon a bekötések természetesen megmaradnak.

A teljes, korszerű nyomvonalhosszból ezen a lakótelepen 59% került a közműfolyosóba.

A 8—13. táblázatban közölt vizsgálati adatokból igazolva láthatjuk a következőket: a korszerű integrált közműalagutas és közműfolyosós fektetési módot követve a vezetékek nyomvonalhossza a különféle közművezetékek szerint 3% és 30% között lerövidíthető; a házgyári sávházakkal beépített lakótelepeken a sávházak dobozalappal kiképzett pincéinek felhasználásával, a nyomvonalak 42—59%-ában lehetőség nyílik a közműfolyosóban való közművezeték-elhelyezésre.

Ezek a közműhosszak természetesen szorosan összefüggenek a lakókörzetek beépítési módjával, a lakóterületek szerkezetének kialakításával is. Így a beépítési tervnek a városrendező építész és a közlekedési és közműhálózatokat tervező mérnök együttes team-munkájával való kialakítása eredményezheti az optimális megoldást (6).

Közlekedés. A megvizsgált öt lakóterületen élő 6 ezertől 22 ezer fős lakosság együttélő különböző korú csoportjainak a város munkahelyeivel, iskoláival, a város központjával, valamint a lakóterületen belüli gyermek- és felnőttintézményekkel, játszó- és pihenőhelyekkel való kapcsolatának kialakítását általában különbözőképpen oldották meg.

A lakóterületen belül élőknek a város egyéb fontosabb pontjaival való kapcsolatát már a helykiválasztásról írt fejezetünkben érintettük. A részletek ismertetése nélkül is állíthatjuk, hogy mind az öt lakóterületet — a kiépített utak és a tömegközlekedési eszközök különböző járatai — szorosan bekapcsolták a városok szerkezetébe.

Azonban a lakóterületeken belüli közlekedési hálózatok, egymástól elválasztott jármű- és gyalogutak, kellő számú szgk. várakozó- és tárolóhelyek kialakítása már erősen különbözik egymástól.

Újpalotát egy ferde főforgalmi útkereszt osztja négy lakókörzetre;

Tarján városrészt a rajta áthaladó külső körút egy szakasza osztja két térfélre. A két térfél a gyermekek és a felnőttek intézményei köré csoportosított további 2—2 lakókörzetre oszlik (lásd 2. ábrát). A kiépült gyűjtőutak — amilyen főként a Szamos utca, a Sólyom és Csorba utca — szintén kötöttséget jelentettek, előközművesítésükkel együtt. Ezek a gyűjtőutak a többi meglevő és a forgalmi utakkal együtt *szuperblokkoknak* megfelelő területeket határoltak körül, amelyek lehetőséget nyújtottak arra, hogy bennük megfelelő alapfokú intézmények részére lehessen helyet kijelölni úgy, hogy a szuperblokk belsejében elhelyezett lakóházakat és

az intézményeket főképpen zsákutcák és hurokutcák közelítsék meg és tárják fel;

A Velinszky lakótelepet a régi 8-as út nyomvonalán kialakult lakóút osztja két térfélre, de egyéb központkialakulás az intézmények nagyfokú hiánya miatt nem észlelhető.

E három lakóterületen belül felfedezhetjük a gyalogos- és a járműutak vonalának elkülönítésére irányuló törekvéseket, de ezt a szétválasztást nem sikerült a lakóterületek teljes területén következetesen végrehajtani. Ezeken a területeken a főgyalogutak eléggé zegzugosak, nehezen kiismerhető vonalvezetésűek és szerepüket sok helyen a járműutak mellett kiépített járdák töltik be. A forgalommentességet igénylő közkertek a területek nagy részén nincsenek elválasztva a személygépkocsik várakozó- vagy tárolóhelyeitől.

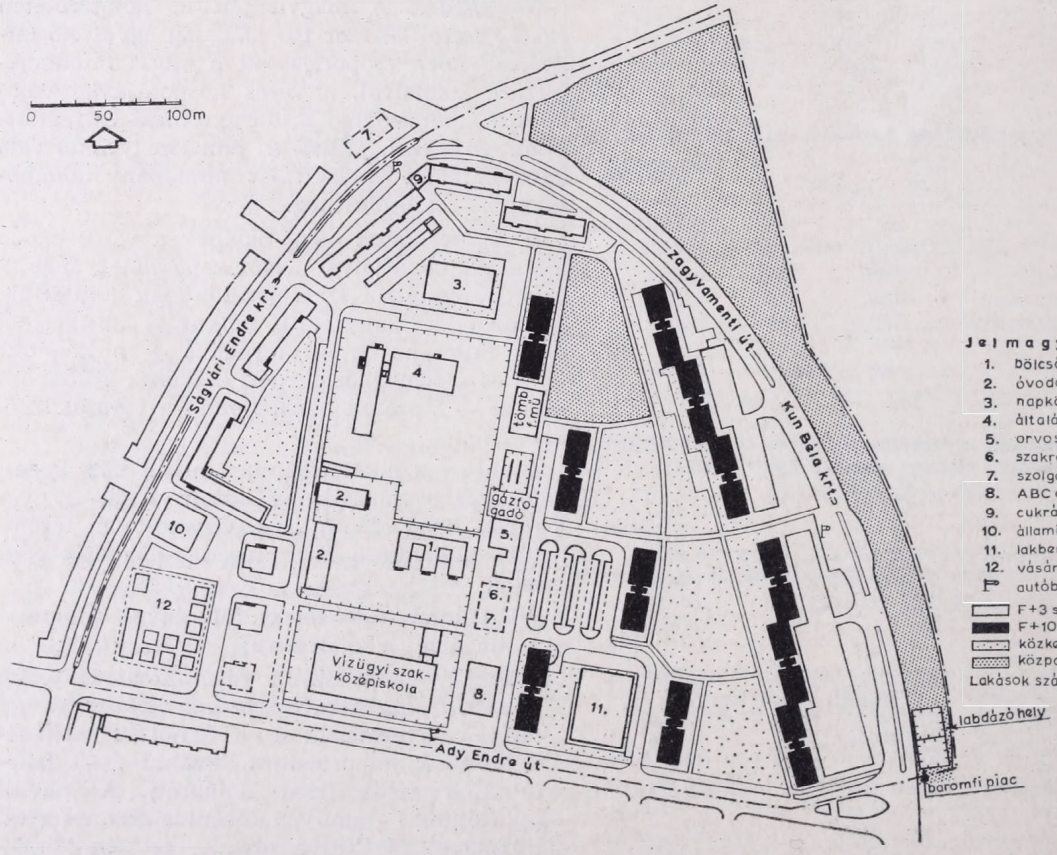
Ezzel szemben mind a Dózsakerti, mind a Zagyvaparti lakóterületen jól oldották meg ezt a funkcionális feladatot, kialakítva ezen kívül gyermekek játszótereinek a gyalogos megközelítését.

A belső mozgásirányok szervezésénél viszont mind az öt lakóterületen jól választották meg a tömegközlekedési megállóhelyek maximális távolságát, mely nem lépi túl sehol sem az 500 m-t. Sőt mindenütt figyelembe vették az alapfokú közösségi létesítmények maximális megközelítési távolságait is.

A területi mérleg fejezete mellé csatolt 15. és 16. táblázaton mutatom be az öt lakóterületen kialakított közlekedési területeket.

A személygépkocsi-várakozóhelyek és -tárolók vizsgálatánál két szempontot vettünk figyelembe: a nagy távlatban és a lakóterületek megvalósításával egyidőben biztosítandó ellátottsági értékek meghatározását.

A nagy távlatban (a járművel való telítettség idején, az ezredforduló körül) várható parkolási igények előrebecslésénél az OÉSZ szerint lakásonként egy személygépkocsi részére kell parkoló- vagy tárolóhelyet létesíteni. Ezen felül



4. ábra. Szolnok-Zagyvaparti lakótelep

egy-egy markáns főgyalogútvonalat is (lásd 3. és 4. ábrákat). Ezen a két lakóterületen a forgalmi út keresztezése nélkül biztosították a közkertek, az alapfokú gyermeknevelési intézmények és a közparkokban elhelyezett nagyobb

a területen található intézmények parkolási igényét is ki kell elégíteni, melynek során a mértékadó egyidejű parkolási igény meghatározásánál a lakásokhoz tartozó parkolóhelyeknek maximum 20%-a vehető figyelembe.

Az érvényes előírások szerint a lakóterületek megvalósításával egyidőben 50%-os parkolóhelyi ellátottságot kell biztosítani. Az I. ütemben (a megépítéskor) szükséges tárolóhelyeket a megépített, a távlatban szükséges tárolóhelyeket a tervezett tárolóhelyekkel hasonlítjuk össze. Ezt figyelembe véve a tárolóhely-szükséglet a következőképpen alakul (14. sz. táblázat).

Parkolóhely-szükséglet az öt lakótelepen

14. táblázat

	Szeged Tarján ltp. lsz.: 6561	Tatabánya Dózsakerti ltp. lsz.: 3155	Székesfehérvár Velinszky ltp. lsz.: 2198	Szolnok Zagyvaparti ltp. lsz.: 1700	Budapest Újpalotai ltp. lsz.: 12 648
Megépített parkolók és tárolók száma összesen:	2250	1620	640	562	3 870
ebből:					
szintbeni parkolóban	1900	1364	441	552	3 870
kisgarázsban	350	256	115	10	—
épületek alsó szintjén	—	—	84	—	—
többszintes garázsban	—	—	—	—	—
Távlati parkolási igény:					
lakásoknál	6561	3155	2198	1700	12 648
közintézményeknél	415	261	97	380	730
lakások 20%-a	1312	1312	438	510	2 528
összesen	6561	3155	2198	1700	12 648
Parkolási igény I. ütemben:					
lakásokból	3280	1578	1099	850	6 324
közintézményekből	415	261	97	368	731
lakások 20%-a	656	315	219	170	2 528
egyidejűségek figyelembe véve:	3280	1578	1099	1048	6 324
Parkolókkal való ellátottság I. ütemben:					
%	69	102	58	55	61
parkolóhiány	1030	42	459	486	3 144
Parkolókkal való ellátottság II. ütemben:					
%	37	51	25	33	31
parkolóhiány (változat)	3961	1535	1558	1118	7 578

Zöldterületek. A lakóépületek és az azokkal összetartozó alapfokú közösségi intézmények csoportjain belül jól kell kialakítani a lakóépületek és a közkertek közvetlen kapcsolatát, úgy, hogy azt se a járműforgalom, se a várakozóhelyek zavaró hatása ne befolyásolja.

A lakóházakhoz közvetlenül kapcsolódó közkertek (játszó- és pihenőkertek) kialakítása talán a leginkább a Dózsakerti lakóterületen megfelelő. Itt a három lakóépülettel körülvett, egyik oldalukon nyitott térségek forgalommentes, intim térségeket alkotnak, és a kisgyermekek is könnyen figyelemmel kísérhetők a lakásból. Vagyis ebben a megoldásban a kert tulajdonképpen a kis alapterületű lakás megnövelése, funkcionális része. Hasonló, de már kevésbé zavartalan közkert-kialakítást láthatunk megvalósítva a Zagyvaparti és sok helyen a Tarján és az Újpalotai lakóterületeken is. Az utóbbi két területen azonban sok olyan lakóházat is találhatunk, mely elszakadt a közkerttől és mindkét oldalán forgalmi (lakóút, várakozóhely) zónák veszik körül az épületeket.

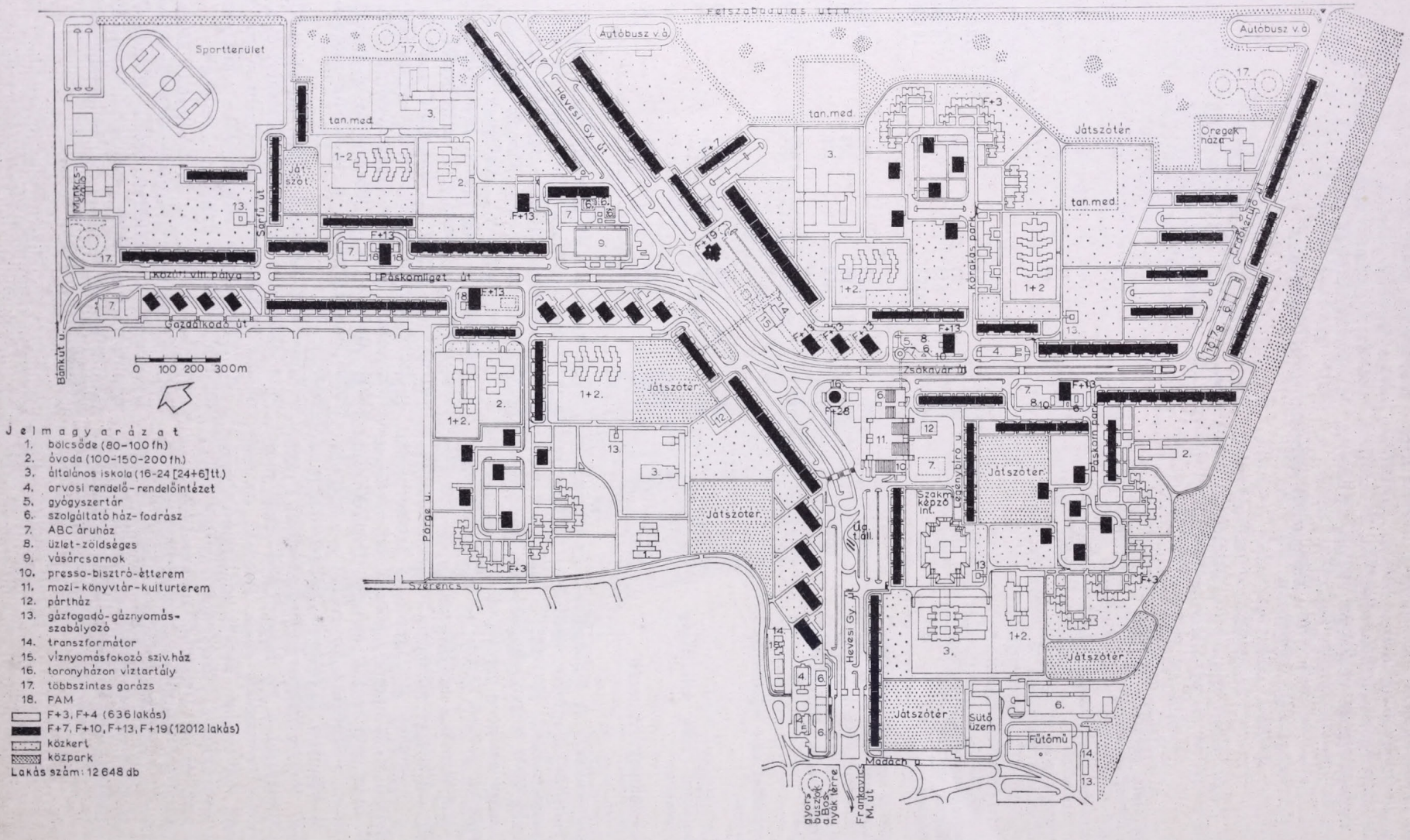
A közparkokat és azok egy részét képező, nagyobb gyermekeknek való játszó- és sporttereket a lakóházaktól kissé távolabb, de szintén forgalommentes helyen célszerű elhelyezni.

Jó példát találunk a *közkertek* ilyen értelmű elhelyezésére a Zagyvaparti lakótelepen, bár a közkertek egy részének a megközelítése csak — ma még ugyan kis forgalmú — út keresztezésével érhető el. Távlatban, amikor ezen az útszakaszon jelentősen megnövekszik a forgalom, aluljáró vagy jelzőlámpás gyalogátkelőhely létesítésével ez a probléma megoldható lesz.

Hasonló jó telepítési példát mutat az Újpalotai lakóterület (5. ábra), a Dózsakert és a Velinszky lakóterület egy jelentősebb része is.

A zöldterületek nagyságainak összehasonlítását a 15. és 16. táblázat szemlélteti.

Területi mérleg. Az öt lakóterület szerkezetének áttekintését a lakóterületek struktúráját tartalmazó, a területfelhasználással foglalkozó területi mérleg mutatja be. A 15. táblázaton a bruttó építési területet öt területfelhasználási szempontból vizsgáltuk:



5. ábra. Budapest-Újpalota

Területi mérleg

15. táblázat

Sorszám	Területfelhasználás	Tarján ltp.		Dózsakerti ltp.		Velinszky ltp.		Zagyvaparti ltp.		Újpalotai ltp.	
		ha	%	ha	%	ha	%	ha	%	ha	%
1.	Lakóépületek alapterülete	6,97	9,7	5,01	15,8	2,19	11,4	1,42	8,6	11,00	8,9
2.	Alapfokú közintézmények (önálló épületben, ill. telken)	10,82	15,0	4,80	15,2	3,84	20,1	2,72	16,4	21,95	17,7
3.	Közlekedési terület (gyalogosok és járművek útja, tere, parkolóhelyek és garázsalapterülete)	15,80	21,9	9,99	31,58	5,57	29,15	4,75	28,6	32,43	26,2
4.	Zöldfelületek (közkertek-közparkok)	38,11	53,4	10,54	33,22	6,80	35,55	7,67	46,2	53,6	43,3
5.	Egyéb terület (helyiipar, közműépület, magán stb.)	0,2	—	1,29	4,2	0,73	3,8	0,04	0,2	4,81	3,9
1—5.	Bruttó terület	71,90	100,0	31,63	100,0	19,13	100,0	16,60	100,0	123,79	100,0

Fajlagos területi felhasználási értékek

16. táblázat

Sorszám	Megnevezés	Tarján ltp.		Dózsakert ltp.		Velinszky ltp.		Zagyvaparti ltp.		Újpalotai ltp.	
		m^2/fh	m^2/lakás	m^2/fh	m^2/lakás	m^2/fh	m^2/lakás	m^2/fh	m^2/lakás	m^2/fh	m^2/lakás
	Férőhely — lakás:	26 262 fh	6561 db	12 573 fh	3155 db	8762 fh	2198 db	6222 fh	1700 db	52 265 fh	12 648 db
1.	Lakóépületek alapterülete	2,7	10,6	3,9	15,9	2,5	9,96	2,3	8,4	2,1	8,7
2.	Alapfokú közintézmények	4,1	16,4	3,8	15,2	4,4	17,4	4,4	16,0	4,2	17,4
3.	Közlekedési terület	6,0	24,1	7,9	31,6	6,4	25,3	7,6	27,9	6,2	25,6
4.	Zöldfelületek	14,5	58,1	8,4	33,4	7,8	30,9	12,3	45,1	10,25	42,4
5.	Egyéb terület	0,1	0,4	1,2	4,2	0,7	3,5	0,1	0,2	0,9	3,8
1—5.	**BRUTTÓ TERÜLET**	27,4	109,6	25,2	100,3	21,8	87,0	26,7	97,6	23,68	97,9
6.	Átlag szintszám	7		5,4		7,7		8,5		10,85	
7.	Bruttó sűrűség fh/ha	365		398		458		375		422	
8.	Bruttó sűrűség lakás/ha	91,2		99,7		115		102		162	
9.	Bruttó sűrűség népesség/ha	274		299		345		307		306	
10.	Felszereltségi szint M = magas K = közepes A = alap	M		K		A		A		M	

— lakóépületek alapterülete,

— alapfokú közintézmények, melyek önálló épületben, ill. önálló telken jelennek meg,

— közlekedési terület, beleértve a gyalogosok és járművek útját és tereit, a parkolóhelyeket és a garázsok alapterületeit,

— zöldfelületek, beleértve a közkerteket és a közparkokat, valamint egyéb zöldsávokat,

— egyéb terület, melybe a közműépületek alapterülete, esetleg helyiipari létesítmény telekterülete, különleges esetben magántelek területe került.

A lakóterületek területi mérlegeinek egymás közti összehasonlítása az egyes tételeknek az egészből való százalékos részesedésével, illetőleg a 16. táblázat fajlagos, lakásra, illetve férőhelyre vetített területi értékeivel vizsgálható.

Aránylag egységes a 15. táblázatnak a lakóépületek alapterülete sorában olvasható százalékos, illetve fajlagos adata. A kisebb eltérést az átlagszintszám változása befolyásolta.

Az alapfokú közintézmények sorának értékei már jobban szóródnak, az eltérés oka a szükséges, de még meg nem valósított közintézmények hiányzó adataiból adódik. Ennek részletes értékelését a „közintézményellátás" fejezetben már figyelemmel kísérhettük.

A közlekedési területek sorában a Dózsakerti lakótelep %-os, ill. fajlagos értéke emelkedik ki. Ennek indoka a település gondosan tagolt, belső oldalán nyitott, keretes beépítése, valamint a járműutak és a gyalogutak szakszerűen szétválasztott rendszere. Érdekes, hogy a Tarján lakótelep közlekedési területe mutatja a legalacsonyabb %-os és fajlagos értékeket, ami a gyalogutak és járműutak kellő el nem választásával indokolható. A megfelelő kialakítás valószínűen gyalogút-hosszabbodást, tehát a fajlagos értékek növekedését vonta volna maga után.

A zöldfelületek sora, különösen a 16. táblázatban, már jelzi, hogy a területgazdálkodásban melyik lakóterületen bántak szűkösen ezzel a területfelhasználási kategóriával. Természetszerűen egy átlagos értékből nem lehet a következtetéseket teljes mértékben levonnunk, ezért a zöldterületi fejezet értékelését is figyelembe kell vennünk.

Felhívjuk továbbá a figyelmet a 16. táblázat 7., 8. és 9. soraira, ahol a bruttó laksűrűség értékeit ismertetjük. Itt hívjuk fel a figyelmet arra a nehézségre, amelyet a lakóterületi tényleges népesség számának meghatározása jelent, összehasonlítva ezt az értéket a tényleges férőhelyek számával. A területeken történt vizsgálódások alkalmával ugyanis eltérőek voltak a vélemények, mert voltak akik a férőhelyek számát meghaladó népesség jelenlétére, mások pedig annál lényegesen alacsonyabb népességi értékekre hivatkoztak. Ezért a 9. sorban fiktíven 3 fő/lakás népességi értéket vettünk figyelembe.

A vizsgált lakóterületek területi mérlegének és a fajlagos területfelhasználási mutatóknak az adatai (15. és 16. táblázat) azonban nem tükrözik azt az álláspontot, mely az infrastruk-

A lakótelepeken az infrastrukturális ellátás bővítéséhez jelenleg szükséges és távlatban biztosítandó területek (hektárban)

17. táblázat

Sorszám	A hiányzó területek	Tarján ltp.	Dózsakerti ltp.	Velinszky ltp.	Zagyvaparti ltp.	Újpalotai ltp.
0	1	2	3	4	5	6
	Jelenleg:					
1.	Közintézmények (OT-norma és megfelelő felszereltségi szint szerint)	0,02	0,03	0,07	0,23	0,16
2.	Várakozó és tárolóhely[1] (0,5 szgk/lakás)	2,06	—	0,92	0,97	6,29
3.	1+2 együtt	2,08	0,03	0,99	1,20	6,45
	Távlatban:					
4.	Közintézmények (Városrendezési norma és felszereltségi szint szerint)	12,37	3,34	1,87	1,46	14,83
5.	Várakozó és tárolóhelyek[2] (1,0 szgk/lakás)	5,34	1,54	2,02	1,62	11,91
6.	4+5 együtt	17,71	4,88	3,89	3,08	26,74

[1] A várakozó- és tárolóhely területét szintben 20 m²/fajl. értékkel,
[2] a távlati tárolóhely területét 2 szintben 10 m² fajl. ért. alapján vettük számításba.

turális hiányosságoknak a megszüntetése, a közösségi intézmények és a parkolóterületek szükséges mértékű kiépítését követően következik be. Így ezek az adatok tulajdonképpen félrevezethetik az értékelést és megnyugtató képet adhatnak a lakóterületek infrastrukturális ellátásáról.

Éppen ezért a következőkben bemutatom, hogy a vizsgált területeknek az ellátáshoz — a közösségi intézmények tekintetében — azok felszereltségi szintjeihez mért normatív OT-előírások, illetve a személygépkocsik várakozó- és tárolóhelyeire vonatkozó OÉSZ-előírások betartása esetén hogyan változik a területi egyenleg. Nyilván a hiányzó területeket, ha azokat szintben kell kielégíteni, csak a zöldfelületek rovására lehet biztosítani, csökkentve azok fajlagos értékeit.

Ezek a területigények azonban a távlatban növekedni fognak. A közintézmények távlati fejlesztéséhez szükséges terület biztosítását a városrendezési norma előírásai, a távlati parkolási igényeket pedig az OÉSZ tartalmazza. *A távlati igények területbiztosítását kötelezően figyelembe kell vennünk.* Ezen területigényeket

Zöldterületek (közkert+közpark) jelenlegi és minimális területei (ha—m²/lakás)

18. táblázat

Sorszám	Megnevezés	Tarján ltp.	Dózsakerti ltp.	Velinszky	Zagyvaparti ltp.	Újpalotai ltp.
	1	2	3	4	5	6
1.	Jelenlegi zöldterület (ha)	38,11	10,54	6,80	7,67	53,60
2.	A minimális zöldterületek fajlagos értékei (m²/lakás)	„M"[1]	„K"[1]	„A"[1]	„A"[1]	„M"[1]
	— közkert	15—30	15—30	15—30	15—30	15—30
	— közpark	15—20	9—15	6—12	6—12	15—20
	— együtt	36 m²/L	30 m²/L	24 m²/L	24 m²/L	36 m²/L
3.	Lakásszám (db)	6561	3155	2198	1700	12 648
4.	Zöldfelület minimális területe (ha)	23,62	9,47	5,28	4,08	45,53
5.	Felhasználható zöldfelület (ha) (1—4)[2]	14,49	1,07	1,52	3,59	8,07

[1] „M" – magas szinten; „K" – középszinten; „A" alapszinten felszerelt lakóterület.
[2] Ideális érték, melyet e célra fel nem használható felületek esetleg csökkenthetnek.

A területi hiányok hogyan csökkentik a felhasználható zöldfelületeket (ha—m²/L)[1]

19. táblázat

Sorszám	Megnevezés	Tarján ltp.	Dózsakerti ltp.	Velinszky ltp.	Zagyvaparti ltp.	Újpalotai ltp.
1.	„Felhasználható" zöldfelület	+14,49	+1,07	+1,52	+3,59	+ 8,07
2.	*Jelenlegi területi hiány* (közintézmény—OT norma, parkolóhely 0,5 szgk/lakás norma szerint)	— 2,08	—0,03	—0,99	—1,20	— 6,45
3.	*Távlati területbiztosítás* az előző területi hiány biztosításával együttesen (közintézmény városi norma, parkolóhely 1 szgk/lakás norma szerint)	—17,71	—4,88	—3,89	—3,08	—26,74
4.	Maradék zöldfelület (2—1)	+12,41 ha	+1,04 ha	+0,53 ha	+2,39 ha	+ 1,57 ha
5/a	Hiányzó zöldfelület (3—1) ha-ban	— 3,22 ha	—3,81 ha	—2,37 ha	+	—18,67 ha
5/b	Hiányzó zöldfelület fajlagos értéke (m²/lakás)	—4,9 m²/L	—12,1 m²/L	—10,8 m²/L	+	—14,7 m²/L

[1] Források: 1. sor: 18. táblázat 5. sor
2. sor: 17. táblázat 3. sor
3. sor: 17. táblázat 6. sor

mutatom be — a részletszámítások mellőzésével — a 17. táblázaton.

A „jelenlegi" ellátási igényeket *már a kiépítéskor szükséges lett volna biztosítani*, míg a „távlatban" előirányzott igények területeit olyan *előrelátással* szükséges a lakóterületek struktúrájába beépíteni, hogy azok később *az ott lakók zöldfelületi igényeinek megsértése nélkül* legyenek megvalósíthatók. Ezért a 18. sz. táblázatban, a lakóterületek felszereltségi szintjei szerint differenciálva bemutatom, hogy a jelenlegi zöldfelületekből hány hektárt használhatunk fel a minimális fajlagos zöldterületi értékek meghagyása esetén.

Ezeket a számításokat még finomítani volna szükséges, mert a zöldfelületek sok olyan maradék területet is tartalmazhatnak, amelyek az így kiszámított értékeket még csökkentenék. A számításokat a nagy számok összehasonlítására így is alkalmasnak tartva és a 17. és 18. táblázat adataira támaszkodva kiértékelhetjük a lakóterületek távlati infrastrukturális igényeinek kielégítése esetén fellépő helyzetet.

Ezek szerint (lásd 19. sz. táblázatot) a „jelenleg"-i előírások pótlása esetén, még marad bizonyos zöldfelületi tartalék terület a távlati igények kielégítésére, de az a Zagyvaparti lakóterület kivételével kevésnek bizonyult.

Tudnunk kell azt is, hogy a táblázatban fellépő területi hiányok értéke már bizonyos területi ellátásbeli kompromisszumokat is takar. Ezek szerint a Tarján lakóterületen szükséges szakorvosi rendelőintézetet és művelődési házat a szomszédos északi alközpontban, a Dózsakerti lakóterületről a művelődési hálózatot az „Újvárosban" irányoztuk elő, valamint az „alapfokon felszerelt" Velinszky és Zagyvaparti lakóterületekre távlatban sem terveztünk építeni „öregek otthonát", illetve önálló sportterületet.

Ennek ellenére a távlatban olyan zöldfelületi hiányok léphetnek fel, melyek a minimális zöldfelületeket

— a Tarján lakóterületen
—4,9 értékkel 31,1 m²-re
— a Dózsakerti lakóterületen
—12,1 értékkel 17,9 m²-re
— a Velinszky lakóterületen
—10,8 értékkel 13,2 m²-re
— az Újpalotai lakóterületen
—14,7 értékkel 21,3 m²-re

csökkentené le lakásonként. Egyedül a szolnoki Zagyvaparti lakóterület nem kerül ebbe a helyzetbe, ahol a kellő előrelátással kialakított lakóterületen az ellátás távlati fejlesztése részére a terület biztosított.

Nem ez a helyzet tehát a többi vizsgált lakóterületen, mert a bővítések megvalósítása esetén a területek olyannyira bezsúfolódnának, mely az ott lakók közérzetére káros hatással volna.

A megoldás módját ugyan az alábbiakban bizonyos kompromisszumokkal próbálták kialakítani. *A kompromisszum azonban minden esetben elkerülhető, ha a távlati igényeket tükröző területi egyenleget már a beépítési tervben elkészítik és igazolják a távlati fejlesztés megoldásának a lehetőségét.*

A megoldás módja igen sokféle lehet. Elsősorban több intézménynek egy többszintes épületbe való összevonására, illetve a távlati tárolóhelyeknek 3—4 szinten való megépítésére gondolunk. Ez azonban nem járható út a legnagyobb területigényű sportpályák kiépítésénél. Ebben a helyzetben a városszéli telepítés esetében vagy a szomszédos területen felszabadítható területek rendelkezésre állásakor a lakóterület ilyen értelmű bővítése is megoldás lehet. Ezt a lehetőséget azonban már ma szükséges biztosítani az általános rendezési tervek területfelhasználási lapjain.

Jelen esetben a megoldás egyik módjára a következőt javasolhatjuk:

20. táblázat

Lakóterület és a javaslat megnevezése	Felszabaduló terület
— Tarján lakótelepen = a szükségessé váló 7,9 ha sportterület 41%-át az északi alközpontban kell megvalósítani	3,2 ha
— Dózsakerti lakótelepen = a sporttelep (2,2 ha) és = a parkoló garázs (1,54 ha) a területtel szomszédos, még be nem épített területen valósuljon meg	3,74 ha
— Velinszky lakótelepen hozzá kell járulni ahhoz, hogy = az általános iskola (1,4 ha) és = a parkoló garázs (1,1 ha) a szomszédos területeken épüljon meg	2,5 ha
— Újpalotai lakótelepen = bővíteni szükséges É-felé a területet (8 ha) = többszintes épületekbe szükséges összevonni a vendéglátóipari és szolgáltatási létesítményeket (8 ha) = parkoló garázsok szintszámát növelni kell (3 ha)	19,0 ha

A javaslatok megvalósítása esetén távlatban a vizsgált lakóterületeken mindenütt biztosítható a minimális zöldfelület előírt fajlagos értéke (lásd 18. táblázat, 2. sor).

Összefoglalás

Az új 15 éves telepszerű lakásberuházások indítási évében igen hasznosak azok a vizsgálatok, melyeket az eddig megépített nagyobb te-

lepszerű lakóterületekkel kapcsolatban végeztek az ÉVM, illetve a főváros illetékes szervei megbízásából. Jelen tanulmány is ennek a fontosságára kívánja felhívni a figyelmet, amikor olyan kutatásokra támaszkodva tárja fel a lakásberuházások összefüggéseit, melyek feldolgozásában a szerző maga is részt vett.

A tanulmány a lakásberuházások optimális telepítésének a fontosságán kívül aláhúzza a lakások minőségi irányban történő változtatásának az igényét is, ilyen nagyságú és jó beosztású lakások betervezése útján, mely biztosítaná a családonként szükségesnek tartott 2—3 gyermekszám elhelyezéséhez a férőhely-összetételt.

Rámutat a tanulmány arra is, hogy bizonyos közintézmények már nem hiányozhatnak korszerű lakótelepeinkről, mint pl. a gyermekorvosi és fogorvosi intézmények, valamint az öregek napközi otthona, de bővíteni szükséges a többcélúan felhasználható kulturális és sportintézményeket is. Rendezni szükséges a szolgáltatási létesítmények OT-normatíváit is, bővítve azok fajlagos területi előirányzatait és szabályozva a lakásberuházások területén kívánatos választékot. (2)

Közműellátás terén a kiválasztott telepítési helyek alapközművel való biztosítását igen körültekintően és az első átadási időpontot megelőzően szükséges ütemezni, valamint a támpontok figyelembevételével kell a lakóépületek elkészítésének a sorrendjét megállapítani. Ahol azt a talajmechanikai és alapozási szempontok lehetővé teszik, rá kell térni a szerelés jellegű mélyépítést lehetővé tevő, korszerű közműalagutas-közműfolyosós közműellátási rendszer bevezetésére, a házgyári épületek fogadószintjein a közműfolyosós típustervcsaládok kialakításának mint súlyponti feladatnak a kidolgozásával egyidőben.

Végül rámutat a tanulmány a motorizáció okozta és a személygépkocsi várakozó- és tárolóhelyeinek biztosítása körül jelentkező feszültségekre. Ez a feszültség még bővül egyéb intézmények a városrendezési normák figyelembevételével jelentkező helybiztosítási igényével is, mely végül a zöldfelületek csökkentéséhez vezethet.

Bár az ÉVM 7/1976-os közleménye, mely az „A" típusú részletes rendezési terv és a beépítési terv folyamatának a körülhatárolásával a tervezés oldaláról már biztosítja a távlatban szükséges területek betervezését, még a megvalósítás ellenőrzési oldalát is erősíteni szükséges és így továbbra is javasolható a már megépült 1000 lakáson felüli megvalósított lakásberuházások szisztematikus és a városrendezési normákkal is összehasonlítható vizsgálata és az azokból levonható következtetések folyamatos publikálása.

IRODALOMJEGYZÉK

Ez a tanulmány jellegénél fogva általában nem az irodalomban megjelent munkákra hivatkozik a szövegben zárójelben megjelenő számokkal, hanem a VÁTI I. Irodáján, kis példányszámban készült, nem publikált kutatási jelentésekre.

(1) Szeged m. j. város általános rendezési tervkivonata. Szerkesztette: *Takács Máté*, 1969.

(2) Szolgáltatási létesítmények területrendezési mutatószámai. *Pataky Tibor* és munkatársai, *dr. Korompay György*, *Mészáros Piroska*. Készült az ÉVM Területrendezési és -fejlesztési Főosztály megbízásából a VÁTI I. Irodáján, 1976. január hó.

(3) Lakástelepítések városrendezési, műszaki és gazdasági mutatói. (Irányelvek a VÉT munkájához, a lakástelepítési tervek készítéséhez.) *Hörcher Ferencné* és munkatársai, *Erdélyi Zsófia*, *Pataky Tibor*.

Készült az ÉVM Műszaki Tervezési Főosztálya megbízásából a Területrendezési és -fejlesztési Főosztály közreműködésével, a VÁTI I. Irodáján, 1975-ben.

(4) Közműalagutas közművesítés elsősorban lakótelepeken I. rész. *Pataky Tibor* és munkatársai, *Mechtl Alfrédné* és *Zsitvay Imre*. Készült a MÉLYÉPTERV megbízásából a VÁTI I. Irodáján, 1974. dec.

(5) Gazdaságosan közművesíthető kísérleti beépítési terv. *Pataky Tibor* és *Füle Lajos*. Készült az ÉVM Lakás- és Kommunálisügyi Főosztály megbízásából a VÁTI I. Irodáján, 1970. okt. hó.

AZ ÖSSZEHANGOLT TELEPÜLÉSFEJLESZTÉS ÉS KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉS IDŐSZERŰ FELADATAI

A MAGYAR TUDOMÁNYOS AKADÉMIA KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI BIZOTTSÁGA, TELEPÜLÉSTUDOMÁNYI BIZOTTSÁGA ÉS A MAGYAR URBANISZTIKAI TÁRSASÁG SZAKMAI VITAÜLÉSE.

A magyar Tudományos Akadémia Közlekedéstudományi Bizottsága és Településtudományi Bizottsága a Magyar Urbanisztikai Társaság közreműködésével 1975. október 9-én a MUT székházában egésznapos szakmai vitát rendezett *„Az összehangolt településfejlesztés és közlekedésfejlesztés időszerű feladatai"* címmel.

A város- és településrendszereket, illetve azok belső szerkezetét, területfelhasználásuk rendszerét formáló tényezők között a természeti adottságok és társadalmi körülmények mellett, a közlekedési technika fejlődése kiemelkedő jelentőségű. Hazánkban az utóbbi két évtized az urbanizációs folyamat jellegzetes szakasza, melyben a közúti gépjárműközlekedés rohamos fejlődése a megoldandó feladatok sorozatát vetette fel a település- és közlekedéstervezés számára egyaránt. Már e fejlődés kezdeti szakaszában nyilvánvalóvá vált, hogy a felmerülő feladatok csak a két tudományterület szoros együttműködésével oldhatók meg: helyes településtervezéssel, területrendezéssel bizonyos közlekedési problémák eleve kiküszöbölhetők, viszont településtervezési hibák már ritkán tehetők jóvá közlekedésépítési, -fejlesztési eszközökkel.

Mindezekre figyelemmel az MTA Közlekedéstudományi és Településtudományi Bizottsága szükségesnek tartotta, hogy a két ágazat együttműködésének helyzetét közösen áttekintse és értékelje. A két bizottság egybehangzóan megállapította, hogy az ágazatok együttműködése már jelentős múltra és vitathatatlan eredményekre tekinthet vissza, időszerűnek tartotta azonban az alábbi közös érdekű témák együttes megvitatását:

— városrekonstrukció és közlekedésfejlesztés;

— agglomerációk település- és közlekedésfejlesztési problémái, feladatai;

— a településszerkezet és közlekedési rendszerek szintézise;

— a közlekedés szerepe a települési környezet alakításában.

Az alábbiakban *lényegesen rövidítve* adjuk közre a vita anyagát.

A vitaülés elnöki megnyitójában *Szilágyi Lajos* megállapította, hogy az alapvető kérdésekben nincs vita a várostervezők és a közlekedéstervezők között. Lényegében minden egyes városrendezési tervfajta tartalmaz közlekedési munkarészt, és azon belül meghatározott a tervezés tartalmi és mélységi követelménye, színvonala. A várostervezők és a közlekedéstervezők számára egyaránt rendelkezésre állnak a tervezési metodikák, normatívák, irányelvek. A várostervezés átalakult kollektív munkává, a tervezőcsoportok együttes munkája komplex városfejlesztési terveket hoz létre.

Az utóbbi években bekövetkezett fejlődésre nagy hatással volt két koncepció, amely nagymértékben elősegítette az együttes munkát.

Az egyik: a településhálózat fejlesztési koncepciója, amelyet a kormány fogadott el, és amely meghatározta a települések szerepkörét, jövőbeli nagyságrendjét és a városhálózat fejlesztési céljait, figyelemmel a termelőerők fejlődésére, az üdülésre és a további fejlesztési célokra.

A másik, nagy jelentőségű határozat, amelyet szintén a kormány fogadott el, a közlekedéspolitikai koncepció és az annak keretét képező városi közlekedéspolitikai koncepció, amely meghatározta valamennyi közlekedési ág fejlesztésének célkitűzéseit, a városi közlekedés tervezésének legfontosabb, leglényegesebb elemeit.

Ez a két koncepció igen jó hatással volt mindkét terület fejlesztésére, az együttes tervezési munka színvonalának emelésére. A városi közlekedés és a településtervezés területén egyaránt jelentősen meggyorsult a kutatási munka. Mindinkább biztosított a kutatási munkák összhangja, és mind több remény van arra, hogy a soron következő, igen nagy horderejű feladatok a kutatási munkák eredményeinek következetes felhasználásával megoldhatók lesznek.

A különféle várostípusok településszerkezetének, úthálózati adottságainak, területfelhasz-

nálási problémáinak értékelése és a továbbfejlesztés helyes céljainak kijelölése, az arányok kialakítása a mindenkori ütemezhetőség rögzítésével: olyan nagy lélegzetű kutatási-tervezési feladat, mely mindkét szakterület együttes munkáját van hivatva előbbre vinni.

Kiemelt feladat a várostervezésben, a közlekedéstervezésen belül az egyéni és a tömegközlekedés optimális arányainak kimunkálása, a megfelelő terület biztosítása, a tömegközlekedés elsődlegességének biztosítása mellett.

Külön problémát jelent a tervezés számára a városközpontok közlekedési és parkolási gondjainak megoldása.

Az ország városhálózatában nagyméretű rekonstrukció folyik. A városrekonstrukció feladatai sűrűsödnek, alapvető követelmény tehát, hogy a korszerű közlekedés kiépítésének a feltételei a tervekben és a rekonstrukció megvalósítása során megteremthetők legyenek.

Ma már egyetértés van abban a tekintetben is, hogy az agglomerációs fejlődés törvényszerű. Nemcsak az ipari termelés magas szintjét jelenti, hanem a szellemi koncentrációt, általában a magas szintű emberi tevékenység koncentrációját is. Megállapítható, hogy a budapesti agglomeráció közlekedéstervezési feladatain túl, a vidéki agglomerálódó területek közlekedéstervezési problémáival nem foglalkoztunk annyit és olyan mértékben, mint ahogy az ipari termelés és a lakosság életszínvonalának emelése szempontjából feltétlenül szükséges lett volna.

Településeink, városaink fejlődnek. A közlekedési területek biztosítása, a közlekedési rendszerek és arányok megfelelő kialakítása nagymértékben befolyásolja és alakítja a városok szerkezetét. Alapvető kérdés tehát a településszerkezetek, a városszerkezet, a közlekedési rendszerek megfelelő szintézisének biztosítása. Ugyanakkor a közlekedés dinamikus fejlődése felveti a környezeti ártalmak kérdését. Meg kell találni a módját annak, hogy ezt a jelentős faktort, a városi közlekedést, hogyan lehet alkotó módon felhasználni a városi környezet kialakítására oly módon, hogy a zaj és a szennyező hatások ne zavarják a város életét. A korszerű közlekedéstervezési-várostervezési módszerek erre módot és lehetőséget is adnak.

Dr. Turányi István vitaindító előadásában Marx egyik idevágó utalásának alapgondolatából indult ki, hogy ti. a lehetséges népsűrűség attól függ, hogy a vizsgált terület közlekedésileg milyen mértékben feltárt, elérhető, megközelíthető.

A közlekedéspolitika a várospolitika nagy, össszefüggő részrendszere: a városfejlesztés céljainak elérésére az egyik leghatékonyabb eszköz. Tudatossá vált, hogy nem csupán városépítési és közlekedési probléma megoldásáról van szó, hanem elsősorban kiemelkedő jelentőségű, általános társadalompolitikai tevékenységről. Egyre inkább a gazdaságosabb, a takarékosabb megoldásokra való törekvés kerül előtérbe.

A legfőbb problémakörök a következőképpen csoportosíthatók:

— a lakó- és munkahelyi területek közlekedési kapcsolata;

— a lakóterületek közlekedési feltárása, kiszolgálása, különös tekintettel az állóforgalomra;

— a közlekedési hálózat alkata és rendszere, valamint a telephely-kijelölés.

A városépítés egyik legbonyolultabb problémája a jelenben és a jövőben egyaránt — a közlekedés. A közlekedés állandó bővülése és fejlődése nagy gazdasági és materiális ráfordításokat követel. Viszont a növekvő közlekedés elválaszthatatlan része a fokozódó termelésnek és az emelkedő életszínvonalnak. A jó közlekedés a korszerű város fontos jellemzője.

A településtervezés és -fejlesztés bonyolult problémáit részben okozza, részben pedig fokozza a közlekedés megoldásának egyre nehezebbé válása.

Bár a város- és közlekedéstervezés és -fejlesztés terén az együttműködés irányában történtek előrelépések, még továbbiak szükségesek. Sem az egyik, sem a másik tevékenység nemhogy optimálisan, de sehogyan sem tudja megoldani a maga feladatát a másikkal való ésszerű együttműködés nélkül.

Az eddigi tapasztalatok alapján is célszerűnek látszik, hogy ne csak a munkaterveiket egyeztessék az illetékes szervek (ami azonban önmagában is nagyon fontos), hanem az összehangolt munka érdekében idevágó megállapodásokban és kötelező erejű irányelvekben is fektessék le a leszűrt eredmények alapján szükségesnek látszó fogalmakat, elveket és módszereket is.

A város és a városi közlekedés strukturális változásának közvetlen okai, s egyben fejlesztési módszerének kiindulási alapjai, az életszínvonal és szabad idő emelkedésével összefüggésben fejlődő társadalmi szükségletek, amelyek a térben és időben folytonosan változó, fokozódó mobilitásban (több bevásárlási, üdülési, kulturális, szociális, ellátási, szabad ideji utazásban) és városszéli új lakó- (és ipari) telepek formájában jelentkeznek.

Különösen az agglomerációs fejlődés, a lakóhelyek decentralizációja kényszeríti ki a gyaloglások utazással való helyettesítését.

A megoldandó problémák tehát:

— milyen foka kívánatos a mobilitásnak és melyek a felesleges formák;

— hogyan lehet az autótulajdon által rendelkezésre álló mobilitást korlátozni, illetve más mobilitásformákkal (telekommunikáció, gyaloglás stb.) helyettesíteni;

— hogyan lehet az utazási költségek iránt érzékenyebb kisebb jövedelmű lakosság szük-

ségleteit a mobilitást fokozó kiszolgálással megoldani.

A városon mint összrendszeren belül sokrétű kölcsönkapcsolatok vannak a részrendszerek között. Ennek megjelenítője és eszköze a közlekedés. A városszerkezethez a közlekedési részrendszer elsősorban mint geometriai-földrajzi értelemben vett hálózat kapcsolódik. A közlekedési hálózat a település gerince és szervezője; az eltérő rendeltetésű területek elválasztója és ugyanakkor összetevője is. Még a földrajzi viszonyok is tulajdonképpen a közlekedési hálózaton keresztül befolyásolják a város szerkezetét. Emellett a közlekedési hálózat az időben is legtartósabb tényező.

A közlekedés jó rendszerének kialakítási alapelvei:

1. a közlekedési módok elválasztása (a jármű- és a gyalogos forgalom; a lakóterületi célforgalom és az átmenő forgalom; az áramló és álló forgalom elválasztása, de egyben összehangolása is szükséges);

2. kellően telített teljesítőképesség minden vonalon, és ezen az alapon vertikális és horizontális kooperáció;

3. a közlekedési hálózat és rendszerelemek funkció szerinti világos elhatárolása és e szerinti kialakítása;

4. a közforgalmi közlekedés a város nélkülözhetetlen alkotóeleme és ezért előnyben részesítendő;

5. az egyéni közlekedést bizonyos városrészekben és napszakokban, főleg a belvárosi munkába utazással kapcsolatos forgalom terén korlátozni kell;

6. a közlekedési mód és eszköz megválasztása a helyváltoztatás hosszától és attól függ, hogy áll-e egyéni közlekedési eszköz rendelkezésre, és hogy egyáltalán hogyan és mivel lehet vagy nem lehet közlekedni; gazdasági hatékonyságra, a feladatelosztás optimumára és a korlátozó feltételek — pl. területhiány — figyelembevételére törekedve, nem a mozgás lehetőségét kell kizárni, vagy korlátozni, hanem a helyváltoztatás módjának vagy eszközének megválasztását;

7. a szakadatlan fejlesztési lehetőség nagy távlatokban is biztosítandó;

8. a belső városrészeket a jövőbeni dugulásoktól és kiürítéstől megmentendő vagy legalább korlátok között tartandó: a közforgalmú személyi közlekedést az eddigieknél jobban ki kell építeni;

9. a közúti árufuvarozás technikai oldaláról a következő két évtizedben nem várható döntő változás. A nehéz járműveknek a városközpontból való kizárása, a kis járművekre való átrakást és ehhez megfelelő pályaudvarok létesítését követelheti meg. Egyelőre inkább a csúcsforgalmi órákon kívüli rakodást tartják megoldásnak, ami viszont az éjszakai rakodások bevezetése felé tendál.

A közlekedési rendszer fejlesztése során a következő szempontokra kell tekintettel lenni:

— a teljes közlekedési infrastruktúrát és annak szervezését a tömeg- és egyéni közlekedés követelményeinek fokozatos összehangolása kell, hogy jellemezze;

— a közforgalmi és közúti — egyéni — gépjárműforgalom hálózatát, rendszerét és üzemét is össze kell hangolni;

— a konkurrenciát ki kell küszöbölni;

— a feladatmegosztásra általános érvényű elvet nem lehet kimondani: a megoldási lehetőség nagyon sokféle;

— a különböző közlekedési módok levezetésére való útvonalak fokozatos kiépítése során összehangoltan kell eljárni, mert ha nem — pl. a személygépkocsi-forgalom levezetésére szánt útvonalat minőségileg nem kellő időben és megfelelő szinten fejlesztik — átáramlások történnek más útvonalakra, a kooperáció felborul, kölcsönös zavarások adódnak;

— biztosítani kell az álló forgalom, a gyalogos és kerékpár-közlekedés számára szükséges területeket;

— figyelembe kell venni a racionális területhasznosítás követelményét;

— meg kell teremteni a korszerű járművek bevezethetőségének funkcionális, műszaki és szervezési feltételeit;

— a legnagyobb áramlatokat magisztrális útvonalakra kell koncentrálni és önálló pályára vagy legalább külön nyomra kell helyezni;

— fokozottabban kell az átbocsátóképesség és biztonság fejlesztése érdekében a forgalomszervezési módszereket alkalmazni;

— a városfejlesztési, területfelhasználási és beépítési tervezéssel arra kell törekedni, hogy a szükségletek minél nagyobb hányada a kényelmes gyaloglási távolságon belül legyen kielégíthető;

— a fejlesztés helyének megállapításakor nagy jelentősége van annak, hogy tömegközlekedésileg feltárt, ellátott-e a vizsgált terület vagy sem. Két ilyen szempontból eltérő terület esetén többnyire az a jobb megoldás, amely új közlekedési vonal létesítését nem kívánja;

— a gyalogos hálózatot a helyváltoztatások célpontjaira — munkahelyek, iskolák, óvodák, szolgáltató és hivatali szervek, útkereszteződések és közforgalmi közlekedési megállóhelyek, parkolóhelyek stb. — kell orientálni.

A közforgalmi közlekedési teljesítőképesség és attraktivitás fokozása mellett a pszichikai újraértékelést is el kell érni.

Helytálló az a következtetés, hogy az autó vagy valami ehhez hasonló: tartósan megmaradó jelenség.

A tömegközlekedési eszközök korszerűsítetten, a fővárost kivéve, továbbra is: a gyorsvillamos, a villamos és az autóbusz lesznek. Újabb tömegközlekedési eszközök bevezetési lehetősége, a közlekedési rendszerek nagy beruházási igé-

nye miatt korlátozott. A súlyt az ismert, főleg pedig a meglevő rendszerek fejlesztésére kell fektetni.

A város és a közlekedés közötti viszonynak talán legégetőbb kérdése a parkolás, a járműtárolás, mert az álló forgalom területszükséglete többszöröse annak, amit a mozgó forgalom igényel. Ez az igény és hiány egyes városi körzetekben a motorizáltsági fok növelésével fokozódik. Gondoskodni kell az egyéni közlekedési eszközök lakóterületi tárolási lehetőségeiről is, legalább lakásonként egy kocsi számára.

A P+R módszer általában a belső városi területek parkolási problémáinak megoldására, a parkolóterületek jobb kihasználására és a belső útvonalak vagy csomópontok zsúfoltságának csökkentésére hivatott. Alapjában véve az autó (motorkerékpár és kerékpár), valamint a gyorsforgalmi rendszerek közötti vertikális kooperáció elvét kívánja a gyakorlatba ültetni. A rendszer kimondottan a munkahelyi utazásokat érinti és összeköti a belső városrészekben bevezetett parkolási korlátozásokkal, illetve progresszív parkolási díj bevezetésével. Csak akkor lehet azonban a belső városrészekbe parkolási korlátozásokat bevezetni, ha előbb a külső parkolási lehetőséget és onnan a gyors és kényelmes beutazást már biztosították.

A P+R alkalmazásakor arra is kell gondolni, hogy a központi területet körülölelő városrészben sincs elég parkolóterület, még az ott lakók és az oda bejárók számára sem. A külső városrészekben sem biztosították eddig kielégítő módon a tárolási lehetőséget.

A város mint szervezet csak úgy élhet, ha az aktivitások egymással kommunikálhatnak. A városi struktúra ez idő szerinti térbeli szétválasztott volta mellett ez a kommunikáció közlekedési folyamatok révén valósul meg. Ezért az ilyen struktúrák térbeli eloszlására vonatkozó prognózisok egyben a közlekedési rendszerek adekvát kifejezői is. A területfelhasználás bizonyos kategóriái kapcsolatban állnak a közlekedési szükségletek forrás és cél alapján való osztályozásával.

A városrendezési tevékenység főleg három módon hat a közlekedésre:

— az építési övezetek előírásával; ez meghatározza a sűrűségi jellemzőket, amelyek a forgalomkeltés és az áramlási irányok determinánsai;

— a közterületek (út, tér) elhatárolásával, és ezzel a közlekedési területigény is adódik;

— az úthálózat hierarchiájának — a közlekedésből eredő ártalmak kiküszöbölését célzó — megállapításával, ami szoros kapcsolatban áll a beépítési mód, a tájolás és a helyszínrajzi elrendezés városrendezési feladataival is.

A közlekedés és városépítés közötti kapcsolatot reprezentáló területfelhasználási terv közlekedési tartalma a feltártság, elérhetőség, megközelíthetőség, megfelelő kiszolgálás.

Az általános közlekedési terv készítésének menete:

— a területfelhasználás struktúrájának és alkalmas jellemzőinek prognosztizálása;

— a közlekedési szükségletek struktúrájának és számszerű jellemzőinek meghatározása a területfelhasználási tervre alapozva;

— a közlekedési hálózatnak és rendszernek a szükségletekhez optimálisan illeszkedő módon való megtervezése, alkalmas közlekedési modell segítségével.

A térbeli városépítési struktúrák és megoldások segítségével a közlekedési problémák jobb megoldását nagyban elő lehet mozdítani, előrelátó, gondos tervezéssel, városépítési módszerekkel magukra a közlekedési szükségletekre, de összetételükre és elosztásukra is hatást kifejteni.

A településtudományon alapuló eljárások a közlekedési szükségletek távolsága és nagysága csökkentésének indirekt módszerei közé tartoznak; ilyenek pl.:

— a lakó- és munkahelyek egymáshoz képest való elrendezése;

— az emeletek, szintek számának megszabása, általában a beépítési mód szabályozása stb.;

— több funkciójú központok alkotása;

— többcentrumos városfejlesztés;

— a táj szórt betelepülésének akadályozása stb.;

— a funkciók keverése (lakások és főleg tercier munkahelyek stb.);

— a népesség mozgásának és eloszlásának irányítása.

A területi specializációban általában tükröződni fog a munkamegosztásnak a gazdaságban és a társadalomban korunkra jellemzően megnyilvánuló objektív folyamata. Ez ellen (pl. a funkciókeverés túlhajtásával) erőltetetten tevékenykedni objektív törvényszerűséggel való szembeszállást jelentene.

A közlekedési folyamatok időbeli eloszlása nem egyenletes. Ezért a közlekedési mérnöki feladatok középpontjában a csúcsforgalmak állnak, melyek szabályszerűek, és kialakításukban a fiziológiai és pszichológiai tényezők keretében a megszokásnak is nagy szerepe van.

A közlekedési rendszer terhelésének, ingadozásának a területegységeknél (főleg a városközpontoknál) sűrűségingadozás felel meg.

A területhasználat egyidejűségéből — akár munkáról, akár bevásárlásról, akár lakásról vagy üdülésről legyen is szó —, a közlekedési rendszer egyenlőtlen, gazdaságtalan kihasználása adódik.

A közlekedési szükségletek ingadozása miatt szállítási és parkolási tartalékkapacitásokról is kell gondoskodni.

Az ok—okozat analízis felveti a közlekedési szükségletek minden tényezőjére ható ama okok feltárásának igényét, amelyek emberi, társadalmi (települési, gazdasági és szociális struktú-

rák körébe tartozó) tényezőkön, viselkedéseken nyugszanak, és meghatározó jelentőségűek. A helyes ok—okozati elemzés első lépése tehát gazdasági, társadalmi és emberi viselkedési modellek megalkotása lenne. Más szóval: a közlekedési szükségletek jellemzőit külső, extern tényezőkből kellene meghatározni.

Az előző megállapításokhoz jutunk akkor is, ha a településstruktúra és a közlekedés, a közlekedési szükségletek közti viszonyt akarjuk a jövőre nézve tisztázni. Ez a várostervezők számára azt jelenti, hogy a paraméterekre megállapított adatok tömegét kell összegyűjteni és városmodelleket kell alkotni.

Végeredményben megállapítható, hogy mivel a települési struktúrák meghatározói emberi, szociológiai, gazdasági tényezők, ezen az úton is oda jutottunk, ahová a közlekedési modellekkel, ugyanazokba a nehézségekbe ütközünk. Le kell vonnunk tehát azt a konzekvenciát, hogy az emberi, társadalmi és gazdasági viselkedésre vonatkozó ismereteinket kell bővíteni, mégpedig sürgősen.

Az 1974-es belgrádi konferencia megállapításai szerint is: a modellezés terén történt ugyan előrehaladás, de a területfelhasználás és a közlekedés kapcsolatának csak hézagai váltak észrevehetőbbé.

Dr. Perényi Imre előadását azzal kezdte, hogy a városi közlekedés és a településstruktúrák alakulásának kapcsolata évezredes múltra tekinthet vissza. Természetesen ez a kapcsolat más volt akkor, amikor a városokban csak gyalogos forgalom volt; más, amikor a közlekedést járművekkel bonyolították le, és főképpen akkor folytatódott a kapcsolat megváltozása, amikor a közlekedés lebonyolításában szerepet kaptak a géperejű járművek.

A városi közlekedés és a településstruktúrák alakulása nem mindig volt egymással szinkronban, és ez a helyzet a történelem folyamán többször jelentkezett. Ebben a kapcsolatban a közlekedésnek városformáló szerepe volt, időnként azonban városromboló hatása is. A görög városok élete organikus, míg a római városoké torz volt, mert százezres és milliós nagyságú városoknak gyalogos forgalmuk volt, ami főleg a város belterületén tömörülést idézett elő, és olyan zsúfoltságot teremtett, mely szinte kibírhatatlanná tette a városban lakók életét: a város rendkívüli módon kiterjedt úgy, hogy lehetetlenné vált abban a normális életfunkciókat lebonyolítani.

Hasonló változás következett be korunkban is. A vasút és a gépjárművek megjelenése centripetális hatású volt, a városokban rendkívüli módon megnőtt a zsúfoltság. Ugyanakkor azonban a városi tömegközlekedési eszközök bevezetése centrifugális hatást is gyakorolt, a városok jelentősen fellazultak.

Valamikor a közlekedésfejlesztés, a területfejlesztés és a városfejlesztés tulajdonképpen egyet jelentett, bizonyos idő óta azonban e tevékenységek fokozatosan különváltak főleg azért, mert a közlekedésfejlesztés inkább ágazati, viszont a területfejlesztés általában területi jellegű tevékenység.

Korunkban a közlekedésnek a városfejlesztésre gyakorolt hatása rendkívül nagy: a város nagy kiterjedése, a laksűrűség, a területfelhasználás, a munkahelyek, a lakóhelyek és a rekreációs intézmények elhelyezése egyaránt kölcsönhatásban van a közlekedés fejlődésével.

A közlekedés fejlődésének következményeként alapvető tényezők változtak meg a városokban. Az olyan fogalmak, mint közelebb vagy távolabb; lassú vagy gyors; több idő vagy kevesebb idő — erőteljesen megváltoztak. Megszűntek a munkahelyek és a lakóhelyek szoros kapcsolatai; a rekreáció lehetőségei kiszélesedtek.

E kedvező folyamatok mellett azonban a közlekedés fejlődése a városokra rendkívül sok kedvezőtlen hatással is járt: a levegő szennyeződése, a pszichikai hatás, a balesetveszély, a területhiány, a városszerkezet megbontása, a forgalmi dugók stb.

Összegezésül megállapítható, hogy a közlekedésfejlődés és a területfejlődés konfliktusa következett be. Ez abból adódik, hogy az utóbbi évszázadban, az utóbbi évtizedekben megváltozott a helyzet. Míg a közlekedés rohamosan változik, szinte minden évtizedben újat hoz, addig a területfejlesztés helyzete lényegében megmerevedett. A mai városi közlekedés a XX. század gyermeke, viszont a mai városok, amelyekben élünk, többségükben nem XX. századi létesítmények, hanem XVIII—XIX. századi, sőt gyakran még középkori eredetű városok, és ennek a nyomai megmaradnak még akkor is, ha ezek a városok átépülnek — hiszen az új városi rekonstrukciók következtében a századfordulóban és azóta is egyes városok, különösen azoknak belső részei, jelentős mértékben átépültek, nem is beszélve a háború által okozott rombolások következtében végrehajtott rekonstrukciókról.

Ilyen helyzetben felmerül a kérdés, hogy mit lehet vagy mit kell tenni a konfliktus enyhítése vagy megoldása érdekében?

Mindenekelőtt meg kell változtatni a várostervezés szemléletét: a statikus, merev várostervezés helyett dinamikus, rugalmas várostervezésre kell áttérni, halmazok helyett rendszereket kell létrehozni. Ki kell alakítani a várostervezés módszertanát: nagyobb távlatra, nagyobb területre, úgynevezett stratégiai terveket kell készíteni, viszont a realizálásnál csak kisebb területeken és rövidebb időn belül való fejlesztésre szabad felkészülni.

Meg kell változtatni a várostervezés módszerét: a zártsággal szemben nyíltság; a homogenitással szemben tagoltság; a nivellálással szem-

ben differenciáltság; az ellentétekkel szemben az egység legyen az irányadó.

A várostervezést komplexszé kell tenni: a meglevő funkcionális, esztétikai, mérnöki aspektusokat ki kell egészíteni szociológiai, ökonómiai, biológiai, higiéniai, jogi stb. aspektusokkal.

Fel kell tárni néhány fehér foltot a településtudomány területén. Rendkívül fontos annak a problémának a felismerése — amely egyébként az 1930-as évekből ered —, hogy a városnak nemcsak a munkahely és a lakóhely, hanem a rekreáció lehetőségeit is biztosítania kell. A munkán kívüli idő alakulása, valamint a szabad idő növekedése az üdülés, a pihenés megszervezését is igényli a városban és a várossal összefüggő városon kívüli területen.

Azt is világosan kell látni, hogy a lakásépítés jelenlegi rendszere — bármilyen furcsán hangzik is — nemcsak Magyarországon, hanem általában is elősegíti az elidegenedést. Más mikro-környezetet kell teremteni, olyant, amely a közösségi életet jobban előmozdítja. Ennek az elveit ki kell alakítani, mert ebben a tekintetben rengeteg tisztázatlan probléma van.

A harmadik téma, amely örökségül maradt ránk: a tanyai települések és a törpefalvas települések beépítése, és a jelenlegi helyzet felszámolása. Meg kell szervezni a felszámolás módját, és ennek úgy kell történnie, hogy az ilyen településekben élő lakosságot — mely országunkban a népesség jelentős részét teszi ki — nem szabad rázúdítani a városokra és a nagyközségekre, hanem korszerű települési formákba kell vinni, át kell vezetni a tudatosan kialakított települési rendbe, amit a kormányzat a települési hálózat fejlesztése során egyébként is elérni szándékozik.

A negyedik téma: a rehabilitáció, a rekonstrukció hatékony elveinek kialakítása, elsősorban a városok belső magvaiban.

Rendkívül éles ez a kérdés. Tapasztalható, hogy sokkal gyorsabban avul a város egész belseje, mint ahogy megújhodik külső része. Olyan hatékony eszközöket kell alkalmazni, amelyekkel ezen a területen a legkisebb ráfordítással a leggyorsabb, leghatásosabb eredményeket lehet elérni.

Végül az agglomeráció problémája. Az agglomerációt nem a múlt vétkes örökségének kell tekinteni, hanem olyan korjelenségnek, amelyet nem utolsósorban a közlekedés hozott létre. Fejlesztésének tervei: a tervezés módszertani kérdése.

Ehhez a munkához persze a társadalomtudományoktól számos kérdésre kell választ kapni. Városhálózatunkat fejleszteni kell akkor is, ha alapvető kérdésekre nem kaptunk választ. Marx, Engels és Lenin megadta a választ a társadalom fejlődésének általános kérdéseire. Kevésbé tisztázottak az olyan részletek, amelyek a társadalom keretéül szolgáló településekre vonatkoznak. Így pl. a demográfiai fejlődésnek sok részletkérdése is teljesen tisztázatlan. A mezőgazdaság és az ipar integrálódik, a mezőgazdaság az iparnak egyik ágazatává válik, de kérdés, hogy a további részletek hogyan alakulnak. Alapvető kérdés az infrastrukturális fejlődés iránya, de legfőképpen az életforma alakulása. Hogyan él majd az ember 40—50 év múlva? Nem sokat tudunk erről mondani. A társadalomtudományoknál már évtizedekkel ezelőtt felvetettük ezeket a kérdéseket, de végeredményben nem kaptunk megfelelő választ.

A közlekedéstudománytól néhány kérdésben nagyon határozott választ várunk. Szükséges lenne különböző nagyságrendű és jellegű városok optimális közlekedési modelltípusainak kidolgozása. Nem lehet egyformán fejleszteni egy tíz-, húsz- vagy százezer lakosú várost a metropolisokkal. Nincs pontos modell a különböző nagyságrendű és jellegű városokra. Más egy agrárváros, más egy üdülőváros, egész forgalmi rendszerük is más-más.

Meg kellene határozni a városrekonstrukcióval összefüggő hatékony közlekedési megoldásokat, a városok korszerű közlekedési rendjét — kezdve a közlekedési eszközökkel, befejezve az alternatívákkal, a különböző közlekedési rendszereknek hatásával a városra.

Rendkívül élesen vetődik fel a személygépkocsik parkolása kérdésének ökonómikus megoldása. Bár helyesen hangsúlyoztuk mindig, hogy szocialista városban a tömegközlekedési eszközök primátusa a fontos, mégis tény, hogy növekedett és növekedni fog a személygépkocsiállomány; ezt a növekedést visszatartani, megakadályozni nem lehet. A gépkocsik parkolása ma tönkreteszi a várost, kiszorítja a városból a gyalogost, az embert, elfoglalja a drága, közművekkel ellátott területeket, amelyeknek lényegében a friss levegő utánpótlását kellene biztosítaniuk. Meg kell találni a megoldás ökonomikus módját, melynek nem utolsósorban a lakásépítkezés technológiájával is összefüggésben kell lennie. Ilyen értelemben a járművek és a pályák korszerűsítése elsősorban a zaj és a levegőszennyezettség csökkentését jelenti.

A két tudományterületnek együtt kell működnie a kutatásban, a tervezésben, a hatósági feladatokban, az oktatásban és egyéb kérdésekben. Mindenekelőtt össze kell hangolni a kutatási terveket; közös, illetve kiegészített tudományos tanácsokat kell létrehozni, amelyek elbírálják akár a közlekedés jellegű kutatásokat városrendezési szempontból, akár a városrendezési kutatásokat közlekedési szempontból. Megfontolandó egy egységes kutatási szerv létesítése, akár más szakterületek bevonásával is.

A tervezés területén: az országos és a regionális tervezés terén, vagy akár a településtervezésben összehangolt tervezési irányelvek, tervezési rendek szükségesek. Külön terveket csak létesítményeknél volna szabad megengedni. A

létesítmények szintjéig komplex tervezési rendszert kell kialakítani, továbbá tervezési metodikát, melynek csak elemei legyenek a külön közlekedési tervek, vagy a külön, ún. városrendezési tervek.

A hatósági feladatokban is nagyobb közreműködés szükséges. A tervezési megbízások kiadásában, a tervpályázatok kiírásában sokkal nagyobb koordináltságot kell megvalósítani, mint most. A tervek jóváhagyásának komplexen kell történnie. Egységes szabályozást, egységes rendészetet kell létrehozni, vagy legalábbis koordinált tevékenységet kell biztosítani ebben a kérdésben, felső és alsó szinten egyaránt.

Megfontolandó, hogy pl. a felsőoktatásban nem kellene-e áttérni — mint néhány országban — az urbanisztikai szakemberképzésre. Mindazok, akik együtt dolgoznak az urbanisztika területén, részesüljenek egységes továbbképzésben, hogy legalább a szemléletük legyen egységes, amellett, hogy mindegyiknek a maga saját szakterületén kell dolgoznia. A tájékoztatás, a propaganda terén is komoly erőfeszítéseket kellene tenni a két területen.

Dr. Faragó Kálmán korreferátumában kifejtette, hogy a városrekonstrukció és a közlekedésfejlesztés kölcsönhatása olyan körülhatárolható témakört jelent, amely az ankét teljes témájának sokrétűségéből kiemelve is tárgyalható.

A rekonstrukció és a közlekedésfejlesztés között kétirányú kölcsönhatás van. Az egyiket úgy lehetne megfogalmazni, hogy a városokban a közlekedésfejlesztésnek a városrekonstrukció törvényszerűségei között kell lezajlania; a másik az, hogy a városrekonstrukció műveletei nem függetleníthetők a közlekedésfejlesztéstől.

A városrekonstrukció a városépítésnek olyan szektora, amelyet két dolog jellemez. Az egyik az adottságok jelentősége, a másik az, hogy a tervezés és a megvalósítás műveletei nem válnak el mereven egymástól. Az adottságok jelentősége onnan származik, hogy az új városok vagy városrészek tervezése során kevés kiinduló adottsággal kell számolni, elsősorban a természeti, földrajzi, környezeti, illetve települési, forgalmi, vagy népgazdasági szereppel. Ezzel szemben egy meglevő városban az évtizedek, évszázadok során kitermelődtek olyan adottságok, amelyek az illető város műszaki állományában jelentkeznek, és amelyek mindenféle elhatározás kereteit alapvetően megszabják. Itt tehát lényegesen több és fontosabb az adottságok jelentősége, mint általában a városépítés terén.

A tervezés és a megvalósítás szoros egysége abban körvonalazható, hogy egy új város vagy városrész tervezése során a megvalósítás menetét a józan megfontolás dönti el. Egy rekonstrukciós művelet során az, hogy mit lehet megcsinálni, nagyon szoros feltételeknek van alávetve. Nagyon gyakran annak, hogy valamit egyáltalában tervezhetünk a város másik részén, valamilyen építkezés lehet a feltétele. Ahhoz tehát, hogy tervezhessünk, először a megvalósításnak kell lebonyolódnia, ennek következtében nagyon összetetté és kibogozhatatlanná válik a tervezés és a megvalósítás.

A közlekedésfejlesztésnek már a célkitűzéseit is alapvetően meghatározza az illető város létesítményállománya, mert a közlekedésfejlesztés előirányzatai létesítmények által realizálódnak, és ezeknek a létesítményeknek a létrehozása vagy a meglevő célkitűzések számára alkalmassá tétele nem folyhat le másutt, mint a meglevő létesítményállomány figyelembevételével, illetve alapvetően ennek értékelése és az elképzelésekbe való beillesztése által. Amikor a közlekedésfejlesztés egy meglevő városban a rekonstrukció keretében meghatározza a maga célkitűzéseit, azokat az alapelveket igyekszik érvényesíteni, amelyeket a közlekedésfejlesztés tudománya és gyakorlata szentesített, emellett azonban a meglevő város állapota, létesítményállománya is döntő szerepet játszik.

A meglevő városszerkezet a közlekedésfejlesztés számára kiindulásul szolgál. De a városszerkezet maga is átalakuló valami, tehát a közlekedésfejlesztés a városszerkezet átalakulásának folyamatába illeszkedően irányozható elő.

Mindenféle közlekedésfejlesztési elhatározás, amely létesítményekben és vonalakban realizálódik, a városon belül is létesítményeket és vonalakat hoz létre, de ezeknek a környezetét a legtöbb esetben nem tudja megtartani, és olyan környezetbe kerül bele, amelyet a város kínál. Ennek következtében nem feltétlenül bizonyos, hogy mindazokat az igényeket képes kielégíteni, amelyeket ideális esetben, a környezet meghatározottsága nélkül, az újonnan szervezett város vagy városrész nyújtani tudna.

További sajátossága a városrekonstrukciónak a tervezés és a megvalósítás szoros egysége. Minden közlekedésfejlesztési elhatározás esetében egy meglevő városban a megvalósítandó létesítmény és a nyomvonal helyén már valami más van. Ennek következtében a területet fel kell szabadítani a közlekedési létesítmények vagy bármilyen nyomvonalas létesítmény számára. Ez azonban a legtöbb esetben csak akkor valósítható meg, ha azt, ami a helyet elfoglalja, valahol másutt megcsináljuk. Ehhez azonban azon a helyen ismét területet kell felszabadítani, és azt a létesítményt, amelyet onnan elmozdítunk, el kell helyezni. Tehát olyan körforgás indul el, amelyben az igény valóra váltása összefüggésbe kerül sok olyan más rekonstrukciós, tervezési és megvalósítási művelettel, amelyek egymástól nem választhatók el.

A közlekedésfejlesztés egy adott területen új vonal lefektetése vagy új csomópont helyének kiválasztása esetén megelégszik a létesítmény részére a terület biztosításával és előzetes körülhatárolásával. Az illető területnek vagy kör-

nyezetének más célra való igénybevétele, vagyis a területfehasználás megváltozása az előzetesen igénybe vett vagy lefoglalt terület környezetében a közlekedésfejlesztés számára egyáltalában nem lehet közömbös. Vagy ez adja meg részére a lehetőséget, hogy meg lehessen valósítani az előirányzatot, vagy pedig éppen nem teszi lehetővé, hogy akkor valósítsa meg, amikor arra szükség van, minthogy az illető terület átépítésére, rekonstrukciójára, szanálására még nem került sor. A közlekedésfejlesztés számára tehát a hely biztosítása is tulajdonképpen a megvalósításba, annak folyamatába illeszkedik bele.

A városépítés elméletén belül a városrekonstrukció olyan önálló szektor, amelynek kiindulását a tervezés és a megvalósítás szoros egysége határozza meg. Ha ez így van, akkor felmerül a kérdés, vajon a közlekedésfejlesztésen belül is nem külön szektor-e a városrekonstrukción belüli közlekedésfejlesztési műveletnek az elvégzése?

Ezeknek a feladatoknak a megvalósítása a meglevő várostestben olyan körülmények között, amikor a mindennapi élet feltételeit kell biztosítani, önálló téma ugyanúgy, mint a városrekonstrukció. A városépítés és a közlekedésfejlesztés egyaránt eljutott az általános alapelvek tisztázásáig, de még nem jutott el a differenciálásig.

A városrekonstrukció előirányzatai akkor reálisak, ha együtt futnak a közlekedésfejlesztéssel mint a városfejlesztésnek meghatározó, legfontosabb ágazatával.

A különböző ágazatoknak, amelyek a városfejlesztést és azon belül a városrekonstrukciót alapvetően meghatározzák — mert hiszen a városfejlesztés olyan mértékben lehet reális, amilyen mértékben az ágazati fejlesztések lehetőséget adnak rá — az a jellegzetességük, hogy kisebb igénnyel lépnek fel, mint amekkorát a városfejlesztéssel foglalkozó szakemberek helyesnek és indokoltnak látnának. Köztudott, hogy a lakásfejlesztés lényegesen kisebb, kevésbé differenciált lakásokkal, lakásméretekkel dolgozik, mint amilyenek egy távlati városrendezési tervbe beleférnének. De a közintézmények tekintetében azok a normatívák, amelyekkel ma dolgozunk, a mai igényeket sem elégítik ki, még kevésbé alkalmasak a távlati igények kielégítésére vagy új igények felvetésére.

Hasonlót lehet mondani a közművekre. A leghatározottabban megszabja a közművesítés lehetőségét az anyagi feltételekkel összefüggő elhatározás, és bizonyos, hogy az az igények alatt van, mert az alapigény minden terület közművesítése volna.

Az ágazatok igénybejelentése tehát tulajdonképpen alatta marad annak, amit a várostervezés szívesen látna. A közlekedésfejlesztés viszont maximális igényeket jelent. Tehát olyan távlati igényeket, amelyekben a teljes telítettséget veszi alapul. A városépítési tervezésben így keletkezik egy alapvető ellentmondás: az, hogy bizonyos ágazatokat az igények alatt, egy ágazatot pedig egy meghatározott igényszinten elégítenek ki.

Ebből az ellentmondásból azután különböző problémák támadnak. Bizonyos, hogy a közlekedésfejlesztés számára sem előnyös ez az ellentmondás, mert tulajdonképpen nem reális tervek alapján történik a közlekedésfejlesztés előirányzata, hiszen más ágazatokkal való kapcsolata révén ez az egyenlőtlenség valahol mindenképpen kiütközik. Az irreális igények kielégítése érdekében reális igények sem elégítődnek ki.

Az egész városépítési tervezés szempontjából sem közömbös az összes ágazatokhoz való viszonynak ez a rendezetlensége. Józan megfontolásra kellene jutni mindkét irányban ennek egyeztetésére.

Győrffy Lajos korreferátumában megállapította, hogy az urbanizáció folyamatában az állandóan fejlődő közlekedési szakterület mind elméleti megalapozottságában, mind technikai lehetőségeiben olyan magas szintre emelkedett, hogy a tudományosan kidolgozott, korszerű alapelvek révén lehetőség nyílt a területek feltárását, megközelítését, funkcióinak zavartalan működését biztosító optimális közlekedési rendszer kialakítására. A rekonstrukcióra érett városrészek azonban minden esetben annyi történelmi emlék, pótolhatatlan érték vagy szerkezeti sajátosság adottság-kötöttség sorozatát jelentik, hogy a közlekedési létesítmények korszerűsítése, fejlesztése csupán kompromisszumok útján lehetséges. A rekonstrukciós tevékenység közlekedéssel kapcsolatos legfontosabb feladatai közül általában a következők emelhetők ki: a tömegközlekedéssel való megfelelő ellátottság biztosítása, a létesítmények jó megközelítésének megoldása, a parkolási igények kielégítése, a helyes munkamegosztás létrehozásáa az úthálózati hierarchia figyelembevételével.

A városok nagyságrendjétől függően a tömegközlekedés gerince vagy a korszerű gyorsvasúti hálózati, vagy a villamosvasúti, illetve autóbuszhálózat fő vonalai. E gerinchálózat kialakítása az egész város területfelhasználásának és szerkezetének függvénye. Alapvető feladat a gerincvonalak tervezésénél az intenzív látogatottságot, kereskedelmi vagy kulturális érdeklődést, illetve idegenforgalmat vonzó városrészek jó megközelítése és feltárása, a munka- és lakóhelyek kapcsolatának biztosítása.

A gerinchálózathoz tartozó tömegközlekedési vonal vezetésénél, állomásainak vagy megállóhelyeinek elhelyezésénél azonban már nem lehet figyelmen kívül hagyni a rekonstrukcióra érett területek adottságait, lehetőségeit, funkcióit, vagy a felújítás során méltánylandó igényeit sem.

Amennyire azonban a gerincvonalak vezetését vagy hálózatuk kialakítását befolyásolja, sőt meghatározhatja a város egyes területrészeinek felhasználási módja, illetve funkciója, ugyanúgy szükséges a rekonstrukció során e körülményre megfordítva is nagy figyelmet szentelni. A rekonstrukcióra kerülő városrészek funkcióinak gazdagítását, kompozíciós elemeinek sűrűsödési pontjait határozhatja meg ugyanis egy-egy tömegközlekedési gerincvonal állomásának, megállójának helye. Ide célszerű telepíteni a nagyobb tömeget vonzó intézményeket, kereskedelmi létesítményeket, esetleg ide kívánkozik a területrész kompozíciós súlypontja is.

Történelmi városrészek rekonstrukciójánál döntő jelentőségű lehet a meglevő szerkezet adottsága. A felszíni tömegközlekedési vonalak vezetésénél e körülményre igen nagy figyelmet kell fordítani. Ugyanakkor a gerinchálózatot kiegészítő és ahhoz szervesen kapcsolódó tömegközlekedési hálózatnál a terület minél alaposabb feltárását kell szem előtt tartani. Sűrűn lakott városrészekben arra kell törekedni, hogy az egyes utazási célok gyaloglási távolsága az előírt határértéket ne haladja meg. A jó területfeltárás mellett azt is el kell érni, hogy a tömegközlekedés felszíni vonalai az úthálózati hierarchiával összhangban kerüljenek kijelölésre.

A rekonstrukciós területek úthálózata lényegében még az automobilizmus elterjedése előtti időszakban alakult ki. Az útvonalak minden célt megközelítenek, az esetek nagy részében azonban folyamatos gépkocsiforgalomra ma már nem alkalmasak.

Korunk nagy ajándéka, a gépkocsi, köztudottan a háztól házig szállítás igényeit elégíti ki. A szerkezet maradéktalan megtartása az úti célok megközelítését általában lehetővé is tenné. A rekonstrukció azonban nem tartja feltétlen célnak a meglevő útvonalak érintetlenségét, a korszerű tömbkialakítások, egyes funkciók zavartalanságának biztosítása óhatatlanul az úthálózat bizonyos mértékű megváltoztatását teszi szükségessé. Indokolt esetben ez megengedhető, de a beépítés korszerűsítésekor, a közintézmények elhelyezésekor, a kereskedelmi létesítmények telepítésekor, mindezek gazdasági feltöltésének megtervezésekor a közvetlen megközelítést az úthálózat megváltoztatása esetében is biztosítani kell. Különös figyelmet kell fordítani arra, hogy a betegszállítás, a szemétszállítás, a tűzoltás és a lakosság alapfokú szállítási igényeinek kielégítése zavartalan legyen.

Ahol a forgalmi méretezés az útvonalak szélesítését teszi szükségessé, ott az új beépítés vonalának meghatározásakor e követelményt ki kell elégíteni. Pótolhatatlan értékű műemlékek, védett városképi együttesek elbontása az előírások maradéktalan teljesítése érdekében természetesen indokolatlan áldozat lenne. Ilyenkor, ha az egy jelentősebb, lebontásra nem javasolható épület, műemlék architektúrájával vagy funkciójával összhangban megoldható, a szélesítés egyik módja az épület vagy épületek árkádosítása lehet. Más esetben a minimális szélességi méretek alkalmazása is kielégítő forgalomtechnikai megoldást nyújthat.

Állandóan visszatérő gond az elavult területek parkolóhely-igényének kielégítése. Sűrűn beépített területeken a nehézségek legfeljebb csökkenthetők, de teljes mértékben nem szüntethetők meg. Nagyobb számú rekonstrukciós tervezés tapasztalata azt bizonyítja, hogy a belső városrészek sűrűn lakott területein az érvényben levő parkolási normák betartása csak bizonyos engedményekkel lehetséges. A jó közúti megközelítés igénye ugyanakkor feltételezi a szükséges megállások és várakozások lehetőségét is. Ilyenformán törekedni kell — áldozatok árán is — a parkolási igények minél teljesebb mértékű kielégítésére. Helytelen volna, ha eddigi — következtetések levonására még nem alkalmas — hazai tapasztalataink eleve kizárnák a jövőben pl. a parkolóházak vagy parkológarázsok telepítésének lehetőségét. Ezeket a nagyobb tömegeket vonzó létesítmények közelében, a fő gyalogos áramlási irányokban jól kapcsolódóan indokolt elhelyezni. Nagyobb számú parkolóhely elhelyezésére kínálkozhat lehetőség a zsúfolt beépítéstől megszabadított udvarok területén is, vagy egyes épületek, esetleg épületsorok pincéinek felhasználásával. Célszerű megvizsgálni a rekonstrukciós terület peremén koncentrált parkolólétesítmények elhelyezési lehetőségét is. A környezeti ártalmak csökkentése érdekében a terepszinten elhelyezett nagyobb, összefüggő parkolóterületek fásításáról célszerű gondoskodni.

A rekonstrukciós területeken áthaladó vagy azokat érintő forgalmi útvonalak átmenő forgalmának kiiktatása ritkán oldható meg. Így a városrész területfelhasználását s az ezt tartalommal kitöltő funkciókat kell oly módon kialakítani, hogy az átmenő forgalom zavaró hatása a minimálisra legyen csökkenthető. Az egyes létesítmények közvetlen megközelítésére lehetőség szerint gyűjtőútnál alacsonyabb rangú útvonalakat kell tervezni.

A rekonstrukcióra szoruló városrészek egyes funkcióinak biztosítása, kereskedelmi létesítményeinek látogatottsága szükségessé teheti kizárólag gyalogos forgalomra kijelölt útvonalak létesítését. Kijelölésükkor arra kell törekedni, hogy azok a legjelentősebb tömeget vonzó létesítményeknek, a tömegközlekedés gócpontjainak, valamint a nagyobb parkolólétesítményeknek az érintésével lehetőleg egységes hálózatot alkossanak. El kell kerülni azt, hogy a hálózatot forgalmi útvonal keresztezze. Ellenkező esetben a gyalogos forgalom biztonságos és zavartalan átvezetése érdekében térbeli vagy időbeli szétválasztást kell alkalmazni. Jól beilleszt-

hetők e gyalogos hálózatba a meglevő vagy tervezett passzázsok, esetleg egyes tömbök udvarai, vagy a kellemesen kialakított árkádsorok. Általában törekedni kell arra, hogy a gyalogos utcák, útvonalak környezete az ott sétálók, illetve haladók számára kellemes és vonzó legyen.

Amennyiben a városfejlesztés területén belül külön szekciót alkot a rekonstrukciós területek problémája, ugyanez a közlekedésfejlesztés — közelebbről, a városi közlekedés fejlesztése — területén kissé erőltetettnek látszik. Gyakorlatilag nagyjából ugyanazt a feladatot kell ezen a területen is elvégezni, legfeljebb árnyaltabban, speciális módon, színezettebben. A rekonstrukciók területén végzett közlekedési munka csak akkor lehet teljes és helyes, ha nem önmagában az illető területet nézi tervezési feladatának, hanem egy nagyobb területet, és organikusan illeszkedik a városszerkezetet meghaladó hálózatba.

Dr. Ertl Róbert korreferátumában vázolta az agglomeráció, szorosabban a városkörnyék közlekedésének lehetőségeit és feltételeit.

Ismeretes, hogy a városok múlt századi növekedését rendkívül meggyorsította a vasutak kiépítése. A vasutak lehetővé tették, hogy nagyszabású lakosságkoncentrációk, sőt, munkahelyi koncentrációk jöjjenek létre, amelyeknek vonzása és a vasút megléte lehetőséget teremtett a környéken lakó embereknek, hogy a városokba beutazzanak munkahelyet keresni, és naponta utazva, ingázással keressék meg kenyerüket munkahelyeiken.

Ezek az agglomerációk tulajdonképpen a városi szándékoktól függetlenül, spontán alakultak ki, nemcsak hazánkban, hanem világszerte is.

A lakosságszám növekedése idők folyamán a központból kifelé távolodva, mindinkább nyert intenzitásában, és ma a közvetlen környékén a legnagyobb a lakosságszám százalékos növekedése.

Az utasáramlásnak két fő típusa van: az egyik, amely a munkahely, esetleg az iskolák felé irányul, a másik az úgynevezett esetleges utazás, amely vagy hivatalos célból, vagy magáncélból történik. A munkahelyi utazások teszik ki az utazások zömét, helyenként talán a 80%-ot is meghaladják, és így csúcsforgalmi teljesítményekre kényszerítik a közlekedési vállalatokat, míg az esetleges utazások inkább a csúcsforgalmi idők között történnek.

A közlekedésnek a városok munkaerővel való ellátásában, a munkaerőhiány megszüntetésében jelentékeny szerepe van, és úgy látszik, ez még tovább fokozódik, mert — legalábbis mindeddig — a környéki utazások száma csak gyarapodott.

Az eljutási időt többféleképpen lehet rövidíteni: egyrészt műszaki fejlesztéssel, másrészt a szállítások számának csökkentésével.

Az is befolyásolja az utazási sebességet és az utazás kényelmét, ha a peronról a közönség a vasúti vágányok keresztezése nélkül tudja elérni a vonatot, és a peronok olyan magasak, hogy a ki- és beszállás, az utascsere kényelmesen és gyorsan lebonyolítható.

A hagyományos vasútvonalak részben sugárirányban érkeznek a városba, esetleg a város szélét egy központi pályaudvaron érintik. Általában az utazóknak csak kisebb százaléka éri el közvetlenül a célját.

Számos városban komoly erőfeszítéseket tesznek pl. arra, hogy vasúttal a városi munkahelyeknek nagy részét közvetlenül is megközelíthessék, vagyis a városban az utasok elosztását is szolgálják. Rendszerint úgy érik el bizonyos adottságok révén, hogy a város két pályaudvarát vagy földalattival, vagy magasvasúttal összekötik, és így metrószerű vonal keletkezik. A környéki forgalmat így rendkívül gyorsan és közvetlenül viszik be a városba.

Némi hátrány, hogy a nagyvasúti űrszelvény nagyobb volta miatt az alagút is nagyobb méretű, a peronok is tágabbak, tehát nem vegyíthető a metró és a nagyvasúti földalatti vasút, esetleg a vasút adottságai miatt merevebb a vonalvezetés is.

A környék másik közlekedési eszköze az autóbusz. Kisvárosokban, talán még középvárosokban is, rendkívül kedvező összeköttetés létesíthető, mert az autóbusz-pályaudvarok a város központjában vagy hozzá egészen közel helyezhetők el, akkor pedig általában egyszeri utazással tudja az utasok zöme elérni célját.

A nagyvárosokra, különösen az igen nagy városokra ez egyáltalán nem mondható el, mert a városi autóbusz-pályaudvar nehezen helyezhető el utólag a város központjában, nem is volna célja az ilyen nagy koncentrációnak, és ezért a belső városon kívül helyezkednek el ezek a pályaudvarok. Nagyon célszerűek az autóbusz-pályaudvarok a metróállomások közelében.

A személygépkocsi szerepe nálunk a környéki forgalomban még nagyon szerény, de a motorizáció előrehaladtával mindinkább számolni kell vele, mert a nagyvárosokban, legalábbis elméletileg, a személygépkocsi háztól házig biztosítja az összeköttetést. A személygépkocsiról a metróra való átszállást a P+R rendszer nagyon megkönnyíthetné.

Hasznos, ha az agglomeráció növekvő forgalma sokféle lehetőségének és módjának legkedvezőbb megválasztását, fejlesztését és az üzemek összehangolását a különböző vállalatok között egy koordináló szerv biztosítja.

Berczik András korreferátuma az agglomerációs témakör három időszerű gyakorlati kérdésével foglalkozott.

Valamely városi agglomerációnak a kialakulását a leglátványosabban a városkörnyéki települések fejlődése, a várossal való kapcsola-

taik erősödése jellemzi. A városkörnyéki települések fejlődésének forrása kettős: az egyik az egyéb országrészekből a város felé irányuló centripetális mozgás, a másik pedig a városból való kiköltözés, amelyet centrifugálisnak is nevezhetünk.

Hazánkban eddig a centripetális fejlődés a jellemző. Ennek a lakossági mozgásnak a tényezői közismertek: a város negatív munkaerőmérlege, a városi letelepedés korlátai, de a környéken ott vannak a lehetőségek.

Sokszor szóvá tették már, hogy az utóbbi időszakban hazai gyakorlatunkban lebonyolított parcellázások, a városkörnyéki települések fejlődése nem számol a közművesítés költségeivel. Ugyanez vonatkozik — sajnos — a közlekedésre is. Házhelyeknek parcellázás után való kialakítása a helyi tanácsok bevételeit növeli. Amint egy-egy település megnőtt, fejlődött, a helyi tanácsok benyújtják a számlát a KPM közlekedési vállalatainak. Követelik a városkörnyéki közlekedés fejlesztését ott, ahol legtöbbször a már meglevő igények megfelelő színvonalú kielégítéséhez is hiányoznak a megfelelő anyagi eszközök. A közlekedésfejlesztés kényszerű elmaradása így rontja a már korábban ott lakó őslakosság helyzetét, fokozza a zsúfoltságot.

A város környékén egy-egy irány, egy-egy közlekedési vonal fejlesztési lehetőségei és költségei között jelentős különbségek lehetnek. A differenciális vagy marginális költségek, tehát a teljesítményfokozás egységére jutó költség igen eltérő az egyik, a másik vagy a harmadik vonalon. Bizonyos, hogy a közművesítés terén is hasonló a helyzet, és erre a jelenlegi, illetve a közelmúltbeli fejlődés egyáltalán nem volt tekintettel.

Ez a különbség egy-egy vonal fejlesztési ráfordításai között nemcsak a költségekben fejezhető ki. Vannak költségekben közvetlenül nem kifejezhető jelentős különbségek is, amelyek egyes vonalak között, fejlesztési lehetőségeik között alapos eltéréseket eredményeznek. A környékre vándorló népesség letelepedését olyan irányokban, olyan vonalak mentén kell előmozdítani, ahol a közlekedés fejlesztése, a közművesítés viszonylag kedvezőbb költségekkel, kevesebb üzemi hátránnyal, a meglevő közlekedési rendszeren és a fennálló igények kielégítésén belül kevesebb hátránnyal oldható meg. Távol kell viszont tartani a forgalomnövelő parcellázást azoktól az irányoktól, ahol ugyanezek az igények csak nagyobb áldozatok árán lennének kielégíthetők, illetve ahol a fejlesztésnek elsősorban a már fennálló zsúfoltság, illetve ellátatlanság felszámolására kellene irányulnia. Szelektív telepítéspolitikára volna tehát szükség.

Az agglomerációba tömörült települések együttélésének intenzitását jól tükrözi, hogy az agglomeráció vándorforgalmának várható alakulása tekintetében eltérő nézetekkel találkozunk.

A lakosság centripetális áramlásából eredő agglomerálódás elsősorban talán vidéki nagyvárosainkra lesz jellemző a jövőben. A budapesti agglomerációban a városi lakosság egy részének környékre költözési perspektíváit korántsem ítélik meg egységesen az ezzel foglalkozó demográfusok és szociológusok. A szuburbanizáció jövőjét, várható alakulását illetően részint szimplifikáló, részint voluntarista ízű megnyilatkozásokkal találkozunk, amelyeknek legszélső megnyilvánulása úgy hangzik, hogy ha nem fejlesztik a környéki közlekedést, akkor ezzel gátat szabhatunk az ingavándor-forgalom további, nem kívánatos növekedésének.

E nézetek veszélyessége abban rejlik, hogy azt a látszatot keltik, mintha a környéki közlekedés fejlesztése egy a jövőben várható, bizonytalan volumenű igény kielégítését célozná, tehát ezzel várni kell. Pedig nem erről van szó. Részletes vizsgálatok igazolták, hogy a fejlesztésnek döntő mértékben a már fennálló igények magasabb színvonalon történő kielégítésére kell irányulnia.

Ami az ingavándor-forgalom kellő értékelését, a városi közlekedés volumenével való összevetését illeti, az ingavándor-forgalom mértékét nem az utasszám szabja meg, hanem az utaskilométer-teljesítmény. A Budapest környéki közlekedés utaskilométer-teljesítménye közel kétharmada a városi helyi utaskilométer-teljesítménynek, és ha az utazásra fordított időt nézzük, akkor egyenrangú tényezőként jelentkezik. Így lehet a kettőt egymás mellé állítani, és így lehet ennek politikai, társadalmi súlyát is megfelelően megítélni.

Minthogy elsőrangú érdekek fűződnek ahhoz, hogy a környéki forgalomban a tömegközlekedés elsőbbsége biztosíttassék, a környéki közlekedés attraktivitásának egyik döntő tényezője az intézményesített együttműködést biztosító szervezet.

A környéki közlekedés technikailag sajátos jellegét, társadalompolitikai súlyát már felismerték. Most arra volna szükség, hogy egy ilyen intézményesített szervezet megteremtésével a tarifák, a menetrendek összehangolása, az átszállási helyeken csomópontok kialakítása és nem utolsósorban az utastájékoztatás összehangolásával a meglevőből a maximumot hozzuk ki, a relatív optimumot biztosítsuk, és elérjük, hogy a környéki lakosság számára a közlekedési hálózat egységes rendszerként jelentkezzék, tekintet nélkül az üzemben tartóra. Ennek jogi és pénzügyi formái hozzánk képest nehezebb, bonyolultabb jogi és gazdasági viszonyok között már kialakultak, tehát van példa, amit alapul lehet venni. Mindenképpen célszerű ennek megvalósítását napirendre tűzni. A minta nyilvánvalóan Budapest lehetne, és ha Budapesten ez megoldódik, akkor olyan vidéki városok

vonatkozásában, ahol már indokolt ennek az együttműködésnek a megteremtése, nem okoz nehézséget.

Ismeretes, hogy ezekben az együttműködési szervezetekben a vállalatok megtartják a teljes jogi és pénzügyi önállóságukat, s az együttműködés révén igazolható előnyök származnak mind a lakosság, mind az üzemeltető számára.

Jándy Géza hozzászólásában kiemelte, hogy a városi közlekedés, a forgalom növekedése kikényszerítette a forgalom irányításában a legkorszerűbb technika bevezetését. Vannak példák arra, hogy még számítógépet is igénybe vesznek egy nagyobb közlekedési csomópont megtervezésekor. A termelés és a vasúti közlekedés irányításában óriási különbséget jelent, hogy a termelés vezetésében meghatározó a termelés megszervezése, mert az információs ciklus ideje olyan nagy, hogy kétséges, sikerül-e még munkahelyi szinten abba a folyamatba beleavatkozni. A vasúti közlekedésben a menetrend meghatározó tényező. Természetesen szerepe van az irányításnak is, de van lehetőség a tervezésre. A közúti közlekedésben, különösen a városi forgalomban, nincs lehetőség a tervezésre, itt teljes mértékben érvényesül a spontaneitás. Itt az irányításnak van óriási jelentősége. A vasútnál az egységes akarat érvényesül, viszont a közúti közlekedést működés közben kell irányítani, nincs mihez igazodni, ott helyben kell beavatkozni és segíteni a forgalmat.

Egy egyszerű csomópont is nagyon bonyolult rendszer, amelybe beletartozik az utcakép, a csomópont építészeti kialakítása, a pálya, a gyalagosok átkelőhelye, a jelzőtáblák, a jelzőberendezések, a forgalom járművei és nem utolsósorban az ember, a maga gépjárművezetői gyakorlatával, reflexióival, tehát egy csomó pszichológiai tényezővel.

Ebben a kérdésben tehát, amely eléggé közlekedéstechnikai kérdésnek tűnik, igen nagy szerepe van a rekonstrukciónak éppen azért, mert a forgalmat nem lehet tervezni. Csak befolyásolni lehet és a befolyásolásban óriási szerepe van a várostrevezésnek, a rekonstrukciónak, de természetesen a tarifapolitikának is. Egy ilyen, ma még talán erősen egyoldalúan látott kérdés tehát, mint a forgalomirányítás a városi közlekedésben, a városi csomópontokon, szintén kikényszeríti a közös gondolkodást, az együttes megoldást.

Molnár János hozzászólásában hangsúlyozta, hogy a várostervezés és a közlekedéstervezés, valamint a városfejlesztés és a közlekedésfejlesztés szoros egységet alkot.

Azt is megállapította, hogy az elmúlt évtizedben, legalábbis a gyakorlati munkában, jelentős előrehaladás történt ezen a téren. Tulajdonképpen nem készül ma már városrendezési terv, sőt konkrét rendezési terv sem anélkül, hogy a két illetékes szerv ne működnék együtt, ne közösen alakítaná ki az elképzeléseket a város, illetve a település nagyságának megfelelő szinten.

Az utóbbi években a kutatások területén is nagyon hatékony együttműködés alakult ki.

A tömegközlekedés jelentőségéről, fontosságáról szólva rámutatott, hogy tulajdonképpen ma még nem kötelező része a városrendezési tervnek a közlekedés fejlesztési terve. Hivatalosan kellene elrendelni, hogy kötelező része legyen, illetve előre kellene lépni abban a kérdésben, hogy melyek azok a városnagyságok, amelyeknek esetében kötelezően előírnák a tömegközlekedés fejlesztési tervét. Ugyanakkor nincs meghatározva, legalábbis nem található tudományos definíció arra, hogy mi tartozik nálunk a tömegközlekedés és azon belül a városi tömegközlekedés fogalmába. Az állami dotációtól kezdve ez sok problémát, gondot vet fel.

Az agglomerációval kapcsolatban az egyik legnagyobb probléma a tarifa; a helyes elképzeléseket, a közlekedés koordinált fejlesztését tulajdonképpen számos tarifális probléma akadályozza.

Dr. Gerle György hozzászólásában rámutatott arra, hogy a településtudományban tulajdonképpen nem az épületek közötti térségek kiépítésének vagy üzemeltetési módjának meghatározása a legjelentősebb, hanem az egész település életét meghatározó műszaki, közgazdasági, társadalomtudományi, ökológiai, biológiai és egyéb ismereteknek a koordinálása.

Ahogyan mindenféle városban, közösségben, a közösség tagjai létrehoznak olyan vezető testületet vagy személyt, amely vagy aki képes erre a koordinációra, úgy a szaktudományoknak is kezdeményezniük kell ilyen koordinációra képes és arra alkalmas testület létrejöttét. A felsőoktatás terén, vagy általában a tudományterületeken ma még eluralkodik az a bizonyos kettősség, hogy vannak specialisták, akik a maguk tudományterületén nagyon elmélyednek és a végsőkig megtalálják mindennek a megoldását, és vannak generalisták, akiket a specialisták lenéznek, mert azt mondják: ezek olyan emberek, akik sok mindent nem tudnak. Ezeknek a szakembereknek az ismeretanyagát kell összefogni.

A felsőoktatáson túlmenően, progresszív formában meg kell teremteni azt a településtudományi oktatást, amelyben a szervezési és vezetési tudomány is szerepet játszik az infrastrukturális és egyéb ágazatok ismeretével együtt, s rendszertechnikának a bevonása elengedhetetlen e körbe.

A közlekedéssel kapcsolatban kiemelte, hogy a közlekedési feladatok igen jelentős részét hírközlési eszközökkel lehetne lebonyolítani.

Dr. Szabó Dezső hozzászólásában hangsúlyozta, hogy ennek az ülésnek bizonyos közlekedéstörténeti jelentősége van; a közlekedés és a vá-

rosépítés integrációját most már senki sem vonja kétségbe.

Fehér folt azonban a gyalogos közlekedés: ezzel a kérdéssel tehát a közlekedéstervezés és a műszaki tervezés szempontjából is foglalkozni kell.

Elhanyagolt területnek kell tartani a teherforgalom kérdését is: városi terveink sohasem foglalkoznak azzal, amit a vasút körülbelül 150 évvel ezelőtt kitalált, hogy egy közlekedési létesítménynek pályaudvarra van szüksége.

A taxi kérdésére sem fordítunk olyan figyelmet, mint amilyent megérdemelne, holott a jövője és a szerepe igen nagy.

Az autóbusz-közlekedés két városunkban városi feladat, a többiekben a várostól távol álló állami szervezet feladata. Ha a tömegközlekedés elsőbbségéről beszélünk, akkor az autóbusz számára lehetőséget kell biztosítani. Ez olyan rejtett tartalék vidéki városainkban is, amely egyáltalában nincs kiaknázva.

Ugyancsak fehér foltnak kell tekinteni az agglomerációs rendszer kérdését. A vasúti személyforgalmat mostohagyermekként kezelik, pedig éppen ez az a közlekedési eszköz, amely az agglomeráció létrejöttét elősegítette. A vasút ezt a kérdést teljesen ignorálja vagy konzervatív eszközökkel kezeli, és a teherforgalmat mindennél fontosabb tevékenységnek tartja. Budapest és a vidéki városok vonatkozásában egyaránt kevés szó esik a vasútnak arról a szerepéről, amelyet be kellene töltenie.

A városi távközlés fejlesztésével nagyon sok mozgást feleslegessé lehetne tenni. A telefonbeszélgetések száma Budapesten 1895-ben 25%-át tette ki a városi közlekedési utazásoknak, s ma is 25 százalékát teszi ki. Ebből rengeteg felesleges mozgás keletkezik.

Novoszáth József hozzászólásában a vitaülést az első lépésnek tekintette, s úgy vélte, most már a koncepciókban lefektetett tervek megvalósítására kellene törekedni.

Javasolta a Vízgazdálkodás-tudományi Bizottság bevonását is az együttműködésbe, mert a műszaki tudományokon belül ennek a három szakterületnek döntő szerepe van a népgazdaság fejlesztésében, a beruházások tekintetében. Soha nem volt ilyen nagymértékű a lakásépítés, és ilyen magas az egy főre jutó közművesítés, azonkívül a motorizáció következtében is olyan beruházási lehetőségek vannak, amilyenek eddig nem voltak az ország történetében. Ezekkel a lehetőségekkel jobban kellene élni, azokat jobban össze kellene hangolni.

Kálnoki Kis Sándor korreferátumában elemezte a szakmai vitaülés címének megfogalmazásában érzett problémát.

A település területi elemekből (lakóterület, intézményterület, ipari terület, közlekedési terület, zöldterület) és hálózati elemekből áll (energia, víz stb.), ezenfelül egy elvi hálózatból: az intézményeknek, a kereskedelemnek és a szolgáltatásnak a hálózatából, amely a lakóterületeken, az intézményterületeken és az ipari területeken egyaránt megjelenik. Mindezeknek az együttese a település; javasolta tehát, hogy a szintézis kapcsán a jövőben a fogalmazásból az „és" szót hagyjuk ki, és a következőképpen fogalmazzunk: a településszerkezet, a közlekedési rendszer, a településszerkezet vizsgálata a közlekedési rendszerek szintézise alapján, illetve a közlekedési rendszerek oldaláról. Tulajdonképpen arról van szó, hogy a településtudománynak együttesen kell képviselnie ezeknek szintézisét.

Ami a település közlekedési vonatkozását illeti, ebben a tekintetben elmondható, hogy az együttesben való tervezés megvalósult.

A két tudományág közös együttmunkálkodására lenne szükség abban a tekintetben, hogy milyen az az optimális hálózatsűrűség, amely egy kvantitatív elemekkel jellemzett terület felhasználása során az igények kielégítéséhez szükséges. Ilyen modellrendszer felállításának mind az újabb, vagy újnak tűnő várostervezésnél, mind a rekonstrukciók esetében feltétlenül vezérfonalnak kell lennie, hogy ne építsünk többet, mint amennyire szükség van, annyit azonban igen, hogy a forgalmat le tudja bonyolítani; ne zavarjon viszont olyan területeket, amelyeket feleslegesen zavarnánk akkor, ha túlhálóznánk városainkat. Sajnos, bizonyos kategóriájú utcáknál fennáll a túlhálózás veszélye egyes városrendezési terveinkben.

A területfelhasználásnak és a közlekedési hálózatnak a szintézise tulajdonképpen elvben megtörténik, ennek a szintézisnek az időbelisége és ezzel együtt a pénzbelisége azonban olyan folyamat, amelybe bele kell érteni az összes közlekedési elemet, azok együttes kezelését, időben és térben való koncentrálását, illetve megvalósítását. Ennek módszerei nem tisztázottak és pénzügyi háttere sem biztosított.

Alapvetően e két szakterület együttműködésének a kimunkálása szükséges ahhoz, hogy az a stratégia megvalósulhasson, amelyet az általános városrendezési tervben igyekszünk lefektetni.

Addig nem lehet szintézisben kezelni például a városi úthálózatot, amíg az kétféle — állami és tanácsi — forrásokból épül.

A koordináció lehetőségét kellene megvalósítani, de ugyanebbe be lehetne vonni az energiaellátást is, és a vízellátást is. A koordinálás során az anyagi fedezeteket egyesítve, az egyesített lehetőségből sokkal többet megvalósítva lehetne a városfejlesztés ütemét felgyorsítani.

Ki kellene tehát dolgozni a városfejlesztés különböző ágazatai időbeli és pénzbeli szintetizálásának módszertanát, a szervezési és a pénzügyi konstrukció feltételeit. Ugyanakkor szükséges mind a tömegközlekedés, mind a közúti hálózat vonalán a hálózatsűrűségi modell kimunkálása.

Végül szükség van a településtudományi vagy urbanisztikai szemlélet oktatására, a tanrendbe olyan tárgy felvételére, amely az urbanista gondolkodásmódot igyekszik elterjeszteni.

Dr. Kaján Béla korreferátumában megállapította, hogy a településfejlesztés és a közlekedésfejlesztés együttműködése megindult ugyan, de még vannak hézagai. A településszerkezet és a közlekedési hálózat szoros kapcsolatában már a tervezés során együttműködést kell biztosítani, mert az egész folyamat kialakulásának távlatára gondolva, csak együttműködéssel érhető el eredmény. A rekonstrukció, általában pedig a településfejlesztés során nem szabad a közlekedési igényeket maximálisan figyelembe venni. Folyamatában kell ezt a kérdést nézni, a várható fejlődésnek megfelelő távlati szintet kell szem előtt tartani, és abból kell a közbeeső megoldási szinteket ütemezni.

Azt a fejlődési feszültséget, amely a terület szerkezete és a közlekedés fejlődése között fellép, csak közös fejlesztési módszerekkel lehet feloldani.

A Közúti Kutató Intézetben folyó kutatási munka célja az, hogy egy városi közlekedésfejlesztés-tervezési irányelv alakuljon ki, amely a városokra vonatkozólag differenciáltan megszabja azt a feladatot, amelyet ebben a lépésben a tervezésnek meg kell oldania.

E munka során a városi területfelhasználás és struktúra adataira kell támaszkodni. Itt azonban jelentkezik bizonyos aránytalanság, bizonyos adathiány és bizonyos együttdolgozási igény. Nem nagyon sok olyan városfejlesztési — városépítési — városrendezési terv akad, amelyben a területfelhasználásnak több változata szerepelt volna. Arra sem volt példa, hogy a területfelhasználást és a közlekedésfejlesztést különböző változatokon keresztül együttesen vizsgálták volna, pedig a közlekedésfejlesztési tervnek, tervezésnek a területfelhasználás jellemző adataira kell támaszkodnia.

A forgalomtervezési és közlekedésfejlesztési tervezési modellek forgalmi körzetekkel dolgoznak, lehetőleg kisebb egységekre kívánják bontani a várost azért, hogy a hálózat, a geometria stb. minél inkább érvényesülhessen. A területfelhasználási mutatókat viszont nem lehet ilyen kis egységekre bontani, itt tehát egy fontos kutatási feladat van.

Szükség van a területfelhasználásnak valamilyen strukturális modellje mellett (amely kisebb egységekre megmondja az ipari terület, lakóterület, zöldterület és intézményterület stb. felhasználását) egyéb városi infrastruktúramodellek kialakítására is, főleg az energiagazdálkodás és a vízgazdálkodás vonalán.

Kívánatos, hogy ez a kísérleti munka, amely a közlekedésfejlesztés, a tervezés módszereinek irányelveit hivatott kialakítani, kapcsolható legyen egy területfelhasználási, városszerkezet-tervezési modelljavaslathoz. Ily módon létrejöhet egy optimális megoldás, amelynek értékelése a költségminimum elve alapján állhatna.

A városi közlekedésben az egyik legnagyobb nehézséget jelenti az, hogy nincsenek megfelelő alapadatok. Ezek a demográfiai, szociológiai stb. alapadatok egyaránt használhatók a közlekedés és a településfejlesztés vonatkozásában. A két terület együttes munkájával kellene a folyamatos adatellátást biztosítani.

Felülvizsgálatra szorul a településhálózat-fejlesztési keretterv, mely nagyon jó szolgálatokat tett közel egy évtizeden keresztül, de a régebbi közlekedési viszonyokon alapult. Koncentrált fejlesztéssel nagyobb eredmények volnának elérhetők.

Dr. Bényei András korreferátumában az oktatás kérdésével, a közlekedéstervezésnél figyelembe vehető településstatisztikai háttérrel, néhány környezetvédelmi kérdéssel, a parkolás és a gépjármű-telítettségre való tervezés néhány kérdésével és a közlekedési igények csökkentésének lehetőségével foglalkozott.

A Műszaki Egyetemen a városépítési és az útépítési tanszék foglalkozik településtervezési, illetve közlekedéstervezési oktatással. Körülbelül öt évvel ezelőtt, éppen a megfelelő együttműködésre nevelés miatt, a gyakorlatokat mindkét tanszék tanárai konzultálják. A jelenlegi óraterhelési viszonyok mellett külön tantárgy bevezetése nem látszik reálisnak. A jelenlegi oktatási formával az együttműködési igény oktatási vonalon is megvalósítható.

Közlekedésfejlesztési tervekben elektronikus számítástechnika igénybevétele nélkül a hálózattervezés ma már nem képzelhető el. Ehhez alapadatokra van szükség. Foglalkozni kellene olyan módszer kidolgozásával, amellyel a területfelhasználási adatokat reprezentatív statisztikai módszerrel fel lehet venni, hasonlóan a forgalomszámláláshoz.

Ma már nagyszámú mérés és megfigyelés alapján a várható forgalom függvényében előre meg lehet mondani, milyen környezeti ártalmakkal fog járni, tehát mekkora lesz a zajhatás, a légszennyeződés, a vizuális zavarás stb. A kialakult vélemények szerint a zajártalom az, amely bizonyos körülmények között az út mellett lakókat legjobban zavarja és a környezetet a legkárosabban érinti. Ezekhez az ismeretekhez rendkívül nehéz településtervezési oldalról az úgynevezett kompatibilitási szabály betartása, amely azt jelenti, hogy az épületek elhelyezésének és funkciójának olyannak kell lenni, hogy az épületek homlokzatánál keletkező zaj azonos legyen az épület szempontjából tűrhető zajjal. Ennek keresztülvitele igen nagy területigényt jelent.

A közlekedés oldaláról — nem a jármű oldaláról — nézve a kérdést: mit lehet tenni a környezet védelme érdekében? Legtermészetesebbnek látszik az útpálya és az épületek közé növényzet telepítése, vagy az útosztály csökken-

tése, ami nyilván forgalomcsökkentéssel is jár. Lehetséges olyan zöldhullám kialakítása, amely a hatást a minimumra csökkenti, vagy felmerülhet a nagy zajt okozó járművek kitiltásának lehetősége. Mindezek azonban csak körülbelül 10 decibel csökkenést idézhetnek elő. A térszint alatt vezetett út a zajhatás szempontjából előnyösebb, mint a magasan vezetett út. Magyarországon a külön szintű vezetés esetében általában a magas vezetést preferáljuk, mert sokkal olcsóbb, mint a mélyvezetés. Talán felül lehetne vizsgálni ezt az álláspontot.

Egy városi úthálózatra készített variánsokat általában sok szempontból értékelnek, de nem tapasztalható még a variánsoknak környezetvédelmi szempontból való értékelése.

Közismert, hogy a közlekedés általában nagyon drága, a parkolási kérdések megoldása pedig különösen sok pénzbe kerül. El kellene dönteni azt, hogy komolyan vesszük-e a „300 gépkocsi 1000 lakosra" ellátottságot. Mi történne akkor, ha a hatóságok egy belvárosban telepítendő szálloda, üzletház, irodaház építési engedélyét nem adnák ki, ha nem lehetne ott annyi személygépkocsit elhelyezni, mint amennyit a normák előírnak?

Számtalanszor elhangzott már, hogy elődeink milyen előrelátóak voltak, amikor a Hungária körút szabályozási szélességét 50—60 méter között állapították meg, és így most mód van ott autóutat kialakítani. Nem biztos, hogy a most tervezett települések esetében negyven év múlva ugyanez elmondható lesz.

A közlekedésfejlesztési terv készítése nagyon nehéz stratégiai feladat. Valamilyen formában figyelembe kellene venni a forgalom önszabályozását is.

A közlekedési igény csökkentése kapcsán megfontolandó, hogy a „lakás—munkahely" és „lakás—iskola" relációban — amely az utazások zömét teszi ki —, nem lehetne-e megoldani azt, hogy a lakosok munkahelyük közelében lakjanak? Meg kellene vizsgálni e valóban nehéznek látszó feladat megoldásának feltételeit, azt, hogy ennek az elvnek az alapján — amelynek helyességét senki sem vonja kétségbe — hogyan lehetne csökkenteni a közlekedési igényeket.

Nincsenek olyan univerzális tudósok, akik a szigorúan vett településtervezési, közlekedéstervezési vagy vízépítési kérdésekhez egyaránt és egyformán értenek. Jelenleg az a helyzet — így oktatjuk az egyetemen —, hogy mindenkinek megvan a saját szorosan vett feladata, amelyhez jól kell értenie, de beleneveljük — megpróbáljuk belenevelni —, hogy nagyon figyeljen a szomszédos szakterületekre, és bármilyen problémája van, tudja, hogy rögtön mennie kell a szomszédos kollégához, mert egy problémát együtt kell megoldani. Ezek a feladatok jól csak team-munkával oldhatók meg.

Dr. Preisich Gábor hozzászólásában szükségesnek tartotta, hogy a maguk szakterületében elmélyedő szakembereknek fogalmuk legyen bizonyos mértékig a kapcsolódó területekről, de kellenek olyan szakemberek is, akik tulajdonképpen koordinálnak, egyes szakterületeket összehangolnak. Őket nevezik településtervezési szakembereknek, és ebben a vonatkozásban a közlekedésfejlesztés, a közlekedéstervezés a településtervezésnek, a települések fejlesztésének egyik legfontosabb és állandóan növekvő fontosságú szakága.

Ahhoz, hogy a települést megfelelően fejlesszük, nemcsak a közlekedéstervezésnek, a beépítés, az építkezés tervezésének, hanem a végrehajtásnak az egyeztetése, komplexitása is feltétlenül kívánatos mind gazdasági, mind településkörnyezeti szempontból. Az ilyen együttműködésre vannak kitűnő példák.

A komplexitás feltétlenül szükséges. Belső városrészekben nem képzelhető el az, hogy nagyarányú áttörésekkel, bontásokkal, hidakkal és egyebekkel véglegesen megoldható legyen a közlekedés. A nagyarányú változtatások a meglevő, megszokott értékes környezet szempontjából a belső városrészekben nem kívánatosak. Szerencsére már a közlekedéstervezők is letettek arról a gondolatról, mint amilyen például az egész Kiskörút lábakra állítása volt, vagy pedig a Bródy Sándor utcának autóútként való kiépítése, ami kétoldalt értékes épületek lebontásával, a Nemzeti Múzeum kertjének elvételével járt volna.

Az új lakótelepek közlekedési problémái rendkívül komplexek. Egy tervpályázat azt tűzte ki feladatul, hogy egy meglevő lakótelepen próbálja meg a tervező a parkolókat úgy létesíteni, hogy azok a környezetet ne rontsák. A pályázat azt mutatta, hogy ez úgyszólván reménytelen feladat. Ha nem gondoskodunk arról, hogy különböző igények megfelelően kielégíthetők legyenek, akkor utólag csak az egyik vagy a másik dolog kárára lehet ezeket a problémákat megoldani.

Hiányzik a lakótelepek berendezésére vonatkozó normatívák összehangolása, vagy legalábbis nem megalapozott. A lakótelepeken a tűzoltóság, az egészségügyi és a közlekedési hatóságok normatíváinak egymással való összehangolása a legnagyobb nehézségeket, bonyodalmakat okozza, és megoldatlan helyzetet teremt. Ezeknek az egymással ellentmondó előírásoknak a kielégítése a ma megkövetelt laksűrűség mellett legjobb esetben a szűken vett mai követelményeknek felel meg, és ennek az a következménye, hogy a távlati igényeket csak fiktív módon elégíti ki.

Az egységesen, tudományosan összehangolt normatívák kialakítása sürgős feladat.

A városépítés feladata nemcsak az, hogy a mának és a közeljövőnek az igényeit kielégítse, hanem hogy a távlati szükségleteknek megfelelően előre is gondoskodjék az igények kielégítéséről.

Barsiné Pataki Etelka hozzászólásában kiemelte, hogy az előttünk álló igen nagy feladat, de az elmúlt évek lakásépítései is egyre inkább megkívánják azt, hogy a lakótelepi közlekedéstervezés önálló munka legyen a közlekedéstervezésen belül, ugyanakkor azonban szerves része legyen a városépítési gyakorlatnak.

Az eddigi tapasztalat mást mutat. Általánosságban megállapítható, hogy a lakótelepek közlekedéstervezése mindig a közlekedéstervező ügyeskedésén múlt, ötletszerű és minden rendszer nélkül való tervezési gyakorlat folyt már évek óta. Azt is el lehet mondani, hogy a városrendező építész mindig biztosította a helyet a közlekedési létesítmények számára, azonban úgy, hogy minél kevésbé legyenek szem előtt. Pedig ezek a létesítmények legalább annyira fontosak, mint az egyéb létesítmények. Az, hogy jól és gyorsan meg lehessen közelíteni egy lakótelepet; hogy a parkolók célszerűen legyenek elhelyezve; hogy kulturált üzemanyagállomás legyen a lakótelepen; hogy kocsimosásra legyen lehetőség — tehát az összes közlekedési létesítmények ott elhelyezést nyerjenek: legalább olyan fontos városrendezési követelmény, mint az egyéb feltételek betartása.

A lakótelepeken a környezetvédelmet nem lehet mesterséges előírásokkal és védőszabályokkal biztosítani. A szó igazi értelmében vett környezetvédelemnél tudomásul kell venni, hogy egy parkolóhely költsége nem csupán a 24 négyzetméter aszfaltterületet jelenti, hanem esetleg a szükségszerű fásítást és más egyebeket is.

Számtalan olyan lehetőség van, amellyel védeni lehetne a környezetet. Ez többletköltséget jelent. A közlekedési létesítmények a lakótelepeken nem a szükséges rosszat jelentik, hanem azoknak nagyon fontos alkotóelemei, és ezt a szerves részt nem lehet a ma érvényben levő közlekedési normák alapján megadni. Ezeket a normákat valamilyen formában felül kellene vizsgálni, mégpedig a közeljövőben.

A külföldi tervezési gyakorlatban már régóta életben vannak matematikai modellek, amelyek egészen egyszerű összefüggéseket állapítanak meg a területfelhasználás és a lakótelepek forgalma között. Nagyon kevés munkával át lehetne venni őket a hazai gyakorlatba, természetesen adaptálva. Ehhez azonban szélesebb körű felmérésre és tudományos átértékelésre van szükség. Legfőképpen pedig az összes szakág bevonásával egy tudományos munkán alapuló, összehangolt tervezési irányelvre.

Fuszek Rudolf hozzászólásában hangsúlyozta, hogy hiába sikerül valamit tudományosan a legtökéletesebben tisztázni, ha a gyakorlatban nem valósul meg. A gyakorlati megvalósulás vonatkozásában pedig felmerül a hatóság, konkrétan a hatósági apparátus kérdése. Nem annyira az a baj, hogy helyenként gyenge az apparátus személyi összetétele, hanem az, hogy a jelenlegi szervezeti felállás nem teszi lehetővé a tervszerű, komplex városfejlesztést.

A jelenlegi szervezeti felépítésben teljesen külön, egymástól elszakítva folyik utak, közművek, közintézmények telepítése és a lakásépítkezések tervezése, attól függetlenül, vagy annak ellenére, hogy ezt természetesen a városrendezés is feladatának tartja, ott szerepelnek az általános városrendezési tervben és egyéb tervekben. A tényleges hatáskör azonban az utóbbi időben kikerült a városrendezési hatóság kezéből, mely ilyen körülmények között nem tudja összefogni gyakorlatilag azt, amit feladata szerint össze kellene fognia. A városrendezésnek koordinálni kellene a többi ágazat tevékenységét.

Tovább rontja a helyzetet, a tervszerű együttműködés lehetőségét egy egységes, minden tervezést, döntést ténylegesen napra készen tartalmazó műszaki nyilvántartás hiánya. Az adatbanknak tulajdonképpen az volna az értelme, hogy annak alapján városrendezési döntéseket lehessen hozni, ehhez azonban ki kellene dolgozni egy metodikát.

Gyökeres változásra van szükség a tanácsi apparátusban olyan értelemben, hogy minden funkcionális szakigazgatási szerv megfelelő részlegéből olyan csúcsszervet kellene létrehozni, amelynek kifejezetten a településfejlesztés, a közlekedésfejlesztés és a többi építési feladat komplex szervezése és irányítása legyen a feladata.

Dr. Gerle György második felszólalásában a közlekedési ártalmakról beszélt.

Nem sok magyar város van, amelynek a szerkezetén belül olyan városépítési módszereket alkalmaznak, amelyek lehetővé teszik, hogy a beépítési mód megfeleljen a környezetvédelmi követelményeknek. Tehát egyrészt a rekonstrukciós területeken, másrészt a lakóterületeken kell kialakítani a beépítési módokkal kapcsolatos városrendezési intézkedéseket, a nem módosítható területeken belül azonban a közlekedési eszközökhöz és pályákhoz kell hozzányúlni azért, hogy a hovatovább tarthatatlan helyzet megoldódjék.

Számolni kell azzal, hogy a közlekedési ártalmaknak egy bizonyos trendje már most is megfigyelhető, és ha elérjük az ezer főre jutó 240—300-as autósűrűséget, már messze túllépjük azt a határt, amelyet egészségügyi szerveink előírnak. Azt is tudomásul kell venni, hogy ennek a megoldása rendkívül költséges, mégsem lehet figyelmen kívül hagyni, hogy itt szemben áll egymással az ökonómia és az ökológia.

A településtervezés, a településfejlesztés egyben a művi környezet fejlesztése is. Nagyon sok országban olyan követelményeket állítanak fel, amelyek a környezetvédelmet szükségszerűen magukba foglalják mindazokban a kérdésekben, amelyek települési szinten és — töb-

bek között — közlekedési szinten is megoldhatók. Van bizonyos egészséges dialektikus ellentmondás a gazdasági és az ökológiai igények között, amelyeket valamiképpen meg kell oldani.

A trolibusz kérdést hangsúlyozottan kell felvetni, nemcsak egészségügyi, hanem energiagazdálkodási szempontból is. A városi közlekedés zömét a jövőben villamos energiára, vagy valami más hasonlóra átterelve kell elképzelni.

Azokon a közvetlenül érzékelhető ártalmakon: zajon, levegőszennyeződésen, rázkódáson kívül — amelyről tudjuk, hogy épületkárokat is okoz — van egy másik nagyon fontos emberi tényező. Egyre többen közlekednek gépkocsival. Ez az állapot nemcsak azért kedvezőtlen, mert megoldhatatlan, hanem az emberiség számára degeneratív visszafejlődést okoz, mert az autóvezetőknek, akik kénytelenek egész idejüket valamilyen ülőalkalmatosságon tölteni, annyi idejük sincs, hogy a közlekedéshez feltétlenül szükséges mozgásokat elvégezzék.

A személygépkocsik számának emelkedésével kapcsolatban — de más okok miatt is, amelyek közül döntő szerepet játszanak az urbanizációs környezeti ártalmak — a városi lakosság egyre nagyobb része válik alkalmatlanná arra, hogy aluljárókon keresztül érje el célját. Ilyenek a terhes anyák és a különböző betegségekben szenvedők, akik még az orvosi rendelőintézeteket sem tudják megközelíteni, mert a városi közlekedésnek ilyen ad hoc megoldásokkal való áthidalása számukra leküzdhetetlen akadályt jelent. Nincsen pontos statisztika, de hozzávetőleg az embereknek 15—20 százaléka olyan — a terhes anyáktól a szívbetegekig és a mozgássérültekig —, aki nem képes megküzdeni azzal a gyalogközlekedési rendszerrel, amely a mai városi közlekedést jellemzi.

Mindenfajta szakember oktatási anyagába bele kell építeni a települések, illetve a városok problémáinak megismerését. Tulajdonképpen minden szakoktatásnak legyen szerves része a környezetvédelem, illetve a környezetfejlesztés oktatása. Olyan központi környezetvédelmi-környezetfejlesztési anyagot kell kialakítani, melyet azután minden tanszék vagy fakultás a maga tananyagába beépíthet.

Pápay Zsolt hozzászólásában csatlakozott ahhoz a javaslathoz, hogy vizsgálni kellene különböző nagyságú települések komplex hálózatának kérdését. A település szerepéről, nagyságáról, az anyagi lehetőségekről, az elvárható szolgáltatási színvonaltól függően meghatározott hálózati modelleket kell tervezni, és az így helyesen megtervezett, funkcionálisan egymásra helyezett hálózati elemek meghatározzák a helyes területfelhasználást. Természetes feltétele ennek, hogy részben a továbbfejleszthetőség, részben az ütemezhetőség szempontjából csak megfelelően nyílt hálózatrendszer alkalmazásáról lehet szó.

Erdélyi Zsófia a közlekedés okozta zajhatás és a településtervezés kölcsönhatásáról szólt. Sem a településtervezésben, sem a közlekedéstervezésben nincs ez a kérdés fontosságának megfelelően megoldva. A közlekedéstervező a legtöbbször megelégszik azzal, ha a létesítményt, a nyomvonalat vagy a csomópontot el tudja helyezni, és az a megadott területen elfér. A városrendező pedig gyakran megelégszik azzal, hogy az előírt szabályozási szélességet biztosítsa, és a beépítés tervezésében már nem veszi figyelembe a várható zajhatásokat.

A külföldi gyakorlatnak megfelelően nálunk is szükség lenne olyan előírásra, amely rendezi ezt a kérdést.

Molnárné Gremsperger Ilona két példával illusztrálta a közlekedéstervezés és településtervezés összehangoltságát.

Dr. Turányi István megállapította, hogy a legtöbb hozzászólás az alapreferátumokkal összhangban hangzott el.

A területfelhasználás és a közlekedéstervezés kapcsolatában a közlekedés és a területfelhasználás tervezése során nyitottabb, szabadabb irányelveket és irányvonalat jelölünk ki egy területre: ez annyival is inkább determinált, mert a meglevő vonalak mutatják azt az irányt, amely felé nyitottan tovább kell lépni.

A tervezés menete csak az lehet, hogy először megvan a rendszer, és utána lehet specifikálni a feladatokat, és ha okosan specifikálunk, akkor mindenki a saját szakmájának megfelelően tervezhet párhuzamosan, viszont az úgynevezett rendszertervező típus időközönként felülvizsgálja a tervet és csatlakozik.

Az olyan modellhez, amely megmutatná azt, hogy milyen hálózatsűrűség lenne optimális az adott körülmények között, már szükség van területfelhasználási tervre, szükség van a sűrűségi adatokra a területfelhasználásban; ilyen mdoellre már van példa.

Dr. Perényi Imre megállapította, hogy a motorizációval megteremtődtek a városi közlekedés — a tömegközlekedés és az egyéni közlekedés — eszközei úgy, ahogy azt a mai technika és az anyagi helyzet lehetővé tette, ezzel azonban még nem teremtődött meg a városi közlekedés.

Különböző közlekedési rendszerek vannak, amelyek nem biztosítanak valamilyen folyamatot, hanem helyenként meg vannak szakítva. Még fejlett közlekedéssel rendelkező városokban is, a város központjából a város másik részébe sokszor öt perc alatt óriási távolságot lehet megtenni, azután a torlódás miatt jókora hosszon sokszor gyalogolni kell. Úgy tűnik, hogy általában az áruszállítást, a teherszállítást jobban oldottuk meg.

A közlekedés folyamatát meg kell szervezni, meg is tervezhető, ez azonban a tudomány feladata. Ezek a folyamatok összefüggésben vannak. Az összefüggések erősek, de a közlekedés-

tudomány és a településtudomány önálló tudományok, önálló feladatokkal, tehát nem arról van szó, hogy egyik a másikat magába akarná olvasztani. Az együttműködés ténylegesen megvan, de ez módszertanilag sok problémát vet fel: a tervezés módszertanát, a komplex tervezési elvek kialakítását. Szükség van az együttműködésre, kívánatos, hogy egységes vagy koordinált szervezetek jöjjenek létre.

Munkánkhoz adatbankra van szükségünk, komplex adatbankra. Ebben a kérdésben nagyot kellene lépni előre. Tudományos munkát megfelelő kiinduló adatok nélkül nem lehet komolyan végezni.

A parkolás kérdésében is új megoldást kell keresni. A kocsikat az épületekben kell elhelyezni, azok föld alatti szintjén. Ha anyagi, műszaki, technikai vagy egyéb okokból ez nem valósítható meg, akkor sem szabad a kocsikat az épületek környékén hagyni.

Az egész mikrokörnyezet kialakításának kérdésében lényegében még egyszer át kell gondolnunk, hogy amit eddig csináltunk, nem lehetne-e most már jobban, igényesebben, nagyobb távlatra tekintve végezni.

Ma már megteremtődtek az anyagi feltételek ahhoz, hogy megfelelő városi környezetet teremtsünk; nem utolsósorban a tudomány és a tervezés munkásainak a feladata ez.

Szilágyi Lajos elnöki zárszavában a bevezető előadásokat, a korreferátumokat és a hozzászólásokat igen magas szintűeknek és nagyon értékeseknek tartotta.

Olyan korban élünk, amikor a technika és a tudomány előrehaladása hallatlanul gyors tempójú, de nem minden téren. Ebből adódnak a konfliktusok, az ellentmondások. A technika forradalmában vagyunk, a technika és az egyes tudományágak hallatlan mértékben haladnak előre, akár a nukleáris technikára, akár a számítástechnikára, akár pedig a biológiára gondolunk, ugyanakkor viszont vannak olyan tudományágak, amelyek nem tudnak ezzel lépést tartani.

Számos égető problémára, társadalompolitikai kérdésre nincs olyan válasz vagy prognózis, mely a településtudomány és a közlekedéstudomány és -tervezés még dinamikusabb fejlődését eredményezné.

Egyes területek gyors fejlődését a műszaki, a gazdasági szabályozás, az irányítás szervezete nem tudja követni, és ebből rengeteg konfliktus, ellentmondás keletkezik. Megérett a helyzet arra, hogy a településtervezés területén összegyűjtsük, rendszerezzük azokat a kérdéskomplexumokat, amelyekre a társadalomtudomány részéről várjuk a választ.

A vitában nagyon sok vonatkozásban, sok összefüggésben merült fel a városi közlekedés és az egész városfejlesztés problémája.

Itt egy alapvető ellentmondással találkozunk. A társadalom egyedeinek zöme a nagy koncentrátumokba, a városokba, az agglomerációkba törekszik, és ugyanakkor a legegyénibb közlekedési formát, a személygépkocsival való közlekedést választja. A kettő területileg egybeesik és alapvető konfliktust, ellentmondást hordoz magában. Meg kell tehát vizsgálni, hogy a tömegközlekedés és az egyéni közlekedés optimális aránya és az erre való törekvés mit jelent a tervezésben, a forgalom szervezésében, irányításában, szabályozásában.

Ki kell munkálni a korszerű településtervezési metodikát, normatívákat, a közlekedéstervezéssel közös irányelveket.

Gyakorlatilag megvannak a kutatásban, a tervezésben, a végrehajtásban azok a csomópontok, ahol már bizonyos kezdeti eredmények vannak, de tovább lehet őket szélesíteni és a városi közlekedés- és településfejlesztés területén olyan közös kutatási programot lehet kialakítani, amely lehetővé teszi, hogy kevesebb anyagi ráfordítással, a meglevő szellemi kapacitás jobb kihasználásával, egy szinkronba hozott kutatás közös koncepciójának megvalósításával lényegesen előre tudjunk lépni.

További feladat a végrehajtás, a szervezet, a koordinálás kérdésének megoldása. A tanácsi apparátus műszaki részlegét, a szervezeti keretet tudományosan felül kell vizsgálni. Elemezni kell, fel kell tárni a jelenlegi helyzetet és abból kiindulva koncepcionálisan ki kell dolgozni ennek az egész kérdésnek a megoldását. Életképes, felkészült műszaki apparátusra van szükség.

A műszaki hatósági munka hivatva van realizálni azt a sok százmilliárd forintot, amelyet a népgazdaság a fejlesztésre fordít, és amelynek 80%-a a városokban relaizálódik. Ha ennek hatósági részét rosszul intézik, súlyos milliárdok mennek veszendőbe, ha pedig felkészülten végzik, akkor óriási összegeket lehet megtakarítani, és olyan városépítési gyakorlatot lehet kialakítani, amely szinkronban van az elméleti tervezési munkával, s amely nem szab gátat a következő évek fejlesztésének.

Az adatbank kiépítése reális igény, de ezt a feladatot úgy kell megoldani, hogy egy kiépülő információs rendszer minimális kiegészítéssel sok esetben két-három terület adatbankigényét is ki tudja elégíteni. Összhangot kell tehát teremteni, hogy egy adatbank keretében a leggazdaságosabb ráfordítással valóban rendelkezésre álljon az a rendszerezett adathalmaz, amely a településtudományt is, a közlekedéstervezést is, és sok más fejlesztési igényt is ki tud majd elégíteni.

Az 1975. október 9-én megtartott szakmai vita során elhangzott előadások, korreferátumok és hozzászólások alapján a *Magyar Tudományos Akadémia Közlekedéstudományi Bizottsága és Településtudományi Bizottsága az alábbiakat javasolja:*

1. Össze kell gyűjteni és egyértelműen meg kell fogalmazni azt a néhány kérdést, amely a település- és közlekedéstervezés számára egyaránt alapvető, s amelyek megválaszolására a *társadalomtudományok* hivatottak. E kérdések belátható időn belül történő módszeres feldolgozásával az erre illetékes kutatókat meg kell bízni.

2. Meg kell gyorsítani — az egységes információrendszer részeként — a település- és közlekedéstervezés igényeit egyaránt kielégítő *információs és műszaki nyilvántartási rendszer* létrehozását.

3. A település- és a közlekedéstudományt egyaránt érintő, közös problémák tisztázása érdekében elő kell mozdítani a *közös kutatómunkákat*, szorgalmazni kell *kísérleti tervek együttes kidolgozását.*

4. A település- és közlekedéstervezés, ezen belül elsősorban az úthálózat, parkolóhelyek tervezésének számos vonatkozásában ellentmondó *irányelveit, normatíváit, szabályzatait, szakmai szabványait* (OÉSZ, VUTSZ, KÖJÁL, tűzrendészeti, zöldterületi, egészségügyi, HKI, ITP stb. előírások) felül kell vizsgálni, össze kell hangolni és egységes, jól áttekinthető és kezelhető segédletben kell kiadni. Az így rendezett előírások betartását viszont országszerte egységesen kell megkövetelni. Az előírások az eddigieken túlmenően adjanak támpontot a közlekedési hálózat tervezéséhez, illetve elbírálásához az optimális hálózatsűrűségi modell meghatározásával, továbbá konkretizálják a környezetvédelemmel kapcsolatos előírásokat, szabályokat is.

5. A település- és ezen belül a közlekedéstervezés összehangolása érdekében *egységes, komplex tervezési és tervjóváhagyási rendet* kell bevezetni. Bizonyos településnagyság felett kötelezővé kell tenni a tömegközlekedés fejlesztési terének a település és úthálózata tervezésével egyidejű kidolgozását is.

6. Hatékonyabb intézkedések alkalmazásával biztosítani kell a szükséges feltételeket a városfejlesztés *tanácsi és ágazati forrásainak* időbeli és pénzügyi *koncentrálása*, koordinálása érdekében. Ennek megalapozására megfelelő tervezési, szervezési módszereket kell kidolgozni.

7. Napirendre kell tűzni a *tanácsi közigazgatás* olyan jellegű továbbfejlesztését, amely a szakigazgatási szervezetben a városrendezési feladatokat végző szerv számára lehetővé teszi, hogy a városfejlesztés összes, területi vonatkozású tényezőjét tervezési síkon ténylegesen koordinálja. Halaszthatatlan feladat e tevékenység *személyi feltételeinek* megteremtése is; ezek nélkül a legjobb koncepciók, a legkorszerűbb tervek megvalósulása is meghiusulhat.

8. *A városi agglomerációk* település- és közlekedésfejlesztésének összehangolása során a legidőszerűbb feladatok:

— az elsősorban helyi érdekeket szolgáló spontán parcellázási tevékenység helyett megyei irányítású, *szelektív településpolitikát* kell megvalósítani, mely a közművesítés és közlekedésfejlesztés kapacitásbővítésének marginális költségeit mérlegeli és azokban az irányokban növeli a településeket, ahol a közművek és a közlekedés hatékonyabban fejleszthető;

— létre kell hozni az *agglomerációk közforgalmú tömegközlekedését lebonyolító (tanácsi és KPM-) vállalatok intézményesített együttműködését biztosító szervezeteket*, melyek elsősorban a tarifák és menetrendek összehangolásával, az átszállási csomópontok jó kialakításával, és az utastájékoztatás egységesítésével optimális szolgáltatást nyújthatnának az adott létesítmények felhasználásával.

9. Meg kell vizsgálni: a felsőfokú oktatás mely területein indokolt az egységes urbanisztikai alapképzés bevezetése, továbbá biztosítani kell az urbanisztika területén dolgozók különféle szakemberek jelenleginél szélesebb körű postgraduális továbbképzését.

A fentiekben kifejtetteken kívül a két bizottság szükségesnek tartja, hogy a vízgazdálkodás és az energiagazdálkodás szakterületeivel is hasonló jellegű együttműködés alakuljon ki.

РЕЗЮМЕ

О РЕКОНСТРУКЦИОННЫХ ОПЕРАЦИЯХ, НАПРАВЛЕННЫХ НА СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ЖИЛОЙ ЗАСТРОЙКИ И ЦЕНТРА ГОРОДОВ

Д-Р КАЛЬМАН ФАРАГО

Настоящая статья является продолжением работы, опубликованной в № 25 журнала Телепюлештудомани Кёзлеменек под названием «О толковании реконструкции городов и задачи реконструкции в целях совершенствования городской структуры». Она посвящена таким реконструкционным операциям, которые встречаются при перестройке жилой застройки и городского центра, размещая их в выясненных в предыдущем статье общегородских зависимостях.

Задача реконструкционных операций, способствующих перестройке жилых застроек состоит в создании селитебных условий, удовлетворяющих на приемлемом уровне потребностям в тех районах города, которые считаются жилой застройкой, или же предназначены для этого. Необходимые в этих целях задачи можно разбить на три группы:

1) Создание новых жилых зданий и сооружений, а также перестройка или снос существующих для того, чтобы фонд зданий и сооружений данной жилой застройки дал пригодные условия для выполнения функций жилья.

2) Установление требований, определяющих, с какими особенностями, в каких сочетаниях и при каких условиях должны размещаться здания и сооружения в разных частях жилой застройки; такая задача решается путем определения зональной системы жилой застройки.

3) Определение тех взаимоотношений и зависимостей, которые должны быть созданы путем удовлетворения условиям удобного пользования и экономической эффективности между населением, размещенным или расместимым на территории жилой застройки, а также фондом сооружений, созданным и дополненным по вышеуказанным принципам. Для этого целесообразно предусмотреть систему единиц жилой застройки.

Для всех трех групп задач статья подробно описывает в отдельности соображения, которые надо иметь в виду для реальных норматив планирования и рационального проведения осуществления.

Первым шагом планирования перестройки устарелых жилых застроек является их разграничение. После этого следует создание структуры, принятые по которому решения потребуют учесть последствия реконструкции города в целом, относимые к данной территории, а с другой строны, учесть возможности сохранения или сноса существующих там зданий и сооружений, а также сохранения или прекращения созданных ими отношений. Эти возможности зависят от состояния зданий и сооружений, а также от возможности их приспособления к предусмотренному планом положению. В статье соображения по приспособлению рассматриваются в отдельности для сооружений и зданий, предназначенных для жилой застройки, а также для независимых от нее.

Осуществление проектов перестройки жилих застроек может происходить в заранее определимые сроки или только в перспективном порядке. Первый случай портебует тщательного обдумывания временного графика, а второй — подготовки к строительному процессу, разделенному во времени и пространстве, и с заранее неопределимым ходом. В соответствии с этим, проекты должны разрабатываться разными методами.

Обновление городского центра крайне необходимо для осуществления задач реконструкции городской структуры, связанных с улучшением, повышением уровня коммунального обслуживания. Кроме того, перестройка обычно обусловлена разными невыгодными свойствами состояния застройки (устарелость фонда зданий, наличие заводов, плохие жилые условия, нерешенные транспортные проблемы, недорегулированность городского облика.) Основные задачи перестройки — центральное положение в городской структуре, создание пригодных условий для размещения и эксплуатации коммунальных учреждений, преобразование застройки в градостроительный ансамбль.

Разграничение центра требует взвешивания разнообразных точек зрения. Границы в нынешних и проектных условиях не безусловно одинаковы. На нормативы оформления структуры центра прежде всего влияют решения об организации коммунальных услуг, о транспортных проблемах, о судьбе жилого фонда, о создании зеленых насаждений, и об объемно-планировочной структуре поселения. В статье подробно рассматриваются точки зрения, подвергаемые взвешивания при принятии этих решений.

НАЧАЛЬНЫЙ ПЕРИОД ГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВА СССР И ЕГО ВЛИЯНИЕ НА ВСЕОБЩЕЕ ГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВО

Д-Р ИМРЕ ПЕРЕНИ

Градостроительство XX-го века во всем мире делал только свои первые шаги, в то время, когда перед советским градостроительством стояла небывалая до тех пор задача. Великая Октябрьская Социалистическая Революция коренно преобразовала общественную и экономическо-политическую структуру страны, отводя значительную роль градостроительству в планомерном развитии страны.

Датой рождения советского градостроительства можно считать 19-ое февраля 1918 г., когда новая власть выдала распоряжение о национализации земель, которое позволило проектировать ансамбли зданий, городские районы и города в интересах общественности, чтобы градостроительство коренно преобразовалось и стало планомерным средством городских явлений. В это время градостроительство еще не имеет ни опыта, ни традиций, ни достаточного числа квалифицированных специалистов, ни материально-денежных средств. Необходимо сформулировать и испытать науку, управляющую современным градостроительством и теорию социалистического градостроительства. Однако уже создались объективные условия для того, чтобы градостроительство не осталось отвлеченной теорией, лишь проектом на бумаге.

В 1919-ом году — в период гражданской войны — на VIII-ом общероссийском съезде Коммунистической Партии России приняли программу партии, которая, в частности предусмотрела всемерное стремление к улучшению жилых условий трудящихся, к устранению тесноты и нездоровых бытовых условий в старых жилых кварталах, к сносу устарелых квартир, к перестройке старых силых домов в соответствии с требованиями новой жизни и к созданию новых жилых зданий, а также к рациональному размещению населения. В 1925-м году, на XIV-ом съезде Партии приняли решение о повышении темпов индустриализации. В период осуществления первых пятилетных планов в огромных масштабах строятся в СССР промышленные предприятия, возникают новые промышленные базы. В связи со строительством промышленных узлов, занимающих десятки тысяч трудящихся, вблизи предприятий строятся новые города и поселки, сначала с десятками, а затем с сотними тысяч жителей. В период первой пятилетки создались 60 городов, население которых превышало 100 тыс. чел. — такие, как Магнитогорск, Кузнецк Прокопьевск, Дзержинск.

Огромный процесс урбанизации требует и огромной работы от градостроительного планирования; начинаются градостроительные и районные проектные работы, которые становятся органической частью хозяйственного плана страны, в согласии с дальнейшим развитием промышленности итранспортных средств.

Формированию градостроительных принципов предшествует борьба, столкновение нередко противоположных друг другу взглядов. С самого начала основным принципом было то, что социалистический город должен носить коренно различающийся от городов классового общества характер. С этим все согласны. Однако в том отношении, каким должен быть строй нового поселения, мнения уже разделились. «Урбанисты» были такого мнения, что новые города должны быть сплочены и построены из дом-коммун ячеенной системы. В этих домах традиционную квартиру замещает широкий диапазон общественных помещений высокого уровня. Стремление к жилой ячейке было характерно и для теорий «дезурбанистов». Многие из авторитетных архитекторов отвергали и идею самого города и были такого взгляда, что вместо городов следует создать разброшенные индивидуальные населенные места по всей территории России. Как «урванисты», так и «дезурбанисты» рассчитали на быстрое осуществление того, что для Энгельса могло быть только результатом длительного процесса хозяйственного и исторического развития: прекращение различий между городом и деревней.

В этом процессе, несомненно, большое значение имели дискуссии о работах, определяющих направления развития Москвы. Проводились оживленные споры и о проектировании Магнитогорска.

Эти соображения нередко были мечтами о новом городе, но в то же время и мечтами о преобразовании образа жизни.

Реальность — это огромные заводы первой пятилетки и рядом с ними — новые города. От Москвы вплоть до самых дальних краев Сибири города, построенные у плотин, доменных печей и нефтяных скважин во многих отношениях превысили эти мечты, а во многих отношениях не следовали за ними. Практика советского градостроительства на несколько десятилетий опережала процесс градостроительства своего времени. Со своим планомерным, гуманным характером оно открыло новую эпоху в истории градостроительства.

НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ РАЗВИТИЯ РАЙОННОГО ПЛАНИРОВАНИЯ

Д-Р ДЬЁРДЬ КЁСЕГФАЛЬВИ

Районное планирование в Венгрии имеет несколько десятилетнее прошлое. Его начало берется в период до освобождения. Со времени освобождения было разработано несколько районных исследований и проектов, но они, из-за особенностей тогдашних времен не осуществились, вернее их осуществление не было возможно. Законные основы районного планирования первым сформулировало решение правительства, принятое в 1958-ом году. Принятые осенью 1963-го года правительственные решения, с одной стороны, определили цель, роль, задачи районного планирования, представляющего собой органический элемент народнохозяйственного планирования, а с другой стороны, определили предназначение районного планирования физико-технического характера в отношении народнохозяйственного планирования, а также планирования отраслевого развития строительного производства. Среди правительственных решений, принятых весной 1971-го года специальное решение посвящено системе районного планирования и его проектов. При этом предусматривается разработка планов развития и регулирования территорий. Планы территориального регулирования — по своим функциям, характеру, предъявляемым к ним общественным требованиям — в основном могут быть идентифицированы с проектами планировки. Что касается трактовки решения райлнной о территориальном планировании и системе его проектов, то мнения разделяются — и это становится источником целого ряда проблем и для районного планирования. В отношении развития районного планирования фундаментальной проблемой является правильное формирование и развитие связей между территориальным планированием народнохозяйственного уровня и районным планированием физико-технического характера: на его основе функцию и роль районного планирования можно однозначно определить по следующему: определение конкретных места и роли районных планов в процессе перспективного, долго- и среднесрочного планирования и проектирования. В уточнении этой проблематики задачу первоочередной важности представляет собой однозначная формулировка требований по содержанию, предъявляемых к районным планам, разрабатываемым на разные сроки, с учетом перманентного процесса, и вследствие этого, консистентной системы планов.

ОТНОШЕНИЕ СТЕПЕНЕЙ РАЗВИТИЯ ОБЩЕСТВА И ЭКОНОМИКИ, А ТАКЖЕ УРБАНИЗАЦИИ В ТЕРРИТОРИАЛЬНОЙ СТРУКТУРЕ СТРАНЫ

Д-Р КАРОЙ ПЕРЦЕЛ

Цель работы состоит в раскрытии территориальных требований и территориальной структуры общественно-экономического развития, а также уточнение их отношения к урбанизационной структуре сети населенных мест.

Относящиеся сюда гипотезы были установлены до начала самого исследования для того, чтобы на их основе выбрать сферу факторов развития, соответствующую нашим целям.

Первая гипотеза состоит в том, что общественно-экономическое развитие в период перехода от капиталистического общества к социализму, закономерно распределяется на последовательные формации, степени развития. В Венгрии и до сих пор сохранились территории на том уровне, на каком они были до создания массовой промышленной индустрии. Следующая степень — степень экстенсивного развития, основывающаяся на заводском производстве низшего уровня научно-технического прогресса. Затем развитие поступает в формацию на базе интенсивного развития с научно-технически обоснованной промышленностью, которая опережает развитой социализм. Всем этим комплексным общественно-экономическим формациям соответствуют определенные формации урбанизации и сети населенных мест.

Главные условия большей степени территориальной концентрации — вновь появляющиеся факторы, в то время как формировавшиеся раньше распространяются и уравновешиваются. При экстенсивной степени развития преобладают факторы концентрации, приводящие к переполненности некоторых центров и отставанию в больших территориях. Интенсивное развитие сказывается положительным во многополюсной, более уравновешенной сети населенных мест, но сильная деконцентрация имеет связь с осталостью во всех формациях развития.

Для изучения предпосылок гипотез статья выбрала более чем 400 факторов. Наиболее эффективные из них были выбраны с помощью факторных анализов, выполненных для общественной структуры, промышленности, сельского хозяйства, жизненного уровня, урбанизации и отдыха, по коэффициентам нагрузки факторов. Испытания разброса дали информа-

цию о сосредоточенном или уравновешенном появлении факторов на территориях.

Факторные анализы были разработаны для 90 районов тяготения средней ступени и для специально отмеченных 132 населенных мест городского характера по утвержденной правительством и комитатами Общевенгерской концепции по развитию сети населенных мест.

Для сравнимости мы установили очередь районов и населенных мест по степени развития, на основе всех важнейших показателей и данных разобщенных фактор-групп. При этом они могли быть классифицированы в 3 ступени категорий «развитых», «среднеразвитых» и «отсталых» групп. Особо ценную информацию дали о действительной структуре развития страны синтетические показатели, которые классифицировали по типам районы и специально выделенные населенные места на основе их общей степени экономического, общественно-экономического, урбанизационного и территориального развития. Этой классификации способствовал и метод накопленных анализов (cluster), который позволил опредлить самые характерные по составу факторов группы для каждого типа районов, а именно: три типа развитого района, пять типов среднеразвитого района и также пять типов отсталого района.

Структура территориального развития страны прежде всего доказывает, что нынеший состав факторов степени развития близок к экстенсивному развитию. Наряду друг с другом и одновременно существуют три территориальгруппы, значительно различающися по развитию, а именно: группа развитых районов, в высшей категории которой уже начинают создаваться условия, необходимые для инстенсивного развития; среднеразвитая группа, отражающаю уровень экстенсивной заводской промышленности и экстенсивного сельского хозяйства и соответствующей им общественной структуры; наконец, довольно широкие отсталые территории, где экстенсивная заводская промышленность пока почти не играет роли. Однако, эти три степени развития различаются от прединдустриальных экстенсивных и интенсивных формаций, так как можно доказать, что на среднеразвитые — и особенно на отсталые — районы уже оказывают влияние более развитые края страны. Особенно в областях жизненного уровня, здравоохранения и урбанизации сказываются влияния более развитого общества и хозяйства на пока отсталые районы.

Навысший уровень развития наблюдается в Будапеште и на севере Задунайского края, и только в меньшей степени на северо-восточном промышленном краю, а также на юге, вокруг города Печ. К югу, в ранее одинаково отсталые южные и восточные части страны распространяются клинья, носящие среднеразвитый, экстенсивный характер. В этих клинях распространяется влияние индустриализации в направление городов Дебрецен, Сольнок, Сегед, а также в направление городов Печ, Капошвар. Они разделили отсталые южные края на четыре крупных изолированных территориальных части.

Из этой характерной для Венгрии структуры территориального развития следует несколько закономерных тенденций:

1. Равновесие территории существует только в немногих местах. Чаще всего получается такое отношение, что степень экономического развития выше, чем относящаяся к нему общественная структура, от которой однако, отстает жизненный уровень — а урбанизация развита слабее всех факторов. Отставание урбанизации сильнее всего в самых развитых промышленных районах, за усключением некоторых высокоразвитых районов. Это становится препятствием перехода к интенсивному развитию.

2. Промышленность экстенсивного развития территориально отделяется от промышленности интенсивного развития. Там, где научная управляющая база интенсивного развития окружена экстенсивной промышленностью, как напр., в Будапеште и Мишкольце, интенсивная промышленность размещается в других близких поселениях, а где преобладает интенсивная промышленность, там экстенсивное производство выбирает другую базу.

3. В северных традиционных промышленных районах доминирует тяжелая промышленность и машиностроение. Однако, в проходящих к югу клинях уравновешивания первое место занимают пищевая и легкая промышленность. Наличие машиностроения наблюдается на территориях обеих типов. Промышленные отрасли показывают разделенную по районам тенденцию.

4. Сельское хозяйство преобладает там, где доля промышленности меньше, но технический уровень и доходливость сельского хозяйства самые высокие там, где промышленность, отдых или третичный фактор превышают его.

5. Для развитых районов характерна сосредоточенность сети населенных мест; она наиболее децентрализована в отсталых районах. Наличие условий интенсивного развития в средней мере повышает количество полюсов концентрации, но не приводит к особой децентрализации. Самые концентрированные по территориям факторы — квалификация населения, технический уровень промышленности и сельского хозяйства, а также канализация. Они значительно более сосредоточены, чем население. Зато жизненный уровень, первичные услуги, доля трудящихся личше соответствуют концентрации населения, т. е. они являются уравновешивающимися факторами.

ИССЛЕДОВАНИЕ ПЯТИ ЖИЛЫХ РАЙОНОВ

ТИБОР ПАТАКИ

До начала осуществления новейшей 15-летней программы по жилищному развитию проводилась оценка инфраструктурного обслуживания пяти комплескных жилых районов примерно на 100 тысяч жителей, в связи с градостроительным регулированием.

Раздел о выборе участка посвящен разветвленной задаче включения жилой зоны в структуру города. В целях оптимального выбора места — как это следует и из приведенных примеров — необходимо разработать уже в первом году пятилетнего плана до начала капитального вложения для каждого населенного пункта несколько вариантов размещения. Для сопоставления документация должна заключать в себе количество квартир, размещаемых на данной территории, выделенной соответственно генеральному градостроительному плану; отношение многоэтажных и средневысоких зданий, технико-экономическая эффективность работ по подготовке территорий, возможности включения территории в технико-инфраструктурную сеть поселения, имея в виду и необходимость организационных и инвестиционных мероприятий для удовлетворения требованиям к центральным сооружениям и в некоторых случаях ко многосторонным инженерным магистралям. Обоснованное решение о выборе места позволяет начинать проектные работы вне жилой зоны и внутри нее, в тесном согласии с градостроительным развитием.

Как раздел о снабжении жилищем доказывает, что необходимо стремиться к выбору такого жилищного состава — с учетом имеющихся в распоряжении денежных средств и определяя оптимальное отношение квартир, размещаемых в многоэтажных и средневысоких домах, — который обеспечивает вместимость 2,5—3 детей, необходимую для сохранения численности населения. При составлении проектов застроек, создавая структуру жилой зоны в коллективной работе, совместно с проектировщиками инженерных сетей и инженерами-садоводами, проектирующими зеленые насаждения, надо обеспечить площадь для предусмотренных перспективными нормами общественных учреждений, стоянок и гаражей легковых машин. Эту возможность во избежание перспективных, компромиссных и обычно требующих дополнительных затрат надо обосновывать соответствующими расчетами уже при утверждении проекта.

Из коммунальных учреждений необходимо безостаточно осуществить объекты с уровнем оснащенности, зависящим от величины жилой застройки и ее места в структуре города, с учетом их доступности и соответствующей группировки.

Раздел о снабжении инженерными сетями указывает на важность комплексного подхода по современным принципам интегрированной прокладки коммуникаций, безусловно потребующую применения типовых проектов типовых этажей коробочного фундамента с коллекторным корридоом, а также при размещении многосекционных домов сотрудничества с проектировщиками инжоенерных сетей и транспорта, для сокращения сроков осуществления сети.

Раздел о транзспорте подчеркивает необходимость выделения территории для стоянок и хранения абтомашин, предусмотренного в Государственных строительных правилах, а также отмечает недостатки в этой области. Удовлетворительное функционирование той или иной жилой застройки определяет ее дорожная структура, формируемая во взаимной согласованности с сетью движения и остановками массового транспорта. В рамках этой структуры разделение пешеходного движения и движения транспортных средств, а также обособление стоянок от публичных садов обеспечивает безопасность и хорошее самочуствие жителей.

Раздел о зеленых зонах, рассматривая балансы территорий придает особую важность хозяйствования зелеными зонами. Статья указывает не только на то, что функция садов и парков общественного пользования зеленых зон должна быть обеспечена соответствующим размещением зданий, трассировкой дорог, выделением стоянок, но обращает внимание и на опасность недорасчета на территории застроек и на то, что при удовлетворении перспективных потребностей в учреждениях, стоянок и площадей хранения площадь зеленых зон снизится под минимальное значение.

Указанный опыт можно использовать повышенным наблюдением за подготовкой строительных участков, созданием приемных этажей, применением определенных проектных методик и необходимой контролью и утверждения планов застройки.

АКТУАЛЬНЫЕ ЗАДАЧИ СОГЛАСОВАННОГО РАЗВИТИЯ НАСЕЛЕННЫХ МЕСТ И ТРАНСПОРТНОЙ СЕТИ

Комиссия по транспортной науке, Комиссия по науке поселений Академии Наук Венгрии, а также Венгерское Общество Урбанистики провели дискуссию.

Из факторов, формирующих системы городов и населенных мест, а также их внутреннюю структуру, систему использования территорий, наряду с природными свойствами и общественными условиями развитие транспортной техники имеет чрезвычайное значение. В нашей стране последние два десятилетия представляют собой характерный период процесса урбанизации, в котором бурное развитие дорожного транспорта подняло целый ряд задач как для градостроительного, так и для транспортного проектирования. Уже в начальный период развития стало очевидным, что эти задачи могут быть решены только путем тесного сотрудничества этих двух областей наук: правильным проектированием населенных мест, регулировкой территорий можно уже заранее устранить определенные транспортные проблемы, но недостатки градостроительного планирования уже редко исправляются средствами транспортного строительства и совершенствования.

С учетом всего этого, Комиссия по транспортной науке и Комиссия по науке поселений АНВ считали необходимым совместно рассмотреть положение сотрудничества обеих отраслей. Две комиссии согласились в том, что сотрудничество отраслей имеет уже значительное прошлое и несомненные результаты, однако, они считали актуальным совместное обсуждение следующих тем, в которых обе стороны заинтересованы:

— реконструкция городов и развитие транспорта,
— проблемы и задачи по развитию населенных пунктов и транспорта в агломерациях,
— синтез структуры населенных пунктов и транспортных систем,
— роль транспорта в формировании окружающей среды населенных пунктов.

ZUSAMMENFASSUNG

ÜBER DIE REKONSTRUKTIONSMASSNAHMEN ZWECKS MODERNISIERUNG DER STÄDTISCHEN WOHNGEBIETE UND STADTZENTREN

DR. KÁLMÁN FARAGÓ

Der Aufsatz ist die Forsetzung einer Studie, die unter dem Titel „Deutung des Begriffes ‚Stadtrekonstruktion' und die Modernisierung der Stadtstruktur bezweckende Rekonstruktionsaufgaben" in Nr. 25. der Siedlungswissenschaftlichen Mitteilungen erschienen ist. Im Rahmen der dort geklärten gesamtstädtischen Zusammenhänge behandelt der Verfasser jene Rekonstruktionsmassnahmen, denen man im Laufe des Umbaus von Wohngebiet und Stadtzentrum begegnet.

Der Zweck der zur Umgestaltung der Struktur des Wohngebietes beitragenden Rekonstruktionsmassnahmen besteht darin, in den als Wohngebiet betrachtbaren oder für solche Funktion vorgesehenen Teilen der Stadt die Ansprüche auf einem vertretbaren Niveau befriedigende Wohnungsverhältnisse zu schaffen. Die dazu erforderlichen Massnahmen können drei Gruppen zugeordnet werden:

1. Errichtung neuer Gebäude und Bauwerke sowie Umbau oder Abbruch der vorhandenen mit dem Ziel, einen zur Erfüllung der Wohnortfunktionen gut geeigneten Gebäude- und Bauwerksbestand zu schaffen.

2. Erfassung jener Anforderungen, die ausschlaggebend zur Entscheidung darüber sind, welche Gebäude- und Bauwerkstypen, innerhalb welcher Relationen und mit welchen Voraussetzungen, in verschiedenen Teilen des Wohngebietes situiert werden können; diese Aufgabe ist durch Festlegung des Zonensystems des Wohngebietes erfüllbar.

3. Festlegung jener Beziehungen und Zusammenhänge, die — mit Befriedigung der Ansprüche auf bequeme Nutzung und Wirtschaftlichkeit — zwischen der das Wohngebiet bewohnenden bzw. dort unterzubringenden Bevölkerung einerseits und dem in Sinne des vorstehenden Punktes errichteten bzw. ergänzten Bauwerksbestand andererseits herausgebildet werden sollen; zu diesem Zwecke muss ein System der Wohngebietseinheiten vorgesehen werden.

Die Studie behandelt in der obengenannten Gliederung jene Überlegungen, die im Interesse der realen Planung und zweckmässigen Realisierung berücksichtigt werden müssen.

Bei der Planung des Umbaus der veralteten Wohgebietsteile ist die Umgrenzung derselben der erste Schritt. Danach wird die Struktur festgelegt, wobei einerseits die Auswirkungen der Rekonstruktion der Gesamtstadt auf das betreffende Gebiet, andererseits die Möglichkeiten der Beibehaltung oder Sanierung der dort vorhandenen Gebäude und Bauwerke sowie der durch diese geschaffenen Relationen zu berücksichtigen sind. Diese Möglichkeiten hängen vom Zustand der Gebäude und Bauwerke sowie davon ab, ob und inwieweit sie in die dem Plan gemäss vorgesehene Anordnung eingegliedert werden können. Bei der Behanglung der Fragen dieser Eingliederung wird nach Wohngebietsfunktionen erfüllenden und davon fremden Gebäuden und Bauwerken differenziert.

Die Realisierung der Umbauprojekte von Wohngebieten kann innerhalb eines vorausbestimmten Zeitraumes oder nur auf längere Sicht erfolgen. Der erstgenannte Fall erfordert eine gut durchdachte Zeitplanung, der zweitgenannte die Vorbereitung auf die zeitlich und auch räumlich voneinander differenzierten, im voraus nicht exakt erfassbaren Bautätigkeiten. Dementsprechend hat auch die Planung mit unterschiedlichen Methoden zu erfolgen.

Die Erneuerung des Stadtzentrums ist eine unabdingbare Voraussetzung der Realisierung jener Zielsetzungen der Stadtstruktur-Rekonstruktion, die die Entwicklung der Versorgung mit öffentlichen Institutionen, das Heben ihres Niveaus bezwecken. Ausserdem können auch verschiedene unvorteilhafte Merkmale der Innenstruktur (veralteter Gebäudebestand, Vorhandensein von Industriebetrieben, schlechte Wohnungs- und Verkehrsverhältnisse, Unzulänglichkeiten des Stadtbildes) den Umbau begründet machen. Hauptziele der Umbaumassnahmen: zentrale Lage innerhalb der Stadtstruktur, Ermöglichung der Unterbringung und Betätigung öffentlicher Institutionen höhenen Grades, Umformung zu einem städtebaulichen Ensemble.

Die Umgrenzung des Stadtzentrums erfordert die Erwägung vielerlei Gesichtspunkte. Die gegenwärtigen Grenzen sind mit denen des ge-

planten Zustandes nicht unbedingt gleich. Bei der Herausbildung der zukünftigen Struktur des Stadtzentrums sind vor allem die Organisation der Versorgung mit öffentlichen Institutionen, die Lösung der Verkehrsprobleme, den Wohnungsbestand, die Grünflächenversorgung, die städtebauliche Gestaltung betreffende Entscheidungen massgebend. Beim Fällen dieser Entscheidungen zu erwägende Gesichtspunkte werden in der Studie ausführlich behandelt.

ANFANGSPERIODE DES STÄDTEBAUS IN DER SOWJETUNION UND IHR EINFLUSS AUF DEN UNIVERSALEN STÄDTEBAU

DR. IMRE PERÉNYI

Der Städtebau des XX. Jahrhunderts machte auf der ganzen Welt nur noch die ersten Schritte, als der sowjetische Städtebau einer bis dahin unbekannten Aufgabe konfrontiert wurde. Die Oktoberrevolution hat die gesellschaftliche-wirtschaftliche-politische Struktur des Landes grundlegend verändert und in seiner planmässigen Entwicklung hat der Städtebau eine bedeutende Rolle erlangt.

Als Geburtsdatum des sowjetischen Städtebaus kann der 19. Februar 1918 betrachtet werden: an diesem Tag wurde der Beschluss über die Verstaatlichung von Grund und Boden erlassen und damit die den Interessen der Gesellschaft entsprechende Planung von Gebäudeensembles, Stadtteilen und Städten, die grundlegende Umwandlung des Städtebaus, seine Umformung zu einem planmässigen Mittel der städtischen Tätigkeiten und Freignisse ermöglicht. Zu dieser Zeit besass der sowjetische Städtebau weder Erfahrungen noch Traditionen, es mangelte an qualifizierten Fachleuten und an materiellen-finanziellen Mitteln. Die Theorie des sozialistischen Städtebaus, als wissenschaftliche Grundlage des modernen Städtebaus, musste erst anhand von Experimenten formuliert werden. Es wurden aber die objektiven Voraussetzungen geschaffen, damit der Städtebau keine abstrakte Theorie, die Entwurfszeichnungen nicht blosses Papier bleiben.

In 1919 — zur Zeit des Bürgerkrieges — wurde auf dem VIII. Landeskongress der Kommunistischen Partei das neue Parteiprogramm angenommen, in dem u. a. die folgenden Massnahmen vorgesehen waren: weitgehende Verbesserung der Wohnungsverhältnisse der in überfüllten und ungesunden alten Häusern wohnenden Werktätigen, Abbruch oder Umbau bzw. Modernisierung der veralteten Wohnhäuser, Bau neuer Wohnungen sowie Sicherung einer zweckentsprechenden Ansiedlung der Bevölkerung. Auf dem XIV. Parteitag in 1925 wurde ein Beschluss über Beschleunigung der Industrialisierung verabschiedet. Zur Zeit der Realisierung der ersten Fünfjahrpläne entstehen in der Sowjetunion grosse Industriebetriebe, neue Industriezentren, und in ihrer Nähe neue Städte und Wohnsiedlungen, zuerst für einige Zehntausend, später für mehrere Hunderttausend Einwohner. In der ersten Fünfjahrplanperiode sind 60 neue Städte entstanden, unter ihnen mehr als 100 000 EW zählende Städte wie Magnitogorsk, Kusnesk, Prokopjewsk, Dsherdshinsk.

Die intensive Urbanisation erfordert auch grosse Stadtplanungsarbeiten: Stadtplanungs- und Regionalplanungsarbeiten werden in Angriff genommen, auf die weitere Entwicklung der Industrie und des Verkehrs abgestimmt und organisch in den Wirtschaftsplan des Landes eingegliedert.

Der Herausbildung der stadtplanerischen Prinzipien sind viele Meinungsunterschiede, heftige Diskussionen vorangegangen. Das grundlegende Prinzip war von Beginn an, dass die sozialistische Stadt ganz anders sein muss, als die Städte der Klassengesellschaften. Damit war jeder einverstanden. Was jedoch die Gestaltung des neuen Siedlungssystems anbelangt, gingen die Meinungen auseinander. Nach Ansicht der „Urbanisten" müssen die neuen Städte in konzentrierter Form, zellenförmig, aus Kommunenhäusern aufgebaut werden, in denen eine weite Skala der Gemeinschaftsräume hohen Niveaus die traditionelle Wohnung ersetzt. Die Idee der Wohnzelle war auch für die Theorien der „Desurbanisten" kennzeichnend. Zahlreiche namhafte Architekten dieses Zeitalters haben selbst die Stadt als solche verworfen und die Ansicht vertreten, dass anstatt von Städten ganz Russland mit individuellen Wohnorten bebaut werden soll. Die Abschaffung der Unterschiede zwischen der Stadt und dem Dorf, was nach Engels nur das Ergebnis einer langfristigen wirtschaftlichen und historischen Entwicklung sein kann, dachten sowohl die „Urbanisten", als auch die „Desurbanisten" kurzfristig realisieren zu können.

Zweifellos waren dabei die mit den, die Entwicklungsrichtung von Moskau bestimmenden Arbeiten zusammenhängenden Diskussionen von besonderer Bedeutung. Die Planung von Magnitogorsk löste ebenfalls leidenschaftliche Diskussionen aus.

Diese Vorstellungen waren in vielen Fällen Träume von der neuen Stadt — zugleich aber auch Träume von einer neuen Lebensweise.

Die Realität bedeuteten die in der ersten

Fünfjahrplanperiode entstandenen grossen Industriebetriebe und die neuen Städte in ihrer Nähe. Die von Moskau bis zu den entferntesten Gegenden Sibiriens in Nähe der Dämme, Hochöfen und Ölbrunnen aufgebauten neuen Städte waren der erträumten Stadt nicht gleich, haben aber diese in vieler Hinsicht übertroffen. Die Praxis des sowjetischen Städtebaus war dem Städtebau jenes Zeitalters um Jahrzehnte voraus und hat mit ihrem planmässigen und humanen Charakter eine neue Periode im Städtebau eröffnet.

EINIGE FRAGEN DER ENTWICKLUNG DER REGIONALPLANUNG

DR. GYÖRGY KÖSZEGFALVI

Die Regionalplanung in Ungarn kann auf eine Vergangenheit von mehreren Jahrzehnten zurückblicken. Ihre Anfänge gehen noch in den Zeitraum vor der Befreiung zurück. In den Jahren nach der Befreiung wurden mehrere Regionalprüfungen durchgeführt und Regionalpläne erarbeitet, die aber — in der damaligen Situation — nicht realisiert werden konnten. Die gesetzlichen Grundlagen der Regionalplanung wurden zeuerst in einem in 1958 erlassenen Regierungsbeschluss formuliert. Die im Herbst 1963 verabschiedenen Regierungsbeschlüsse haben einerseits das Ziel, die Rolle, die Aufgaben der Regionalplanung als organischen Teils der Volkswirtschaftsplanung, andererseits die Funktion der Regionalplanung physikalischen-technischen Charakters in der Volkswirtschaftsplanung und Planung der Entwicklung des Zweiges Bauwesen festgelegt. Einer der im Frühling 1971 erschienenen Regierungsbeschlüsse befasst sich mit dem System der Territorialplanung bzw. Territorialpläne, verfügt über die Erarbeitung von territorialen Entwicklungsplänen und Gebietsordnungsplänen. Die letzteren können auf Grund ihrer Funktion, ihres Charakters und der diesbezüglichen gesellschaftlichen Anforderungen im wesentlichen mit den Regionalplänen identifiziert werden. Den Sinn des Regierungsbeschlusses über das System der Territorialplanung und Territorialpläne betreffend gehen die Meinungen auseinander, woraus sich auch bei der Regionalplanung zahlreiche Probleme ergeben. Das grundlegende Problem hinsichtlich Entwicklung der Regionalplanung ist die richtige Herausbildung der Beziehungen zwischen Regionalplanung auf volkswirtschaftlicher Ebene und Regionalplanung physikalisch-technischen Charakters, die Entwicklung dieser Beziehungen; auf dieser Grundlage die eindeutige Festlegung der Funktion und Rolle der Regionalplanung, allgemein: konkrete Festlegung der Stellung und Rolle der Regionalplanung im Vorgang der perspektivischen, lang- und mittelfristigen Planung. Eine vorrangig wichtige Aufgabe zwecks Klärung dieses Problemenkomplexes ist die eindeutige — den permanenten Charakter der Planung und das demzufolge konsistente System der Pläne berücksichtigende — Formulierung der an die für verschiedene Zeiträume erarbeiteten Regionalpläne gestellten inhaltlichen Anforderungen.

VERHÄLTNIS DES WIRTSCHAFTLICHEN-GESELLSCHAFTLICHEN ENTWICKLUNGSNIVEAUS UND DES URBANISATIONSGRADES IN DER TERRITORIALEN STRUKTUR UNGARNS

DR. KÁROLY PERCZEL

Ziel der Studie: Erschliessung der territorialen Anforderungen und territorialen Struktur des wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklungsniveaus, Klärung seines Verhältnisses zur Urbanisationsstruktur des Siedlungsnetzes.

Vor Beginn der eigentlichen Forschung haben wir Hypothesen aufgestellt, um mit ihrer Hilfe die unseren Zielsetzungen entsprechenden Faktoren der territorialen Entwicklung auswählen zu können.

Erste Hypothese: der wirtschaftliche und gesellschaftliche Fortschritt vollzieht sich in der historischen Periode des Überganges aus dem kapitalistischen in das sozialistische System in verschiedenen, gesetzmässig aufeinanderfolgenden Entwicklungsstufen. In Ungarn sind einzelne Gebiete bis heute auf dem Entwicklungsgrad vor der massenweisen Herausbildung der Fabriksindustrie verblieben. Die nächste Entwicklungsstufe ist der extensive Entwicklungsgrad, der auf einer Fabriksindustrie niedrigeren wissenschaftlich-technischen Entwicklungsniveaus beruht. Schliesslich erreicht der Fortschritt eine auf intensivem Entwicklungsgrad beruhende Formation, die auf einer Industrie hohen wissenschaftlich-technischen Niveaus be-

ruht und dem Sozialismus vorangeht. Für all diese wirtschaftlich-gesellschaftlichen komplexen Formationen sind jeweils bestimmte, voneinander verschiedene Formationen der Urbanisation und des Siedlungsnetzes am besten geeignet.

Die Hauptbedingungen einer grösseren räumlichen Konzentration der Entwicklung sind die neu hinzukommenden Faktoren, während die schon früher in Erscheinung getretenen sich verteilen, ausgleichen. Bei der extensiven Entwicklung überwiegen die Konzentrationsfaktoren, diese bewirken übermässige Einwohnerdichte in einigen städtischen Zentren und Zurückgebliebenheit auf grossen Gebieten. Durch die intensive Entwicklung wird eine mehrpolige, ausgeglichenere Siedlungsstruktur begünstigt, jedoch hängt die starke Dekonzentration bei jeder Entwicklungsformation mit der Zurückgebliebenheit zusammen.

Zur Untersuchung der Richtigkeit der Hypothesen wurden mehr als 400 Faktoren ausgewählt. Die Auswahl der wichtigsten Einflussfaktoren erfolgte mit Hilfe von Faktorenanalysen über die gesellschaftliche Struktur, die Industrie, die Landwirtschaft, das Lebensniveau, die Urbanisation und die Erholung. Streuungsprüfungen informierten über die räumlich konzentrierte oder ausgeglichene Erscheinung der einzelnen Faktoren.

Die Faktorenanalysen wurden für 90 Einzugsbereiche mittleren Grades und 132 vorrangig behandelte urbane Siedlungen der durch die Regierung und die Komitate bestätigten Entwicklungskonzeption des Ungarischen Siedlungsnetzes erarbeitet.

Zwecks Vergleichbarkeit wurden die Rayons und Siedlungen unter Berücksichtigung aller wichtigen Kennziffern und Faktorengruppendaten nach ihrem Entwicklungsgrad kategorisiert, wobei sie je drei Stufen der Kategorien „entwickelt", „mittelmässig entwickelt" und „rückständig" zugeordnet werden konnten. Besonders wertvolle Informationen über die tatsächliche Entwicklungsstruktur des Landes lieferten die synthetischen komplexen Kennziffern, mit denen die Rayons und vorrangig behandelten Siedlungen auf Grund des komplexen wirtschaftichen Entwicklungsstandes, des komplexen gesellschaftlich-wirtschaftlichen Entwicklungsstandes, des komplexen Urbanisationsgrades, schliesslich des komplexen allgemeinen territorialen Entwicklungsstandes kategorisiert bzw. in Typen eingestuft wurden. Dabei fand auch die Methode der Clusteranalyse Anwendung, mit deren Hilfe auf Grund der kennzeichnenden Faktorenzusammensetzungen dreierlei entwickelte Rayonstypen, fünf mittelmässig entwickelte und ebenfalls fünf rückständige Rayonstypen differenziert wurden.

Die räumliche Struktur des Entwicklungsstandes von Ungarn beweist vor allem, dass die gegenwärtige Zusammensetzung der Entwicklungsfaktoren dem extensiven Entwicklungsstand nahesteht. Es existieren drei Gebietsgruppen sehr unterschiedlichen Entwicklungsgrades zu gleicher Zeit und räumlich nebeneinander: eine entwickelte Rayonsgruppe, in deren höchster Kategorie die Voraussetzungen des intensiven Entwicklungsgrades schon in Herausbildung begriffen sind; eine Gruppe mittelmässig entwickelter Gebiete, die den Entwicklungsstand der extensiven Fabriksindustrie und Landwirtschaft sowie der dementsprechenden Gesellschaftsstruktur aufweist; schliesslich die ziemlich ausgedehnten zurückgebliebenen Gebiete, wo die extensive Fabriksindustrie noch kaum eine Rolle spielt. Diese drei Entwicklungsstufen sind aber von den historisch bekannten präindustriellen extensiven und intensiven Formationen verschieden, indem es nachgewiesen werden kann, dass in den mittelmässig entwickelten und hauptsächlich in den rückständigen Rayons der Einfluss der Landesteile höheren Entwicklungsgrades schon zur Geltung kommt. Vor allem das Lebensniveau, das Gesundheitswesen und die Urbanisation betreffend zeigt sich der Einfluss einer höher entwickelten Gesellschaft und Wirtschaft auf die noch zurückgebliebenen Rayons.

Was die Rangordnung der einzelnen Landesteile auf Grund ihres Entwicklungsstandes anbelangt, steht Budapest an erster Stelle, gefolgt von Nord-Transdanubien sowie — mit grösserem Abstand — der nordöstlichen Industriegegend und der Umgegend von Pécs (Südungarn). Unter Einfluss der Industrialisierung bilden sich nach und nach auch in den früher eindeutig zurückgebliebenen südlichen und östlichen Landesteilen — in Richtung Debrecen—Szolnok, Szeged und Pécs—Kaposvár — mittelmässig entwickelte Gebiete extensiven Entwicklungscharakters heraus, die auf der Landkarte als „Keile" erscheinen und die zurückgebliebenen Landesteile in vier grosse, voneinander isolierte Flächen gliedern.

Aus dieser für Ungarn charakteristischen räumlichen Struktur des Entwicklungsgrades ergeben sich einige gesetzmässige Tendenzen:

1. Ein territoriales Gleichgewicht existiert nur in seltenen Fällen. Meistens ist auf einem gegebenen Gebiet der Entwicklungsstand der Wirtschaft im Vergleich zu der dazugehörenden gesellschaftlichen Struktur höher, das Lebensniveau bleibt hinter der gesellschaftlichen Struktur zurück und die Urbanisation weist den niedrigsten Entwicklungsgrad auf. Dieser Rückstand der Urbanisation ist — mit einer oder zwei Ausnahmen — in den hochindustrialisierten Rayons am grössten. Durch diese Erscheinung wird der Übergang zur intensiven Entwicklung behindert.

2. Die extensiv entwickelte und die intensiv entwickelte Industrie sind räumlich voneinander

ander differenziert. Dort, wo sich zur wissenschaftlichen Leitungsbasis eine extensive Industrie gesellt — wie in Budapest und Miskolc —, siedelt sich die intensive Industrie in anderen, nahe gelegenen Orten an. Dort, wo die intensive Industrie vorherrscht, wählt sich die extensive Industrie andere Standorte.

3. In den traditionellen Industriegebieten Nordungarns ist die Schwerindustrie und die Maschinenbauindustrie vorherrschend, während in den südwärts vordringenden „Keilen" die Lebensmittelindustrie und die Leichtindustrie dominieren. Die Maschinenbauindustrie ist in beiden Gebietstypen vertreten. Es ist eine Tendenz feststellbar, wonach sich die Industriezweige räumlich voneinander differenzieren.

4. Die Bedeutung der Landwirtschart ist dort am grössten, wo die Industrie weniger bedeutend ist; der technische Entwicklungsgrad und die Rentabilität der Landwirtschaft ist jedoch dort am höchsten, wo die Industrie, das Erholungswesen oder der tertiäre Sektor ein höheres Niveau erreicht hat.

5. Für die Gebiete hohen Entwicklungsstandes ist ein hoher Konzentrationsgrad des Siedlungsnetzes kennzeichnend, während in den zurückgebliebenen Gebieten das Siedlungsnetz stark dezentralisiert ist. Durch das Vorhandensein der Voraussetzungen einer intensiven Entwicklung wird die Anzahl der Konzentrationspole gewissermassen erhöht, ohne jedoch zu einer stärkeren Dezentralisation zu führen. Die räumlich am stärksten konzentrierten Faktoren sind: Bildungsgrad der Bevölkerung, technischer Entwicklungsgrad der Industrie und Landwirtschaft, und der Kanalisationsgrad. Ihre Konzentration ist wesentlich höher, als die der Bevölkerung. Hingegen passen sich die Dienstleistungen unteren Grades und der Anteil der Erwerbstätigen bessern an die Konzentration der Bevölkerung an, treten als Ausgleichsfaktoren in Erscheinung.

UNTERSUCHUNG VON FÜNF WOHNSIEDLUNGEN

TIBOR PATAKY

Vor dem Anlauf des neueren 15 jährigen Wohnungsentwicklungsprogramms wurden fünf komplexe Wohngebiete für insgesamt etwa 100 000 Einwohner auf ihre mit der Stadtplanung zusammenhängende infrastrukturelle Versorgung untersucht.

Im dem Kapitel „Standortwahl" behandelt der Verfasser die weitverzweigte Aufgabe der Eingliederung eines Wohngebietes in die vorhandene Stadtstruktur. Im Interesse der optimalen Standortwahl müssen — wie das auch aus den angeführten Beispielen hervorgeht — schon im ersten Jahr des, der Realisierung des Investitionsvorhabens vorangehenden Fünfjahrplanes für jede Wohnsiedlung mehrere Standortvarianten erarbeitet werden. Im Interesse der Vergleichbarkeit muss in der Dokumentation auf die folgenden Fragen eingegangen werden: Anzahl der auf dem, mit dem Generalbebauungsplan übereinstimmend festgelegten Gebiet unterbringbaren Wohnungen, Anteil der vielgeschossigen und mittelhöhen Wohnhäuser, technisch-ökonomische Auswirkung der Erschliessungsmassnahmen, Möglichkeiten des Anschlusses an das technische-infrastrukturelle Versorgungsnetz der vorhandenen Siedlung mit Berücksichtigung der dazu evtl. erforderlichen Organisations- und Investitionsmassnahmen. Durch die gut begründete Standortentscheidung wird es ermöglicht, in engem Zusammenhang mit der Stadtentwicklung die Planungsarbeit innerhalb und ausserhalb des Wohngebietes in Angriff zu nehmen.

Nach Festgestellung des Kapitels „Wohnungsversorgung" muss — unter gleichzeitiger Berücksichtigung der verfügbaren Finanzmittel — bei Festlegung des optimalen Anteils der in vielgeschossigen und mittelhohen Gebäuden befindlichen Wohnungen nach der Herausbildung einer Wohnungsstruktur getrachtet werden, die der demographisch wünschenswerten Familiengrösse (durchschnittlich 2,5—3 Kinder) entspricht. Bei der Erarbeitung der Bebauungspläne ist die Struktur des Wohngebietes — in Zusammenarbeit mit den Tiefbauingenieuren und den Gartenarchitekten — derart herauszubilden, dass der Flächenbedarf der in den perspektivischen Normativen vorgeschriebenen öffentlichen Institutionen, PKW-Parkplätze, Garagen, usw. gesichert wird. Zwecks Vermeidung von Kompromisslösungen, die später meistens auch beträchtliche Mehrkosten verursachen, müssen diesbezüglich schon zur Zeit der Bestätigung des Planes entsprechende Berechnungen zur Verfügung stehen.

Von den öffentlichen Institutionen müssen jene, die der von der Grösse des Wohngebietes und seiner Lage innerhalb der Stadtstruktur abhängige Ausrüstungsgrad erfordert, unbedingt realisiert werden, wobei auch auf ihre entsprechende Gruppierung und ihre vertretbare Entfernung von den Wohngebäuden zu achten ist.

In dem Kapitel „stadttechnische Versorgung" wird die Bedeutung des Leitungsbaus nach integrierten modernen Prinzipien betont, namentlich: Anwendung von Typenprojekten techni-

scher Geschosse mit Leitungsgängen sowie beim Bau von Zeilenhäusern die Herausbildung möglichst kurzer Leitungen bezweckende Kooperation mit den Tiefbau- und Verkehrsingenieuren.

Das Kapitel „Verkehr" hebt die Notwendigkeit der Sicherung des in der Ungarischen Bauordnung vorgeschriebenen Flächenbedarfs der Parkplätze und Garagenplätze hervor und beht auf die diesbezüglich festgestellten Unzulänglichkeiten ein. Die Funktionsfähigkeit eines Wohngebietes wird hauptsächlich dadurch bestimmt, ob seine Struktur und seine Verkehrswege mit dem öffentlichen Verkehrsnetz bzw. mit den Haltestellen der Massenverkehrsmittel im Einklang herausgebildet wurden. Das Trennen des Fussgängerverkehrs vom Fahrzeugverkehr, das Fernhalten der Haltestellen von den öffentlichen Grünflächen dient nicht nur der persönlichen Sicherheit, sondern gewährleistet auch ein gutes Allgemeinbefinden der Einwohner der Wohnsiedlung.

Das Kapitel „Grünflächen" macht mit der Prüfung der Flächenbilanzen zusammenhängend auf die Bedeutung der Grünflächenwirtschaft aufmerksam. Das Geltendmachen ihrer Funktion als öffentlicher Gärten erfordert eine entsprechende Anordnung der Gebäude und richtige Linienführung der Verkehrswege. Andererseits besteht auch die Gefahr, dass im Falle unterdimensionierter Grünflächen wegen des Flächenbedarfs der perspektivisch benötigten Institutionen, Haltestellen und Parkplätze ihre Grösse nach gewisser Zeit das noch zulässige Minimum unterschreiten wird.

Die im Laufe der Untersuchung gewonnenen Erfahrungen können durch erhöhte Sorgfalt bei der Erschliessung, durch die Herausbildung von technischen Geschossen, Anwendung gewisser Planungsmethodiken sowie durch ein entsprechendes Kontroll- und Genehmigungssystem der Bebauungspläne geltend gemacht werden.

AKTUELLE AUFGABEN DER AUFEINANDER ABGESTIMMTEN SIEDLUNGSENTWICKLUNG UND VERKEHRSENTWICKLUNG

Expertentagung des Ausschusses für Verkehrswissenschaft und Ausschusses für Siedlungswissenschaft der Ungarischen Akademie der Wissenshaften sowie der Ungarischen Gesellschaft für Urbanistik.

Unter den Einflussfaktoren der Stadt- und Siedlungssysteme bzw. ihrer Innenstruktur, ihres Flächennutzungssystems ist neben den Naturgegebenheiten und den gesellschaftlichen Verhältnissen die Verkehrstechnik bzw. ihre Entwicklung von vorrangiger Bedeutung. In Ungarn können die beiden letzten Jahrzehnte als charakteristischer Abschnitt des Urbanisationsvorganges betrachtet werden, in dem die rapide Motorisation sowohl die Siedlungsplanung, als auch die Verkehrsplanung einer Reihe der zu lössenden Aufgaben konfrontiert hat. Schon in der Anfangsphase dieser Entwicklung wurde es offensichtlich, dass die damit zusammenhängenden Probleme nur durch eine enge Zusammenarbeit der beiden Wissenschaftszweige lösbar sind: durch richtige Siedlungsplanung lassen sich gewisse Verkehrsprobleme im vornherein vermeiden, hingegen können bei der Siedlungsplanung begangene Fehler nur selten durch die Mittel des Verkehrsbaus, der Verkehrsentwicklung wieder gutgemacht werden.

Unter solchen Umständen haben die Ausschüsse für Verkehrswissenschaft und für Siedlungswissenschaft der Ungarischen Akademie der Wissenschaften eine gemeinsame Untersuchung und Bewertung der zwischen den beiden Zweigen bestehenden Zusammenarbeit für notwendig gehalten. Es wurde übereinstimmend festgestellt, dass diese Zusammenarbeit auf eine bedeutende Vergangenheit zurückblieken kann und unbestreitbare Ergebnisse zu verzeichnen hat, dass aber eine gemeinsame Absprache über die nachfolgenden, beide Seiten interessierenden Themen aktuell geworden ist:

— Städterekonstruktion und Verkehrsentwicklung;

— Probleme und Aufgaben der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in Ballungsgebieten;

— Synthese der Siedlungsstruktur und der Verkehrssysteme;

— die Rolle des Verkehrs bei der Gestaltung des Siedlungsmilieus.

SUMMARIES

RENEWAL OF URBAN RESIDENTIAL AREAS AND CENTRES

DR. KÁLMÁN FARAGÓ

This article is the continuation of one published in the preceding, 25th issue of „Településtudományi Közlemények", under the title „Meaning of Urban Renewal, and Its Tasks in the Updating of Urban Structure". Its purpose is to identify the typical renewal actions taking place in urban residential areas and centres, in the context of the urban scale relations formulated in the previous article.

The task of the renewal of the physical structure of residential areas is to create acceptable living conditions in relation to human needs and aspirations, in areas functioning as residential areas, and in those envisaged for this function. In order to achieve this task, the actions to be undertaken can be classified as follows:

1. Construction of new buildings and structures, conversion, rehabilitation or demolition of existing ones. By this means it is to be achieved that the physical stock of the residential area is developed into an adequate framework of residential activities.

2. Formulation of a regulation system determinig the location of buildings and other built structures in the various parts of the residential area according to their characteristics, interrelations and conditions. This task can be achieved by means of establishing the zoning system of the residential area.

3. Formulation of links and relationships serving for the convenient and economical use of facilities. For this purpose account must be taken of the relationships between the actual and future residents of the area on the one hand, and the physical stock built, rebuilt or extended as described above, on the other hand. The establishment of a system of residential units is an adequate instrument in this regard.

The actions classified above are treated in detail in the article, with special emphasis on the principles to be kept in view in order to maintain the realism of planning, and ensure adesuate implementation.

The planning of renewal of the obsolete residential areas must begin with the delineation of the area concerned. This is followed by the formulation of the physical structure, which must be approached from two angles. First, the implications of overall urban renewal to the area concerned must be clarified. Second, the possibilities of maintaining, preserving or demolishing, eliminating the existing facilities and ensued relationships must be identified. These latter depend partly on the state, conditions of repair of the facilities, and partly on the way how they can be integrated into the envisaged pattern. The problem of integration is treated in the article separate. in relation to facilities forming organic, functional elements of residential areas, and then to those of non-residential use.

The implementation of renewal may take place within a specified period, or else in a long-term perspective. In the first case the phasing of implementation must be thoroughly considered. In the second case account must be taken of actions separated in time and space, of actions which cannot be determined at the outset. The methods of the elaboration of renewal plans must differ in these two cases.

The purposes of overall urban renewal related to the improvement and development of public services cannot be fully achieved without the renewal of the urban centre. Another usual argument for undertaking renewal actions is that the inner area suffers from various disadvantages (obsoleteness of the building stock, presence of industrial facilities, inadequate housing conditions, traffic problems, visual disorder). The principal aims of renewal are: to ensure the centrality of location, to provide for the accomodation of high level public facilities, to develop an integrated urban ensemble.

For the delineation of the central area several aspects must be considered. The actual and the planned boundaries may not necessarily coincide. The decisions as to the formulation of the physical structure of the central area depend first of all on the way how the provision of public services, the solution of traffic problems, the future of the housing stock, the supply of open spaces, and the formulation of the townscape is envisaged. The aspects to be considered in taking these decisions are dealt with in the article in detail.

THE EARLY PERIOD OF TOWN PLANNING IN THE USSR, AND ITS UNIVERSAL INFLUENCE

DR. IMRE PERÉNYI

The development of 20th century town planning was in its very initial phase all over the world, when in the Soviet Union it was facing as yet unprecedented tasks. The Revolution in October 1917 brought about fundamental changes in the country's social, economic and political structure, and town planning was given a significant role in the planned development of the country.

The birth of Soviet town planning can be dated to 19th of February, 1918, when the nationalization of land was declared. Thereby the possibility was created to plan buildings, urban districts, towns in the interests of the community, to achieve fundamental changes in town planning, to make it a systematic instrument of the development of urban activities. In this period Soviet town planning could not yet rely on experience, traditions, adequate number of qualified professionals, material, financial resources. The scientific principles of contemporary town planning, the theory of socialist town planning had yet to be elaborated and tested. The objective conditions, however, were provided to ensure for town planning to become actual practice rather than blueprint speculation.

In 1919 — while the civil war was still on — at the 8th National Congress of the Russian Communist Party a new party policy was adopted. One of the priorities of this policy was to take singleminded efforts to improve the workers' housing conditions, to eliminate the overcrowdedness and unhealthy state of old blocks, to demolish the obsolete dwellings, to rehabilitate the old residential buildings and to build new ones, to accomodate the people in accordance with the requirements of the new way of life. In 1925, at the 14th Congress of the Party a policy was adopted for increasing the pace of industrialization. During the first five year plan periods the development of industrial establishments, industrial centres took an enormous scale. In parallel with the construction of industrial plants of ten-twenty thousand and more work-places, new housing districts and new towns were built to accomodate their workers. These new urban elements were first of ten thousand, and then of hundred thousand population. In the first five-year-plan period 60 new towns were built, among them towns of more than hundred thousand inhabitants like Magnitogorsk, Kusnesk, Prokopievsk, Dzerzinsk.

Rapid urbanization required large scale urban planning activities. Urban and regional planning projects were initiated as integrated elements of the national economic plan, in co-ordination with the development of industry and transport.

The evolution of town planning principles took place in the midst of the struggle of opposing, conflicting theories. The fundamental idea was obvious at the outset: socialist town must become totally different from the town of societies divided into classes. There was a general agreement in this. The distinct character of the new settlement system, however, was interpreted differently by the opposing groups. The „urbanists" advocated for compact urban structure built up by the cells of communal blocks. In these blocks, instead of traditional homes, there should be a wide variety of highly differentiated communal facilities. The principle of the residential cell was characteristic for the „dezurbanist" ideas, too. Several prominent architects of the period, however, denied the importance of the town altogether. They thought that the individual housing units should be scattered all over the territory of the Soviet Union. Both the „urbanists" and the „dezurbanists" believed that it was possible to achieve rapidly what Engels had said to be the result of a long social and economic development process: the elimination of rural-urban differences.

In this process of conflicting theories, many of the arguements were focussed on the projects aimed at the determination of the development tendency of Moscow. Another focus of ardent debates was the plan of Magnitogorsk.

Many of these ideas were centred on the dreams of the new town, which was at the same time the dream of the new way of life. The reality was embodied in the giant industrial plants of the first five-year-plan period, and in the new towns developed by these plants. The new towns built all over the country from Moscow to the distant peripheries of Siberia, side by side with the new dykes, metallurgical plants and oil wells have surpassed the theoretical dreams in many respects, and have diverted from them in others. The achievements of Soviet town planning and town building were by several decades ahead of the related foreign experience. They heralded a new period in town planning, with their systematic and humanistic character.

SOME ASPECTS OF THE DEVELOPMENT OF REGIONAL PLANNING

DR. GYÖRGY KÖSZEGFALVI

In Hungary regional planning has a history of several decades. Its beginnings date from the pre-war period. During the post-war years several regional studies and plans were prepared which, however, were not and could not be implemented on account of the circumstances of the period. The statutory framework of regional planning was first formulated in a Government resolution in 1958. The Goverment resolutions of automn, 1963 identified the purpose, function and tasks of regional economic development planning in the context of national economic planning, and they also identified the function of regional physical planning in relation to national economic planning and to development planning within the construction sector. One of the Government resolutions issued in spring, 1971 is focussed on spatial planning and the system of spatial plans. In this resolution it is laid down that spatial development and spatial physical plans must be prepared. As for their function, character and social responsibility, the spatial physical plans can be regarded as regional plans. The Government resolution on spatial planning and the system of plans is not interpreted uniformly, and the lack of agreement in this respect is a source of several regional planning problems. The fundamental condition of the advancement of regional planning is the adequate formulation of relationships and the establishment of links between overall national spatial planning and regional physical planning. On this basis the function and role of regional planning has to be determined in general terms, as well as its actual position and role in the process of long and medium term planning and plan generation has to be specified. For the clarification of this set of problems it is inevitable to give a precise formulation of the contents of regional plans prepared for different perspectives, with due regard to the permanent process of planning, and thus to the consistent system of plans.

INTERACTION OF SOCIO-ECONOMIC AND URBAN DEVELOPMENT IN THE EVOLUTION OF THE COUNTRY'S SPATIAL STRUCTURE

DR. KÁROLY PERCZEL

The study has been aimed to identify the regional requirements and spatial pattern of socio-economic development, and its relationships with the urbanization pattern of the national settlement system.

Prior to analytical studies, assumptions were formulated to approach the above mentioned relationships. The factors, parameters of regional development were to be selected on the basis of these assumptions.

According to our first assumption, in the historical period of development from capitalism to socialism, social and economic development is proceding in subsequent phases. In Hungary there are still areas marked by the characteristics of the pre-industrialization period. The second stage is the level of extensive development characterized by relatively low scientific and technical standards. Finally, development takes the form of intensive growth, based on scientifically and technically advanced industry, and prepares the way towards advanced socialism. These subsequent, complex phases of socio-economic development are paralelled by those of the urbanization pattern.

The typical feature of a higher level spatial concentration of development is that new factors, parameters gain dominance, and those evolved earlier begin to diffuse, to get balanced. In the phase of extensive development the factors of concentration are dominating, bringing about overcowdedness in a few centres, underdevelopment in large areas. Intensive development is favourable for a more balanced settlement system where there are several centres. Intensive deconcentration and underdevelopment, however, are directly interrelated in every phase.

400 factors were selected for testing the assumptions. The factors were weighted by means of the factor analysis of social composition, industry, agriculture, living standards, urbanization and recreation, for the selection of the most prominent factors. By means of diffusion analyses it could be decided whether the factors appeared in a concentrated of in a spatially balanced manner.

The spatial units of the factor analyses were the 90 medium level attraction areas and 132 urban and urbanizing settlements specified by the National Settlement Network Development

Concept approved by the Government and by the counties.

For the purpose of comparison the areas and settlements were ranked according to every important parameter and data of sets of factors. By means of ranking, every unit could be classified into one of the three cathegories of the developed, moderately developed and underdeveloped ones. The synthetic indices gave and especially interesting information of the actual pattern of development. By means of these synthetic indices the areas and settlements could be classified according to complex economic development, complex economic and social development, complex urban development, and finally, complex, general spatial development. The classification of area and settlement units was supported by cluster analyses. By this means subcathegories of the area units could be identified according to their most characteristic sets of factors. Thus, three sub-cathegories of the developed areas, five of the moderately developed ones, and again five of the underdeveloped ones were isolated into clusters.

It is indicated by the composition of prevailing development factors that the spatial development pattern of the country is bearing the general characteristics of the extensive phase of development. The coexistence of three area types can be observed, marked by major differences in development standards. There is a group of advanced area units where, especially in its most advanced sub-group, the conditions of intensive development are already gaining ground. The group of moderately developed area units is characterized by the extensive phase of economic (industrial and agricultural) growth and a commeasurate level of social composition. Finally, there are relatively large underdeveloped areas where industry, even in its extensive phase of development, is a scarce phenomenon. The levels of development characteristic for these three groups of area units do not, however, fully coincide with the historical phases of pre-industrial, extensive and intensive those of development, because the moderately developed, and especially the underdeveloped areas are already influenced by the most advanced parts of the country. The underdeveloped regions already benefit from the advantages of a more advanced society and national economy, especially in terms of living standards, the supply of medical services and urban development.

The highest level of advancement is concentrated in Budapest, then in Northern Transdanubia, and then, in a lesser extent in the North-East industrial region, and in the South, around Pécs. The moderately developed areas, bearing the features of the extensive phase of development, are gradually expanding southwards, towards regions which were uniformly underdeveloped earlier. The impact of industrialization is gradually expanding in these areas towards Debrecen—Szolnok, Szeged, and Pécs—Kaposvár. Owing to the stretch-like spatial expansion of development, the southern underdeveloped regions have become divided into four large isolated areas.

The characteristics of the Hungarian spatial development pattern indicate the following relationships:

1. Balanced development is a scarce phenomenon. It can be frequently observed that economic development precedes social advancement, the improvement of living standards is lagging behind both, and urban development is lagging behind all the three. The relative underdevelopment of urbanization is most obvious in the advanced industrial regions, with the exception of a couple of most advanced regions. This gap between industrial and urban development is a major obstacle in entering the intensive phase of growth.

2. Industry in its extensive phase of development is spatially separated from that in the intensive phase. In centres, like in Budapest and Miskolc, where the scientific and management base of intensive development is surrounded by industries of extensive development, industry will expand in a leapfrog manner into other settlements in the vicinity. In areas where intensive industry is dominant, expensive industry is moving away into other settlements.

3. The traditional northern industrial regions are dominated by heavy and mechanical industries. The developing areas expanding southwards are dominated by food and light industries. Mechanical industry is present in both area types. The various industrial sectors tend towards a spatial seperation.

4. Agriculture is the dominant branch of production in areas where industry is less significant. The technical standard of agriculture and agricultural income is, however, higher is areas where industry, tourism or the tertiary sector is developed.

5. The settlement system is of a concentrated pattern in the developed areas, and scattered in the underdeveloped areas. The gradual occurance of the factors of intensive development results in a moderate increase centres rather than in strong deconcentration. High educational level of the population, high technical standard of industry and agriculture and the supply of sewage system are the factors which occur in the highest level of spatial concentration. The spatial concentration of these factors is much higher than that of the population. The concentration of improving living standards, basic public services and the growing ratio of active population is, however, following the concentration of population, therefore they can be regarded as balancing factors.

ANALYSIS OF FIVE HOUSING ESTATES

TIBOR PATAKY

The analysis of the urban-scale structural relationships, lay-out and infrastructural supply of five new, complex residential areas accomodating round 100 thousand inhabitants has been undertaken as a preparatory study for the new 15 year national housing program.

The chapter on the selection of the areas is concerned with the complex problems of the integration of the residential areas into the overall urban structure. It is indicated by the presented examples that, for ensuring optimal location, it is necessary to elaborate locational alternatives as early as in the first year of the five year plan period, preceding the actual investment process. In order to facilitate comparison, this document has to contain estimates of the following matters in relation to the areas selected in accordance with the master plan of the settlement: the number of dwellings which can be accomodated; ratio of medium height (9 stories) and lower multistory buildings; technical and economic implications of land preparation; possibilities of connecting the area into the infrastructural networks of the settlement, including the organizational and basic investment needs related to the principal mains and central public works. The thoroughly considered decision on area selection must thus anticipate the planning and design procedures related to the inner and outer relationships of the residential area to be developed in accordance with the development plan of the town as a whole.

In the chapter on housing supply it is pointed out that the composition of dwellings must ensure the accomodation of an average of 2,5—3 children per family needed to maintain the present population figures. In view of economic constraints, the optimal ratio of dwellings accomodated in medium height and lower multistory buildings must be established. In the preparation of lay-out plans the physical pattern of the area must be elaborated by teams including architect, planners, civil engineers responsible for the design of networks, and landscape architects. It is an important requirement to allocate areas for those public facilities, parking lots and garages which are to be implemented in the later phases of development, as specified by the planning standards. The possibilities of full scale provision must be tested and documented by means of calculations when the plan is presented for approval, in order to avoid the extra expenses and compromises of implementation in the later phases.

The provision of public facilities specified for the residential area in accordance with its size and position in the urban structure must be ensured in full capacity. The allocation of public facilities must ensure convenient access, and their grouping must be adequate.

In the chapter on public utilities the importance of complex approach required by integrated, advanced methods of construction is pointed out. It is necessary to apply the available standardized plans of public utility tunnels and ground plan boxes. In case of slabs, the architect-planners must join forces with public utility and transport planners in order to minimize the length of networks.

In the chapter on transport the importance of landallocation for parking lots and garages, as specified in the National Building Regulations is emphasized, and the observed shortages are pointed out. The adequate functioning of a residential area depends on the relationships of its land use and transport pattern, and on the links of its transport pattern to the overall urban transport pattern, i. e. to the stops of public transport. Within the residential transport pattern the segregation of pedestrian and vehicular traffic, the separation of parking lots from the public open spaces is an important condition of the safety and well-being of local residents.

In the chapter on open spaces and in the analysis of land-use balance it is endeavoured to call attention to the importance of open space management. It is pointed out that the social and environmental function of open spaces must be ensured by means of the lay-out of buildings, pattern of the road network, and the allocation of parking lots. Furthermore, the dangers of inadequate open space provision are pointed out, especially on account of the fact that the implementation of the actually missing public facilities, parking lots and garages will result in the decrease of open spaces below the minimal requirements.

The observed problems can be reduced, and the pertaining tasks can be accomplished by means of more careful land and site preparation, adherence to the established planning and design methodologies, and by means of a more systematic and thorough evaluation, review and control of lay-out planning and implementation.

ACTUAL TASKS OF INTEGRATED SETTLEMENT AND TRANSPORT DEVELOPMENT

A joint meeting of the Committees on Transport Science and Urban Studies of the Hungarian Academy of Sciences, and of the Hungarian Society for Urbanism.

The development of transport technology, side by side with the natural-geographic and social characteristics, is a factor of outstanding importance influencing the development of urban and rural settlement systems, their interior structure and land use system. The last two decades have been an important phase in the Hungarian urbanization process, when the rapid development of car transport has led to numerous problems to be solved by settlement and transport planning. It was obvious at the outset that the implementation of the ensuing tasks requires the co-operation of these two disciplines. By adequate settlement planning and design some of the transport problems can be avoided. Settlement planning deficiencies, however, can hardly be mended by means of transport development. The Committees on Transport Science and Urban Studies of the Hungarian Academy of Sciences have thus decided to undertake a joint review and evaluation of the co-operation of the two disciplines. There was an agreement between the two Committees as to the traditions and obvious achievements of the co-operation of these disciplines. They also agreed, however, that the joint discussion of some topics of mutual interest is necessary. These topics are the following:

— urban renewal and transport development,

— urban and transport development problems and tasks in agglomerations,

— integration of land use and transport transport systems,

— the role of transport development in the environmental management of settlements.

MTA Könyvtár
Periodika 3141 77

TARTALOMJEGYZÉK

Dr. Faragó Kálmán: A városok lakóterületének és központjának korszerűsítését célzó rekonstrukciós műveletekről 5

Dr. Perényi Imre: A Szovjetunió városépítésének kezdeti szakasza és hatása az egyetemes városépítésre 39

Dr. Kőszegfalvi György: A regionális tervezés fejlesztésének néhány kérdése 57

Dr. Perczel Károly: A gazdasági-társadalmi és az urbanizációs fejlettség viszonya az ország területi struktúrájában 69

Pataky Tibor: Öt lakótelep vizsgálata 101

Az összehangolt településfejlesztés és közlekedésfejlesztés időszerű feladatai
A Magyar Tudományos Akadémia Közlekedéstudományi Bizottsága, Településtudományi Bizottsága és a Magyar Urbanisztikai Társaság szakmai vitaülése 123

Idegen nyelvű összefoglalók

Резюме 143

Zusammenfassung 149

Summaries 155

MAGYAR
TUDOMÁNYOS AKADÉMIA
KÖNYVTÁRA

Felelős kiadó: dr. Keresztély György
A kiadói munkát a Műszaki Könyvkiadó végezte
Műszaki vezető: Hegedűs Ernő — Műszaki szerkesztő: Mezőfi Zsuzsa
Példányszám: 1030 — Formátum: A4 — Papírminőség: 100 g delta
Ábrák száma: 37 — Terjedelem: 20,25 (A5) ív — Betűcsalád és méret: Primusz bg/gm
Azonossági szám: 0894
Készült linószedéssel, íves magasnyomással
77-3252 — Szegedi Nyomda