

Településtudományi közlemények

20.

Budapest, 1967. május

TELEPÜLÉSTUDOMÁNYI
KÖZLEMÉNYEK

MAGYAR
TUDOMÁNYOS AKADEMIÁ
KÖNYVTÁRA

TELEPÜLÉSTUDOMÁNYI KÖZLEMÉNYEK

20.

BUDAPEST, 1967. MÁJUS

SZERKESZTI

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

SZERKESZTŐ BIZOTTSÁG:

BARTOS ISTVÁN, DR. FARAGÓ KÁLMÁN, (a szerkesztő bizottság elnöke),
DR. FEKETE LÁSZLÓ, DR. GERLE GYÖRGY, DR. MAJOR JENŐ,
DR. NOVÁK PÉTER, DR. PERÉNYI IMRE, DR. SZABADY EGON,
DR. SZABO DEZSŐ, DR. TÓTH BÉLA, ZSITVA TIBOR

SZERKESZTŐ:

DR. KERESZTÉLY GYÖRGY

MŰSZAKI SZERKESZTŐ:

GOMPERZ ISTVÁN

A SZOVJET VÁROSÉPÍTÉS SZÜLETÉSÉNEK ÖTVENEDIK ÉVFORDULÓJÁRA*

Dr. FARAGÓ KÁLMÁN
a műszaki tudományok kandidátusa

Ezekben a napokban, amikor világszerte ünneplik a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 50. évfordulóját, különösen magukénak tudhatják ezt az ünnepet azok az országok, amelyek szabadságukat a Szovjetunióknak köszönhetik és az ő baráti segítségével a szocializmus építésének útját járják. Hasonlóan sajátjuknak érezhetik az évfordulót azok a szakterületek is, amelyeknek újjászületése 1917. november 7-én kezdődött el. Az urbanisztika, amelynek sajátosságait, egyáltalán létének lehetőségeit annak az országnak a társadalmi-gazdasági rendje határozza meg, amelyben művelik, a szocializmust építő Magyarországon az újjászületett vagy mai formájában a felszabaduláskor létrejött szakterületek közé tartozik. Ezért tekinthetjük bátran mi, magyar urbanisták is saját ünnepünknek a Szovjetunió születésének 50. évfordulóját.

Az évfordulók alkalmával szokásos, hogy visszatekintsünk az addig megtett útra. A szovjet városépítés félévszázados történetének még vázlatos ismertetése is azonban többszörösen meghaladná egy ilyen megemlékezés kereteit. Nem vállalkozhatom tehát többre, mint hogy megkísérlem összefoglalni egy olyan előkép nélküli urbanisztikai tevékenység legfőbb sajátosságait, amely többszöri háborús megszakítással, időnként kitérőkkel, részben már a szemünk előtt zajlott le, és amely tartalmában, formájában is gyökeresen új volt, híven szolgálta egy hatalmas ország társadalmi-gazdasági rendjének teljes átformálását, mennyiségileg a történelemben példátlan teljesítményt produkált, és hatása szinte a világ minden részére kiterjedt. Közvetlen hasznélvezői voltak a szocializmust építő országok városépítői, akik helyett jórészt

elvégezte az úttörés, kísérletezés nehéz munkáját. Kimutathatóan hatott és hat a kapitalista országok városépítésére is egyrészt példájával, másrészt progresszív módszereivel. Ha a mai nyugati urbanisztika jellegben különbözik a múltbelitől, ez nem kis mértékben a Szovjetunió szellemi befolyásának tulajdonítható.

A szovjet városépítés előtt állott és megoldott feladatok nagyságát talán elég azzal jellemezni, hogy az elmúlt 50 évben az ország összlakossága 80 millió fővel nőtt és ugyanakkor a városi lakosság aránya 15,6%-ról 52%-ra emelkedett. Ez a hallatlanul gyors urbanizációs folyamat odavezetett, hogy ma a Szovjetunióban 1802 város és 3391 városi jellegű település van, azaz az urbanisztikai tevékenységet elsősorban megkívánó települések száma több, mint ötezer. Még ezeknél az adatoknál is szemléltetőbben mutatja, mit végzett el a szovjet városépítés, ha meggondoljuk, hogy 50 év alatt az országban 36,5 millió lakás épült. Nemcsak azért óriási teljesítmény ez, mert 120 millió ember, tehát a Szovjetunió mai összlakosságának több, mint a fele költözött új lakásba, hanem azért is, mert ezeknek a lakásoknak a többségét összehangolt városépítési tevékenységgel, új városok és falvak építése, meglévők átépítése és korszerűsítése keretében hozták létre. Ha még ehhez hozzátesszük, hogy a 36,5 millió lakásból több, mint 25 millió az elmúlt tíz évben épült, továbbá, hogy az ezer lakosra jutó évente felépített lakások számát tekintve a Szovjetunió már hosszú ideje az egész világon az első helyen áll, akkor ebből egészen világossá válik a fejlődés felfelé tartó íve, vagyis annak a biztosítéka, hogy az elmúlt ötven éves időszak eredményei lenyűgöző arányaik mellett is csak a jövő megalapozásának tekinthetők.

Napjaink szovjet városépítésének szerteágazó, gigantikus méretű tevékenysége láttán

* Elhangzott a Magyar Urbanisztikai Társaság és az Építőipari Tudományos Egyesület Várostervezési Szakosztályának együttes ünnepi ülésén 1967. október 26-án

valóban inkább a jövő perspektíváját szoktuk magunk elé képzelni, mint az indulás körülményeit. Pedig az eredmények értékelése feltétlenül megkíván legalább egy rövid visszapillantást.

A szovjethatalom nemcsak gazdaságilag erőtlen és szézilált országot örökölt, de olyan településállományt is, amely a korabeli kapitalista államokéval összehasonlítva mind a hálózat fejlettségét, mind pedig az egyes városok műszaki felszereltségét tekintve nagymértékben elmaradott volt. Az 1917-es cári Oroszországban annak ellenére, hogy a jobbágyság eltörlése után a városi lakosság száma egyre nőtt a falvakból betóduló paraszttal, az összlakosságának mindössze 15,6%-a lakott a városokban. 1903-ban így jellemezte Lenin a városok helyzetét: „Gazdag városok nőnek ki a földből, pompás áruházak, lakóházak, vasútvonalak épülnek, mindenféle gépek és más újítások terjednek el az iparban is, a mezőgazdaságban is — és az emberek milliói mégis képtelenek kivergődni a nyomorból... A városokban is, a falvakban is egyre többen vannak, akik nem találnak semmiféle munkát. A falvakban ezek éheznek, a városokban a mezítlásosok és csavargók számát szaporítják, állatok módjára a külvárosok földbe vájt odúiban vagy szörnyű nyomortanyákon és pincékben húzódnak meg.” Jellemző a cári Oroszország városainak állapotára, hogy 1917-ben mindössze a városok 30%-ában volt vízvezeték, 3%-ában csatornázás és 43%-ában villanyvilágítás. A vízvezetékkel felszerelt városokban is a hálózatba a város központi részeinek legfeljebb 10%-a volt bekapcsolva; még a fővárosban, Pétervárott is a csatornahálózat facsövekből állott, és a csatornázott rész a vízellátással bíró városrészeknek mindössze 18%-át vette ki.

Bár a fiatal szovjet állam a polgárháború és az intervenció miatt nem volt képes azonnal hozzáfogni ennek az állapotnak a megváltoztatásához, már közvetlenül a hatalom átvétele után tanújelét adta annak, hogy felismerte e téren is feladatait, és hogy a forradalom a városépítésben is valami gyökeresen újnak a kezdetét jelenti. 1918. augusztus 20-án kiadták a városi ingatlanok magántulajdonának eltörléséről szóló dekrétumot, ezzel a történelemben először lehetővé vált, hogy a városépítés kiszabaduljon a városi telek mindent meghatározó béklyóiból és elképzeléseit nagy egységekben valósíthassa meg. Nem sokkal később, 1919-ben a párt VIII. kongresszusán, a következő feladatot tűzték ki: „Minden erővel a dolgozó tömegek lakásviszonyainak megjavítására, a régi városnegyedek túlszűfoltóságának és egészségtelességének megszüntetésére, az alkalmatlan la-

kások felszámolására, a régi épületek átépítésére és arra kell törekednünk, hogy új, a munkástömegek új életfeltételeinek megfelelő házakat építsünk és a dolgozókat racionálisan telepítsük le.” E határozat alapján 1921-ben a népbiztosok tanácsa rendeletet adott ki az egységes országos építési tervről, összhangot teremtve a népgazdaság fejlesztésének általános célkitűzései és a településfejlesztési tevékenység között.

A telek-magántulajdon eltörlése, valamint a városépítés és a népgazdaságfejlesztés összhangja, egymásra utaltsága hatalmas lehetőségeket adott a szovjet városépítés számára, ugyanakkor teljesen ismeretlen méretű és jellegű feladatok megoldását követelte meg. Megkezdtek az ország egész településhálózatának átfelmérését, kezdetben főleg új városok építésével, később meglévő városok átépítésével. A nagy ipari üzemek létrehozásával párhuzamosan előbb tízezres, majd százezres lakosú városok épültek az ipari üzemek mellett, mint például Magnyitogorszk, Kuznyeck, Nyiznyij-Tagil, Kemerovo, Dzserszinszk stb. Az építési feladatok olyan gyorsan jelentkeztek, hogy a tervkészítéssel párhuzamosan történt a megvalósulás, így nem nagyon volt lehetőség a városépítés elveinek előzetes tudományos tisztázására. Ha a húszas években és a harmincas évek elején épített városokban hibáztathatjuk is a funkcionális elrendezést, hiányolhatjuk a fejlett városépítészeti kialakítást, sőt gyakran a gazdaságosság szempontjainak érvényesítését is, mégis bizonyos, hogy ezekben az új városokban először szűnt meg az osztálytagozódást visszautkröző rétegződés, eltűnt a szegények és gazdagok által lakott városrészek kontrasztja, és új városépítési lépték jelentkezett, mert a telek korlátozó ereje megszűnt, így nagy egységek egymás mellé rendelkezésével épültek fel a városok. A lakóházakkal együtt épülő közintézmények, a közművesítés, a tömegközlekedés megoldása, a nyilvános kertek és parkok létrehozása teljes mértékben megkülönbözteti ezeket a városokat az előző korszak orosz városaitól, sőt ugyanebben az időszakban a világ más részein létrehozott városoktól és városrészekektől is.

Nem érdektelen megemlíteni, hogy az építéssel szemben felállított, elsősorban mennyiségbeli követelmények kielégítése mellett a kezdeti korszak építészei, városrendezői kísérletet tettek az új társadalmi rendnek megfelelő újszerű megoldások keresésére is. Ezen időszak ma avantgardistának nevezett törekvései az új, akkor kialakuló életformát szolgáló épületfajták, beépítési rendszerek keresésével sok olyan gondolatot vetettek fel, amelyek ma is hatnak, és amelyeknek a túlzásoktól megszabadított,

haladottabb formában való megvalósítására éppen napjainkban tesznek kísérletet a Szovjetunióban. Ha ezek az akkori elképzelések részint elméleti megalapozatlanságuk, részint pedig az építőipar teljesítőképességének figyelmen kívül hagyása miatt nem is valósulhattak meg, vagy egy-két megvalósított példájuk éppen a kivitelezés hiányossága miatt veszítette el hitelét, mégis az első jelei voltak annak, hogy a városépítés számára az új társadalmi rend a múlthoz képest gyökeresen más lehetőségeket nyitott meg, és hogy a feladatok megoldása újfajta szemlélet kialakulását kívánja.

Az akkori, realitásoktól elszakadt ideákat nem lehet ugyan a szovjet városépítési elmélet kezdetének tekinteni, mégis bizonyos, hogy ezeket követően és a gyakorlat elemzése alapján a harmincas évek elejétől az urbanisztika tudománya gyorsan kifejlődik, és számos olyan témát vet fel, amelyek megoldása a gyakorlatot nagymértékben elősegíti; így például — csak a ma is nagyon aktuálisakat említve — elemzik a nagyvárosok növekedése meggátlásának problémáit, ennek alapján született kormányhatározat Moszkva és több nagyváros iparfejlesztésének korlátozására; megindítják a regionális tervezést, már 1922—24-ben elvégzik a gazdasági körzetek kialakítását, majd később több regionális tervet is készítenek, köztük a bakui olajvidék tervét; ma is érvényes elveket állítanak fel a városszerkezet kialakítására, a munkahely, a lakóhely és a pihenőhely elválasztására és kapcsolataira; a lakóterületi egységek hierarchiájának többlépcsős rendszerét általánossá teszik; felismerik a város és környezete közötti kölcsönhatásokat, és ennek megfelelően a város és környéke együttes tervezését szorgalmazzák.

A szovjet városépítés kezdeteit méltatva külön meg kell emlékezni e korszak legnagyobb és előremutató alkotásáról, Moszkva általános rendezési tervéről, már csak azért is, mert tükrözi a városépítési problémák össznépi jelentőségének felismerését és reális felfogását. A terv készítését megelőző nemzetközi tervpályázat — bár még mai szemmel nézve is sok érdekes gondolatot vetett fel — nem számolt a megvalósítás lehetőségeivel. Az 1935-ben a kormány által jóváhagyott terv a városrekonstrukció ma is korszerű, az adottságok és lehetőségek helyes mérlegelésével megalapozott előirányzatait tartalmazza: a városszerkezet történeti értékeinek megőrzését és továbbfejlesztését, a lakóterületek, ipari, raktári és közlekedési létesítmények megfelelő területi elválasztását, a zöldterületi és közintézményellátás egységes szempontok szerinti kifejlesztését, új lakóterületek kijelölése mellett a meglévő, elavult városrészek egy-

idejű szanálását. Az a hatalmas érdeklődés, amely a terv készítését, jóváhagyását és később megvalósítását kísérte, társadalmi üggyé tette a városfejlesztés egész problematikáját.

A forradalomtól a II. világháborúig terjedő időszak gyökeresen megváltoztatta a Szovjetunió településhálózatát, városainak felszereltségét és lakókörményeit. El lehet mondani, hogy a háború a Szovjetunióban fejlett városépítési kultúrát talált. Ennek sok vívmánya semmisült meg. A megszállott városok két és félmillió lakásából 1,2 milliót a németek leromboltak, teljesen vagy részben megsemmisítettek 32 000 ipari üzemet, 84 000 iskolát, kb. 1000 főiskolát és tudományos intézetet, 6000 kórházat és így tovább. A háború alatt 25 millió ember vált hajléktalanná.

A háború utáni szovjet városépítés még kevésbé történelem, mint a háború előtti, hiszen ez már saját hazai urbanisztikai munkánkkal párhuzamosan, azzal állandó kölcsönhatásban folyt. 1950 vége felé fejeződött be az újjáépítés, amely azonban nem egyszerűen helyreállítás, hanem egyben a városfejlesztés eszköze is volt. Megtisztították a városok lakóterületét az oda beékelődött ipari és raktári létesítményektől, megszüntették a múltból örökölt telekosztásokat, lehetővé tették az újonnan kijelölt lakótelepeknek a városszerkezetbe való szerves illeszkedését, új nagy parkokat létesítettek. Az újjáépítés az elpusztított városokban a korábbihoz képest előnyös változásokat hozott mind az egész városszerkezetet illetően, mind pedig a közművesítés, közlekedés megoldása tekintetében. Gondoljunk csak Volgograd gyökeresen megváltoztatott szerkezetére vagy Kiev, Minszk valamennyiünk által ismert új főútvonalaira, a Krescsatikra és a Lenin útra, a széles, új moszkvai sugárutakra.

Az újjáépítéskor, sőt már a harmincas évek végével kezdődött és az ötvenes évek közepéig tartott a szovjet városépítés és építészet sokat vitatott időszaka. Két okból is említést kell erről tennünk: egyrészt azért, mert ez a korszak a Szovjetunió határain túl is érezte hatásait és más országokban, így hazánkban is nagyjából azonos jellegzetességekkel formálta a városépítést és az építészetet, másrészt pedig azért, mert a szovjet városépítés erejét mutatja, hogy felismerve ennek az irányzatnak a káros következményeit, nagyobb megrázkódtatás nélkül szakítani tudott hosszú évek alatt kialakult és meggyökeresedett elképzelésekkel. A teljes igazság kedvéért szeretnék rámutatni ennek a korszaknak a kettősségére. Ha tanulmányozzuk az akkor megjelent szakkönyveket, értekezéseket, úgy találjuk, hogy azok ma is alapvetően korszerű felfogást tükröznek. Ekkor fogalmazzák

meg a lakóterület tagolására, a szolgáltatási rendszer kialakításának módozataira vonatkozó lényegében ma is érvényes elveket, részletesen foglalkoznak a városépítés gazdasági hatékonyságának mérési lehetőségeivel és módszereivel, a városegészségügy szerteágazó problematikájával, meghatározzák a városkörnyék-tervezés módszereit, lefektetik a városgazdálkodás tudományának alapjait s. i. t. Érdekes, hogy még a városesztétika problémakörével foglalkozó művek is sok korszerű gondolatot tartalmaznak, különösen a városépítészeti hagyományok jelentőségének elemzésében és az egész városnak mint együttesnek a felfogásában. A gyakorlat viszont sokszor ellentmondott az elméletnek. A tervekben és az azok alapján megépült együttesekben a tudományosan helyesen felismert rendeltetésbeli követelmények háttérbe szorultak; a hagyományok felhasználásának nem megfelelő értelmezése a városépítészeti együttesek formálásának eklektikus, téves irányzatait állította előtérbe. Megjegyzendő az is, hogy nem egy esetben az alapjában helyes célkitűzésű és színvonalasan megoldott városépítési elképzelések hatékonyságát lerontotta az épületek erősen vitatott formálása. Jellegzetes példa erre a moszkvai magasház-rendszer.

Az utóbbi évtized a szovjet városépítés mennyiségileg és minőségileg legnagyobb időszaka. Ezt már önmagában az utolsó tíz évben megépült több, mint 25 millió lakás is jelzi, hozzátéve, hogy ezek a lakások minőségileg sokkal jobbak, mint a korábbi évtizedekben épültek, és döntő többségük a szovjet építéstechnika magas színvonalát tükrözi.

Nem lehet arra vállalkozni, hogy az utóbbi évek szovjet városépítésének alkotásait, eredményeit akár címszavakban is összefoglaljuk és értékeljük. Hálás feladat lenne ugyan ismertetni a több, mint 1 millió km² területre kiterjedő regionális tervek témáit és megoldási módszereit, az ezek alapján végzett természetátalakító és településfejlesztési munkát, vagy leírni a földrengés sújtotta Taskent újjáépítésével és egyidejű teljes korszerűsítésével kapcsolatos tervezési és építési tevékenységet, vagy méltatni a moszkvai Kalinyin sugárút építését, amely a városközpont-rekonstrukciók között méreteiben, jelentőségében, a megvalósítás gyorsaságában a világon feltétlenül egyedülálló, és amelyet éppen a Nagy Októberi Szocialista Forradalom évfordulójára adtak át a használatnak. Napjaink szovjet városépítését azonban nemcsak ezek és más hasonló kiemelkedő jelentőségű eredmények jellemzik, hanem az urbanisztikai tevékenységnek az az átfogó jellege, amely a hatalmas ország szinte minden településére kiterjed és alapvetően átforgalmazza a környezetet, kör-

nyezeten értve a közvetlen lakóhelyet és sok ezer km² kiterjedésű tájegységeket egyaránt. A részletes felsorolás és külön-külön méltatás helyett inkább néhány olyan, számunkra nagyon figyelemre méltó tanulságra szeretnék rámutatni, amelyeket a mai szovjet városépítés tanulmányozásából nyerhetünk.

Mindenekelőtt az urbanisztikai tevékenység komplexitására szeretném felhívni a figyelmet. Ez annak az összhangnak köszönhető, amely a népgazdaságfejlesztés legfontosabb feladatai és az urbanisztika között fennáll. Bizonyítják ezt az ország keleti területein megindított ipartelepítési és településfejlesztési munkákban elért eredmények, továbbá az erősen iparosított területeken kialakuló lakóhely-munkahely komplexumok. A népgazdaságfejlesztési és telepítési tevékenység összhangja legtöbb esetben biztosítja a városfejlesztési tervek realizálását, és azt, hogy egy-egy városban belül a legfontosabb tervezési és építési feladatok helyesen választódnak ki. Megmutatkozik a komplexitás a lakásépítés és a kapcsolódó létesítmények építésének egységében is. A moszkvai új városrészek létrehozásával egyidejűleg vezetnek ki oda a metróvonalat, a leningrádi Vaszilevszki-szigeten folyó rekonstrukció során nemcsak újfajta lakástípusokkal, hanem a közműintézményépítés új formáival is foglalkoznak.

A komplexitás azt is jelenti, hogy az urbanisztikai feladatokat reális szemlélettel vetik fel és látnak hozzá ezek megoldásához, összhangba hozva a városfejlesztés érdekében vállalt áldozatokat a várható és elérendő eredményekkel. Így például már a háború utáni lakásínség idejében is bátran hozzáfogtak jelentős kiterjedésű területek szanálásához, most pedig, amikor a mennyiségi lakásellátás egyre megnyugtatóbbá válik, a városépítési tevékenységet elsősorban a meglévő városok átépítése, rekonstrukciója szolgálatába állítják.

Az éppen időszerű feladatok helyes kiválasztása és a megoldási módozatok megtalálása annak is köszönhető, hogy az urbanisztikai tevékenység az érdeklődés homlokterében áll. Elég talán utalni arra, hogy legfelsőbb párt- és állami szervek milyen sűrűn foglalkoznak a városépítés és építészet problémáival, általánosságban is és egyes konkrét témák megoldásának keresése érdekében is. Az a felfogás, amely — mint említettük — már a húszas évek elején is helyesen értékelte a városfejlesztés, városépítés jelentőségét, máig is jellegzetes maradt. Hasonlóképpen érezhető az egyes városokban a lakosság érdeklődése, szeretete lakóhelyének fejlesztése, szépítése iránt, ami nagymértékben megkönnyíti a városrendezési munkát végző szakemberek tevékenységét.

Ez az érdeklődés, a városépítés demokratizmus az eredményezi, hogy az ország különböző, egymástól éghajlati, életmódbeli, történeti stb. szempontból különböző tájain a városépítési tevékenység differenciáltan folyik. Ez a differenciáltság ugyan az ötvenes évek elején elsősorban az építészeti formanyelvben tükröződött, ma már azonban az egyes országrészek speciális adottságainak megfelelő lakásformákban, a beépítés sajátos rendszerében, a táj és az ott élő lakosság igényeinek elemzésén alapuló településszerkezeti megoldásokban, az általános városfejlesztési és méretezési elvek megkülönböztetett alkalmazásában is megnyilvánul.

Ehhez nemcsak a konkrét helyi problémák elmélyült tanulmányozása, hanem bátor kísérletező kedv is szükséges. Napjaink szovjet urbanisztikai irodalma egyre inkább veti fel az újszerű megoldások szükségességét, és javaslatokat tesz a múlthoz képest új módszerek bevezetésére. Ezeknek az elképzeléseknek a gyakorlati kipróbálása és utána a tanulságok leszűrése mindig általánosabbá válik. Ismertek a Moszkvában épített kísérleti lakónegyedek, hasonlóan az építése kezdődött most el Leningrádban, de építenek lakóépületekből, középületekből formált kísérleti épület-komplexumokat a hideg Északon és a forró Délen is. A kísérletek kiterjednek a jövő társadalmának életkereteit meghatározó településformákra is: tervezik, építik az olyan központi szolgáltatásokkal ellátott kollektív lakóházakat, az ezekből alkotott csoportokat, amelyek közösségformáló ereje a jövő lakóköörülményeit előnyösen befolyásolhatja.

A kísérletek eredményességében azért is hihetünk, mert a szovjet városépítést ma már rendkívül bátor kritikai hang jellemzi. A szakirodalomban nemcsak elméletek fölött vitáznak, nemcsak általános jellegű megfogalmazásra törekednek, hanem egyre nagyobb teret kap a megvalósult városépítési alkotások elemzése és értékelése is; az elméleti javaslatok alátámasz-

tására és illusztrálására név szerint sorolnak fel pozitív és negatív példákat a közelmúltban felépült városok, városrészek közül.

Többek között ez is nagymértékben elősegíti az urbanisztikai elmélet és gyakorlat egységét. Azáltal, hogy a gyakorlat a különböző elméleti elképzeléseket viszonylag gyorsan alkalmazza, és hogy az elmélet a megépült alkotások elemzéséből táplálkozik, mindkettő lépést tud tartani az állandóan változó, fejlődő követelményekkel. Ezzel magyarázható például, hogy a szovjet városépítés nagyon gyorsan felfogta az építés iparosításának következményeit, és fokozatosan megtalálta azokat a módszereket, amelyekkel a nagyüzemi építés elterjedését, eredményes alkalmazását elősegítheti. Ma már szinte eljutottak oda, hogy a városépítésben a technológia nem elsődleges tényező, hanem a városépítési alkotások létrehozásának egyik eszköze. Ennek jelentőségét pedig egy olyan országban, ahol a lakások döntő többsége nagyüzemi módszerekkel épül, nem lehet eléggé hangsúlyozni.

A Nagy Októberi Szocialista Forradalom 50. évfordulója fontos dátum általában a Szovjetunió és azon belül a szovjet városépítés történetében. Nem lehet azonban határkőnek tekinteni, hanem csupán a fejlődési folyamat olyan pillanatának, amelyből visszatekintve össze lehet foglalni egy nehéz időszakban, sok gátló körülmény közepette eddig elvégzett munkát, és ennek eredményeiből erőt lehet meríteni a jövő feladataihoz. Szovjet kollégáink különböző megnyilatkozásai azt mutatják, hogy ezeket a feladatokat világosan látják és felkészültek azok minél jobb hatásfokú megoldására. Azt hiszem, mindnyájunk érdeke, hogy szovjet barátaink törekvéseit siker koronázza. A felszabadulás utáni magyar városépítés, amely az elmúlt húsz évben sokat tanult a szovjet városépítés elméleti és gyakorlati tapasztalataiból, az elkövetkező évek szovjet városépítésének eredményeit is fejlődése egyik zálogának tekintheti.

A KÖZLEKEDÉS- ÉS TELEPÜLÉSTUDOMÁNY FONTOSABB ÖSSZEFÜGGÉSEI, TEKINTETTEL A VÁROSI KÖZLEKEDÉS FEJLŐDÉSI TENDENCIÁJÁRA*

Dr. CSANÁDI GYÖRGY

a Magyar Tudományos Akadémia levelező tagja

A Magyar Tudományos Akadémia Településtudományi Bizottsága és a Magyar Urbanisztikai Társaság múlt év októberében megrendezett konferenciájának egyik célja az volt, hogy véleményt nyilvánítson a más tudományokkal való kapcsolatáról, együttműködéséről. A közlekedést, amely a városfejlesztés kérdésében elsősorban elősegítő, de néha akadályozó tényezőként egyre nagyobb jelentőséget kap, a konferencián elhangzott előadások többsége érintette. A közlekedéstudomány mint társtudomány területéről szükségesnek tartom a közlekedés- és településfejlesztés fontosabb összefüggéseit a közlekedés aspektusából elemezni. A bonyolult összefüggések és a helyi adottságok mindenkor erős befolyást gyakorló hatása következtében merő általános szabályok nem alkalmazhatók ezen a területen, de a városi közlekedés általános fejlődési tendenciájából levonhatók olyan következtetések, amelyek iránymutatóak lehetnek a szocialista városrendezés és közlekedésfejlesztés közötti optimális összhang megvalósítására.

A technika századának az emberi életre és társadalomra gyakorolt sokrétű hatása alapvető strukturális változásokat hozott létre a települések fejlődésében. A változásokat előidéző okok között, anélkül, hogy a vele párhuzamosan és egyidőben ható erőket kisebbiteni akarnánk, ki kell emelnünk a közlekedés technikai színvonalából, szervezeti fejlődéséből eredő és a települések szerkezetére gyakorolt hatást. Ez ma már a legkülönbözőbb formákban jelentkezve befolyásolja egyrészt a történelmi adottságú városokban létrejövő változásokat, másrészt kialakító erőként jelentkezik az új települések elhelyezésében és felépítésében.

A civilizáció térhódítása, az átlagos életszínvonal emelkedése kihat az emberi életkor növekedésére és a lakosság egyre gyorsuló szaporodására. A Föld lakosainak jelenleg több mint egyharmada él a városokban, ahol a népesség-növekedés üteme több mint kétszerese az össznépeség növekedésének. Ezzel egyidőben a mezőgazdasági munkák nagyfokú gépesítése következtében felszabaduló munkaerőnek a városokba tóduló tömegei még tovább növelik a városodás folyamatát, és ennek következtében a településhálózat sűrűsége helyenként már összeolvadó városrendszerek kialakulásához vezet.

A modern urbanisztikai szemlélet kialakításában, annak alapján a fejlődési tendenciák meghatározásában és a következtetések megtételében az utóbbi években számos újszerű publikáció készült el. Az ezekben lerögzített társadalmi és építészeti megállapítások minden tekintetben az alapos tudományos elmélyülésből adódnak. Az urbanisztikai szemlélet alapvetően komplex jellege következtében azonban még számos olyan kapcsolódó terület található, amelynek tudományos feldolgozása még nem teljes, illetve a helyi statikus szemlélet helyett az átfogó dinamikus szemléletre való áttérés még hosszú időt és elmélyülést tesz szükségessé. Ezek közé tartozik a közlekedés és közlekedésfejlesztés egyre súlyosbodó problémája is, egyrészt a városokon belül mint helyi közlekedés, másrészt a városokba irányuló ingaforgalom mint elővárosi közlekedés. A két kérdés-csoporton belül a problémák és ezek megoldásai különbözőek, ezért lehet külön-külön elemezni azokat; a komplex településfejlesztés ezen belül a közlekedés szét nem választható egységes rendszere miatt azonban mindig figyelembe kell venni az azonos kapacitások egyenlőségének elvét.

A modern urbanisztika fejlődési tendenciá-

* A Magyar Urbanisztikai Társaságban 1967. június 15-én tartott előadás szövege

jához tartozik mindenekelőtt a méretek növekedése. Ez egyrészt társadalmi vonatkozásban áll fenn, mert a szocialista viszonyok között már nem egyes rétegek vagy azok érdekeit szolgáló városok, városrészek fejlődnek, hanem az egész társadalom, illetve valamennyi város és városrész problémáinak megoldása van előtérben. A méretek növekedése másodszor területi értelemben is fennáll, mert a városokhoz csatlakozó települések lakosságának kapcsolata a városokkal mindig szorosabbá válik. Így ma már egyre határozottabb formában alakulnak ki a nagyobb területi egységeket magukban foglaló régiók és ezzel kapcsolatban az úgynevezett regionális fejlesztési nézet. Az együttműködő országok között pedig a társadalmi és szervezeti felépítettség hasonlósága esetén a szemlélet nemzetközi méretűvé válik.

Az említett fejlődési tendencia következtében a városok szerkezete és technikai ellátottságának színvonala folyamatosan változóban van. Ezért a távoli jövőre vonatkozólag ma nem lehet általános érvényű szabályokat alkotni. De a kialakult helyzet lehetővé teszi azt, hogy a közlekedés problémaköréből a főbb megoldásra váró feladatokból néhányat kiemelve azok várható fejlődési tendenciáját elemezzük anélkül, hogy teljességre törekednénk.

A közlekedés a társadalom tervszerű fejlődésének meghatározó jellegű tényezője, tágabban megfogalmazásban a személyek és tárgyak mozgása, a közlekedés olyan elsőrendű jelenség, amelynek egy elkerülhetetlen követelmény az indítéka, az anyagi javak és az emberi tevékenység térbeli szétosztásának szükségessége. A közgazdaságtudomány a közlekedést olyan speciális tényezőként veszi figyelembe, amelynek térbeli és időbeli dimenziói vannak. A közlekedés valósítja meg a gazdasági élet térbeli dimenzióját.

A közlekedés három alapelemét, a járművet, az infrastruktúrát és az embert a fejlesztési tervek elkészítésekor olyan optimális kapcsolatba kell hozni, amely biztosítja a közlekedésnek — mint termelési tényezőnek — a maximális hatékonyságot. A településtervezéskor ez a követelmény még bővül azzal a speciális feltétellel, hogy a közlekedés alapvető jelenségét olyan egységes rendszerbe kell beilleszteni, amelyet az urbanisztika komplex mechanizmusa képvisel, és egyidejűleg kell kielégítenie a gazdasági és szociális feltételek, valamint az urbanisztikai szerkezet mozgásjelenség jellegű igényeit a városi közlekedés formájában.

A városon belüli utazási igények kielégítése vagy a tömegközlekedési járművekkel, vagy magángépkocsival valósulhat meg. Mindkét faj-

tájú közlekedési eszköznek megvannak a sajátos problémái a városon belül, amelyek sokban eltérőek, de mindkét közlekedési eszköz egyaránt hatást gyakorol a város belső kialakítására és rendjére. A városi közlekedés egyik legfontosabb problémája megtalálni az egyenlyet a közösség részéről rendelkezésre álló beruházási lehetőségek és a velük elérhető gyakorlati haszon között. A forgalom nagyságának van egy olyan felső határa, amely egy sűrűn beépített városközpontban még fenntartható, de van egy alsó határ is, egy olyan minimális forgalom, amelyet feltétlenül fenn kell tartani a városi közösség léte érdekében. Ez utóbbi minimális forgalomnak a fenntartásához is szükség van pénzügyi és operatív intézkedésekre, ha nem akarjuk, hogy káros visszahatása legyen a közösségi életre.

A városok központjában a forgalom zsúfoltsága világszerte emelkedő tendenciát mutat, jölehet egyöntetű az a megállapítás, hogy ebben a részben kell leginkább biztosítani azokat a körülményeket, amelyben élni és dolgozni lehet. A zsúfoltságot elsősorban a magángépkocsipark emelkedése okozza, és az ebből eredő forgalmi torlódások enyhítésére egyelőre csak forgalomszabályozási intézkedések történtek, például az egyirányú utcák rendszerének bevezetése. A közlekedési problémák ilyen módon való rendezése azonban ellentmond a forgalom javítását elősegítő elveknek, mert a járművek útfelület használatát növeli.

A történelmileg kialakult városmagokban az egyre növekvő útfelület igény csúcsidőben azonban lényegesen meghaladja azt az útményiséget, amit a használók rendelkezésre lehet bocsátani. Nyilvánvaló, hogy a megoldást nem lehet egyedül egyes részek vagy épületek elbontásában, esetleg átépítésében megtalálni, hanem olyan további forgalmi szabályozást kell kidolgozni, amely a forgalmat a túlszűfolt helyekről szabályozottan más utakra tereli át. Lényegében ez a módszer azt jelenti, hogy meg kell határozni azokat a körzeteket, ahol a személyi szükségletek fontosabbak, mint a közlekedés — például lakóövezetek — és ezekben a nem helyi forgalmat fokozatosan csökkenteni kell.

A modern várostervezés irányelvei között szerepel az a törekvés, hogy a lakóhely és munkahely — elsősorban az ipari munkahely — szétválasztása fokozatosan megvalósuljon. Ennek szociális és gazdasági előnyei mellett azonban új megterhelést jelent az a tény, hogy a lakóhely és a munkahely közötti közlekedési áramlások lökészerűen megterhelik az úthálózatot. A távlatban vizsgálva megállapítható, hogy az egyre csökkenő munkaidőhöz képest,

egyre nagyobb arányúvá válik az utazással eltöltött idő. Ennek csökkentésére elsődlegesen a tömegközlekedési eszközök alkalmasak, ha azok az alábbi lényeges feltételeket kielégítik:

- megállója legyen közel az utas lakóhelyéhez és utazásának végpontjához, és az utazást lehetőleg átszállás nélkül lehessen lebonyolítani;
- az utazási idő legyen egyenlő vagy gyorsabb, mint a személygépkocsival való utazás;
- a tömegközlekedési jármű legyen korszerű és kényelmes, nagyobb távolság esetén elegendő ülőhellyel;
- a járatsűrűség alkalmazkodjék az állandó igényekhez, legyen menetrendszerű és pontos.

A városon belüli tömegközlekedési eszközök között a villamosközlekedés elsősorban a viszonylag szélesebb belterületi főútvonalakon, valamint különpályás közlekedési eszközként a peremkerületek tömegforgalmának lebonyolítására alkalmas. A korszerű, nagy gyorsítóképességű és több önműködő ajtóval ellátott, nagy utasterű villamos motorkocsik, illetve vonategységek a jövőben is még hosszú ideig a tömegközlekedés alapjai lesznek. Mint különpályás járművet kell megemlíteni a földalatti vasutat, amely az egyre zsúfolódó felszíni forgalomtól teljesen független, és egyre inkább a modern nagyvárosi tömegközlekedés gerincévé válik. Tekintettel azonban a jelentős építési és üzemeltetési költségekre, a mélyvezetésű földalatti vasúthálózatok kifejlesztése általában nem tud lépést tartani az egyre növekvő utazási igények kielégítésével. A teljes hálózat kiépítése előtt viszont a felszíni tömegközlekedési eszközökre egyes csomópontokon fokozott megterhelést okoz az egy vonategységen elszállítható utaskapacitás különbözősége folytán.

A tömegközlekedési eszközökre megállapított fontosabb feltételeket lekinkább az autóbusz közlekedéssel lehet kielégíteni, és éppen ezért a nagyvárosok autóbushálózata jelentős fejlődést mutat. A városon belül három különböző jellegű járatrendszer alakult ki. Az első típus az úgynevezett gyorsjárat, amely nagyobb lakónegyedeket köt össze egy-egy forgalmi csomóponttal, útvonalán csak a nagyobb utasforgalmú helyeken áll meg; általában a közlekedési csúcsidőszakban közlekedik. A másik típus a normál városi járat, amely viszonylag hosszú útvonalon, rövid megálló távolságokkal, rendszeresen egész napon át közlekedik és kielégíti a városon belüli állandóan jelentkező utazási igényt. Végül a harmadik típus feladata a nagyobb csomópontok között a normál járatok zsúfoltságának csökkentése, ezek a betét-

járatok, amelyek a normál járat egy-egy szakaszán közlekednek a mindenkor utazási igényeknek megfelelően.

A városon belüli közlekedésben, a magán személygépkocsik számának várható nagyarányú fejlődése miatt szükség lesz arra, hogy a tömegközlekedési járművek elsődlegességét biztosítsuk. Ez abból adódik, hogy a rendelkezésre álló útfelület jobb kihasználását csak a tömegközlekedési járművekkel való utazással lehet biztosítani. Egy korszerű csuklós autóbusz által igénybe vett útfelület, átlagos kihasználás esetén egy utasra átszámítva közel huszadrésze annak az útfelületnek, amely egy személygépkocsi egy utasa részére szükséges. A tömegközlekedési eszközök előnye közé tartozik még az is, hogy nem vesz igénybe parkolóhelyet a városi utcákon, sőt a megállóhelyek megfelelő elhelyezésével bizonyos mértékig forgalomszabályozó tényező is.

A történelmi múltú városok kialakult városszerkezete általában meghatározza a közlekedés főútvonalait, amelyeknek továbbfejlesztése — kapacitásnövelése — már csak kismértékben lehetséges; nem egy esetben csak súlyos anyagi ráfordítások és a meglévő objektumok feláldozásával. A forgalmi vizsgálatok kimutatták, hogy a főútvonalak átbocsátóképességének legszűkebb pontjai azok a csomópontok, ahol a főútvonalat egy másik metszi vagy csatlakozik hozzá. Ezek a pontok a forgalomban levő járművek egymáshoz torlódnak, és egymásután több ilyen szintbeli találkozási pont esetén kedvezőtlen esetben az egyenletes sebességű gazdaságos közlekedés helyett egy állandóan változó sebességű, kényszermegállásokkal megvalósuló mozgássá alakul ki. Ennek a jelenségnek a csökkentésére irányulnak azok a kísérletek, amelyeket összefoglaló néven zöldhullámnak neveznek. A gyakorlatban ez a forgalomszervezési mód látszólag csak a forgalmi jelzőlámpák összehangolt működéséből áll, de ahhoz, hogy ez valóban a dinamikus forgalomirányítás eszközevé váljék, a legmagasabb szintű központi kiértékelő és vezérlőberendezések szükségesek. Egy ilyen rendszert valósítottak meg például Münchenben, ahol 44 km úthálózaton 120 berendezést irányítanak egy központból, és így a városközpont összes főútvonalai, valamint az ezekhez csatlakozó sugárirányú főútvonalak egyetlen szerves irányított egységgé olvadtak össze. Egyes külföldi kísérleti berendezésekben a mindenkor legkedvezőbb helyzetet egy külön erre a célra beprogramozott elektronikus számítógép értékeli ki az önműködő járműszámláló berendezések hatására és vezérli a csomópont forgalmát. A közlekedés leggyorsabb és legbiztonságosabb lebonyolítását ezeken a helye-

ken azonban egyedül a többszintes csomóponti úthálózat kiépítésével lehet megoldani. A város-magban erre ma már kevés lehetőség van anélkül, hogy egyes objektumokat ne kellene ennek érdekében feláldozni. A külsőbb területeken azonban — főleg a fő közlekedési utak bevezetési irányjaiból — a külön pályás gyorsforgalmi utak kiépítésének lehetősége még fennáll, ezért feltétlenül szükséges ezeknek a városfejlesztési távlati koncepciókkal való egyeztetése.

A gyorsforgalmú utakat vonalvezetésük alapján három csoportba lehet sorolni. A várost megkerülő körgyűrűk célja az, hogy a várost tehermentesítsék a különböző autópályákon érkező és továbbhaladó járművek forgalmától. Erre példa a Berlint körülvevő mintegy 40 km átmérőjű kör, amely a városba irányuló autópályákat köti össze. Ez a megoldás elsősorban Budapest vonatkozásában kerülhet szóba, azonban a célforgalmi számítások alapján a centrális fekvésű főváros vonzó hatása olyan nagymérvű, hogy a forgalom 95%-ának végcélja a városközpontba való bejutás, így ez a megoldás nem hozna lényeges javulást a közlekedésben. A gyorsforgalmú utak második csoportját a belső gyűrűk, illetve az érintőleges utak alkotják. Ezek az utak a városmagtól átlagban 2 km távolságban épülnek ki mély- vagy magasvezetéssel. Lényegében az autópályák forgalmának a városba való bevezetésére és szétosztására szolgálnak. Megtervezésükhöz szoros együttműködésre van szükség a várostervezők és az úttervezők között, mert a nagy teljesítőképességű gyorsforgalmú út a bejáró- és feljáróhelyeken koncentráltan nagy forgalommal terheli meg a városi úthálózatot, amelynek feloldása jelentős forgalomszervezési feladat. A városon belüli autópályák építési költsége rendkívül nagy, átlagban 10-szerese a külső szakaszok költségének, ezért rendkívül gondos előkészítés szükséges az ilyen gyorsforgalmú úthálózat megvalósításához. A harmadik csoport a sugárirányú utak, amelyek közvetlenül a városmagba irányulnak és csatlakoznak annak kialakult gerinchálózatához.

A nagyvárosok közlekedési problémái között kell még megemlíteni az elővárosi közlekedés sajátos nehézségeit. Az elővárosi közlekedés a nagyváros és környékének települései között az a személyforgalom, amely funkcionális célból — munkahelyre, iskolába — naponta rendszeresen létrejön. Ezt hivatásforgalomnak is nevezik. Ebben a forgalomban a résztvevők reggel a városban levő munkahelyeikre mennek, délután pedig újra hazautaznak, aminek legfőbb oka az, hogy a városi munkaerő-szükséglet nagyobb mértékben növekszik, mint magában a városban lakók száma. Az elővárosi köz-

lekedés megszervezése ugyanakkor hozzájárul a várost környező települések fejlődéséhez, mivel az embereknek a természetes környezethez való vonzódásából eredő igényét a lakóhelyén való kielégítéssel lehetővé teszi. Budapest esetében az 1963. évi adatok szerint több mint 160 000 ember vett részt az elővárosi ingaforgalomban, és ennek közel 70%-a a MÁV vonalain utazott. Az ingázók 65%-a naponta vette igénybe a közlekedést, míg 35%-a hetenként egy alkalommal, mert általában 50 km-nél nagyobb távolságról jár be.

Becslések alapján az elővárosi forgalomban rendszeresen résztvevők száma 1980-ra megközelíti a 200 000 főt, ami meghaladja a jelenleg rendelkezésre álló szállítókapacitás legfelsőbb értékét is.

A lakóhely és munkahely között ingaforgalomban a munkahelyet adó település munkaerő vonzási körzetének hatását döntően befolyásolja az utazással eltöltött idő. Átlagban a 90 perces utazási, illetve 120 perces úton töltött idő a leggyakoribb. Az utazási időtartam alapján, a munkahelytől kiinduló centrális izochron vonalak megvonása általában kielégítő támpontot nyújt a vonzási körzet nagyságáról és kiterjedéséről. Az izochron térképek egyben megmutatják azt is, hogy egyes közlekedési eszközök technikai vagy üzemviteli változásai hogyan befolyásolják a vonzási körzetek alakulását. Ezért ezt fel lehet használni az utasáramlási irányok központi intézkedéssel való korrekciójára is.

Az elővárosi közlekedés várható problémáinak megoldásához a településfejlesztési és közlekedési szakemberek közös munkájára van szükség. Ha megvizsgáljuk ugyanis a környékről a városba bevezető vasúti hálózatok helyzetét az érkező és induló utasoknak a városban történő szétosztása szempontjából, akkor négy különböző megoldás lehetséges. Az első megoldás a városmagon belül nagyjából felszín alatt vezetett átmenő vonal. Az ilyen megoldás rendkívül költséges, és csak önálló gyorsvasúti hálózat esetén gazdaságos. A második megoldás az, hogy az érkező utasokat a vasút a városközpont területére viszi be és onnan a helyi tömegközlekedési eszközökön keresztül érik el céljaikat. Ezzel gyakorlatilag közel azonos értékű megoldás az, hogy a vasúti pályaudvart a városközpont peremén helyezik el, ahol már a helyi tömegközlekedési eszközök járatsűrűsége és viszonylata biztosítani tudja az utasok többségének az átszállás nélküli célbaérést. Végül a negyedik esetben a vasút csak a város pereméig szállítja az utast, és innen már a városi közlekedési hálózaton keresztül kell elérnie célját.

A fenti megoldások elemzése alapján lerögzíthetők az alábbi elvek. A városközpontban vagy annak peremén elhelyezett vasúti pályaudvarokat — mint például a budapestieket — az utazóközönség érdekében nem szabad kijebbetelepíteni. Egyúttal a városnak magának is érdeke a központosan elhelyezett pályaudvar megtartása, mert nem ró újabb terheket a helyi tömegközlekedési eszközökre. A vasúti pályaudvarok közötti közvetlen kapcsolat, lehetőség szerint gyorsvasúti — földalatti vasút — vonalvezetéssel, nagyban elősegíti a városon belüli tömegközlekedést.

A kialakult budapesti helyzetben meg kell még említeni a nagyvasút és gyorsvasút egyesített fejlesztésének kérdését, amely a városfejlesztéssel szoros kapcsolatban áll egyrészt a beépítettség miatt, másrészt a szintbeli keresztezések csökkentése miatti töltésen való vezetés következtében. Az eddig elvégzett vizsgálatok azt mutatták, hogy van lehetőség a gyorsvasúti hálózatot jórészt a MÁV vonalhálózatra és a meglévő pályaudvarokra támaszkodva kiépíteni. Természetesen ez egyes viszonylatokban szükségessé teszi a harmadik, sőt negyedik vágány megépítését, mint például a ceglédi vonal esetében. Szükséges továbbá a megállóhelyek magas peronos kiképzése, önműködő jelző- és vonatmegálló berendezések beépítése. Jelenleg a MÁV elővárosi forgalmának jelentős részét mozdonnyal vontatott ingaszervevények bonyolítják le. Ezeket a gyorsvasúti hálózat megépítése esetén motorkocsis vonategységekkel kell felcserélni, amelyek a gyors tömegközlekedés igényeinek jobban megfelelnek.

Az elővárosi forgalom jövőbeni fejlesztéséhez tartozik még a távolsági autóbuszjáratok további kiterjesztése. A normál hálózaton kívül ugyanis az ingaforgalom lebonyolításában, megfelelő kocsipark esetén, a jelenleginél nagyobb feladatokat oldhat meg. Elsősorban feladata a vasúttól távol eső területek munkaerőjének a városba való beszállítása, a vonzási körzetnek megfelelően kialakult centrális izochron vonalak alapján. Másodszor a vasúti ingaforgalom elősegítése azáltal, hogy a távolabb eső települések és a vasútállomások között az úgynevezett ráhordó forgalmat látja el, és ezáltal kiszélesíti a vasútvonalak mentén kialakult perifériális izochron vonalakat. Harmadik mód, hogy egyes túlszűfolt vasútvonallal párhuzamosan működve csökkentse a csúcsforgalmi zsúfoltságot. Ennek hatékonyságára ad felvilágosítást a dinamikus izochronok megszerkesztése. Végül szervezhetőek olyan céljáratok, különösen egyes nagyobb ipari létesítmények esetén, amelyek egy vagy két településről közvetlenül a munkahelyig szállítják az ingázó munkaerőt. Szüksé-

ges még megemlíteni azt, hogy a távolsági autóbuzsközlekedés esetén is helytálló a vasúthoz hasonlóan az a megállapítás, amely szerint a végállomást a városközpontban vagy annak határán célszerű elhelyezni, az utas kényelme és a helyi közlekedés terhermentesítésére egyaránt.

Az eddig ismertettek alapján is egyértelműen megállapítható, hogy a településfejlesztés és a közlekedésfejlesztés problémái egymással a legszorosabb kapcsolatban vannak. A közlekedés megnövekedett szerepe a települési táj és településszerkezet formálásában döntő befolyást kapott és segítségével újfajta települési hálózat alakulhat ki.

A közlekedéspolitikai koncepciókban lefektetett elvekben a városi és elővárosi közlekedésre vonatkozó fejlesztési irányok szélesebb körben való megismerése és érvényesítése, továbbá az új gazdasági mechanizmusban a tanácsi szervek megnövekedő feladatai következtében az egységesebb közlekedési szemlélet megvalósítása érdekében, a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium módszereket állított össze a regionális, a városkörnyéki és városi tömegközlekedés fejlesztési terveinek elkészítésére. Ennek keretében lerögzítésre kerültek azok az általános irányelvek is, amelyeket a városi közlekedésfejlesztési terveknek ki kell elégíteniük ahhoz, hogy a városfejlesztési tervekkel a megfelelő összhang biztosított legyen, és ugyanakkor a közösség és a közlekedés érdekeit is szem előtt tartva az állandóan növekvő jogos közlekedési igények kielégítése megvalósítható legyen.

Az egyéni és tömegközlekedési eszközök nagymértékű fejlődése és az utazási igények állandó növekedése folytán a városi közlekedésfejlesztési tervek egyre nagyobb jelentőségűvé válnak. Az utazási igényeket és azok változásait az életszínvonal emelkedésén kívül, a város várható fejlődése, a lakosság lakó- és munkahelyi eloszlása, igazgatási, bevásárló üdülő, sport és szórakozási létesítményeinek nagysága és elhelyezése határozza meg, amelyekre vonatkozólag a városrendezési terv területfelhasználási terve ad felvilágosítást. A városrendezési tervben az új létesítmények elhelyezésénél figyelemmel kell lenni az adott közlekedési lehetőségekre, valamint a növekvő közlekedési igények miatt egyes járulékos létesítmények időben való megtervezésére, például a szerviz és üzemanyagkút-hálózat kiépítésére. Ha el akarjuk kerülni, hogy városaink jövőbeni fejlődését a közlekedés megakadályozza, akkor a legfontosabb irányelv az, hogy a városi közlekedéstervezésnek együtt kell működnie a városrendezési tervezés egyéb ágaival, és ebben az együttműködésben megfelelően érvényesüljenek a

közlekedés városformáló szerepének új vonásai.

A másik alapvető elv az, hogy a városi utazási igények kielégítését minden közlekedési módra kiterjedően komplexen kell megtervezni, de az útfelület elégtelensége esetén a tömegközlekedési eszközök elsőbbségét szükséges előtérbe helyezni. A tömegközlekedés megfelelő igénybevételét egyrészt a tömegközlekedési járművek korszerűségének és kényelmének növelésével, másrészt kedvező viszonylati kialakításával vonzóvá kell tenni, hogy a magángépkocsi-forgalom növekedéséből eredő egyre növekvő útfelület felhasználás és parkolás problémáit enyhíteni lehessen.

A gépkocsiforgalom állandó növekedése miatt a városi úthálózat fejlesztésére, a gyorsforgalmi utak építésére nagyobb súlyt kell fektetni, és amennyiben az állami lehetőségek ehhez nem elegendők, akkor meg kell vizsgálni, hogy a terhek egy részét hogyan lehet áthárítani a közlekedési utakat használókra, pl. útvám kivetésével egyes útszakaszokra. A meglévő úthálózat kapacitásának növelésére szükség szerint fel kell használni a legkorszerűbb irányítástechnikai berendezéseket és automatikákat.

A városközpontban, illetve annak egyes részein forgalomkorlátozásokat kell megvalósítani, és oda csupán a legfontosabb igazgatási és gazdasági egyéni forgalmat szabad beengedni. A szűkös parkolóhelyek igénybevételét a parkolási díj kiterjesztésével célszerű adminisztratív úton is szabályozni, hosszabb parkolás esetén progresszív kulcs alapján. Ez idő szerint London belterületén 15 000, Párizsban közel 80 000 parkolóóra van felszerelve. A tapasztalatok szerint ez is hozzájárult ahhoz, hogy kevesebb kocsi megy be a városközpontba. Ezzel egyidejűleg a városközponton kívül növelni kell a parkolóhelyek számát; lehetővé tenni, hogy onnan tömegközlekedési eszközzel a központba be lehessen jutni.

A városokban a fokozódó motorizálás egyrészt a kipufogógázok okozta levegőszennyeződést növeli, másrészt az utcák zajszintje állandóan növekszik, ezért a városi lakosság életkörülményeinek javítása érdekében a forgalom nagy részét lehetőség szerint a főhálózat útjaira kell terelni úgy, hogy az általuk határolt területeken belül csak a helyi célforgalom bonyolódjék le. A lakónegyedeken belül a városrendezési szakemberekkel egyetértésben csak gyalogos utakat és gyalogos negyedeket is célszerű tervezni.

A modern város kapui — átvitt értelemben — a vasúti és autóbussz pályaudvarok, vízi és légi kikötők, amelyeken keresztül a város közössége a városon kívüli területekkel és országokkal összekapcsolódik. Ezeknek fejlesztése országos koncepciók alapján történik, de a városi közlekedésfejlesztési tervnek tartalmaznia kell a közúti közlekedéssel való kapcsolatukat és távlati fejlesztésükhöz szükséges területigényüket, továbbá a vasúti, vízi és légi közlekedés várost érintő vonatkozásait, az egyenlő kapacitás elve alapján.

Az ismertetett irányelvek is bizonyítják, hogy a városi közlekedés tervszerű fejlesztése milyen alapvető befolyást gyakorol az állandóan fejlődő város kialakulására, nemcsak az új telepítésű részekben, hanem a történelmi városmagon belül is. A város állandó hozzáalakítása a benne élő és dolgozó emberek igényeihez folytonos erőfeszítéseket kíván a városfejlesztéssel foglalkozó mérnökök, urbanisták és városi vezetők részéről, hogy mindenkor a város összedekeit szolgáló megoldásokat válasszák ki az adott lehetőségek közül. A különböző szakterületek összefogása és közös elképzelések kialakítása ezen a területen nélkülözhetetlen, és ebben kiemelkedő szerepet játszhat a Magyar Urbanisztikai Társaság.

A városi közlekedés fejlődési tendenciáján keresztül ismertetett néhány szempont a településtudomány és közlekedéstudomány rendkívül nagy és komplex területéről csak néhány jelentősebb, jellemzőbb kapcsolatot emelt ki. Az összefüggések elemzése és tudományos értékelése még igen sok kérdésben a jövő feladatai közé tartozik. Ezt a feltáró munkát még az is nehezíti, hogy a közlekedés területén a technikai fejlődés dinamikája egyre gyorsul, és az új megoldások helyes beillesztése a város fejlődésének irányvonalába nehéz és felelősségteljes feladat. Ha elfogadjuk Arisztotelész megállapítását, amely szerint: „A települések összetartozása olyan távolságoktól függ, amelyeket reggeltől estig meg lehet tenni”, akkor a 240 km/h-s sebességű vasúti, a légpárnás vagy hordszárnyas hajók és szuperszónikus sebességű utasszállító repülőgépek korszakában a mi generációnkra háruló feladat az, hogy városaink fejlődését olyan irányban alakítsuk ki, amely a későbbi generációk további fejlesztéséhez alapul szolgálhat, és ezzel hatékony segítséget nyújtunk a nagyarányú városodási folyamat problémáinak megoldásában.

A TELEPÜLÉSTUDOMÁNYI KUTATÁSOK JELENLEGI HELYZETE ÉS FELADATAI

Dr. NOVÁK PÉTER

a műszaki tudományok kandidátusa

Amikor a Településtudományi Közlemények szerkesztő bizottsága felkérte dr. Novák Pétert, foglalja össze a településtudományi kutatások jövőbeli feladataira vonatkozó elképzeléseit, az a cél vezette, hogy a szakmai közvélemény tájékoztatást kapjon a kutató munka legfontosabb elvi, szervezeti és módszertani problémáiról, és ezeket megismerve, lehetőség nyíljon a kutatási terv végrehajtásának széles körű társadalmi ellenőrzésére. Az itt következő tanulmány a szerző tragikus elhunytával ennél is nagyobb jelentőséget kapott: tudományterületünk egyik kimagasló egyéniségének, a kutató munka fáradhatatlan szervezőjének szellemi végakarataává vált.

Dr. Novák Péter rövid élete sokirányú, eredményekben gazdag munkában telt el. A fiatal építész sikeres középület- és ipari építlettervezőnek indult; képességeiről több irodaház és üzemi épület tanúskodik. Érdeklődése azonban hamarosan túlnőtt az egyedi épület problematikáján és élethivatását az urbanisztika művelésében találta meg. Felismerve, hogy az akkor kibontakozó településtudománynak képzett kutatókra van szüksége, vállalta a tanulás, önképzés nehéz munkáját: a szakterület első akadémiai aspiránsa lett. Választott témája, a városi ipari terület tervezésének problémaköre, amelyből később nagysikerű kandidátusi disszertációját írta, további tudományos pályáján végigkísérte. Példamutató az a kitarítás, amellyel több mint egy évtizeden keresztül mindig újabb és újabb kutatásokkal korábbi eredményeit fejleszteni — szélesíteni és mélyíteni — igyekezett. Publikációs és kéziratái még hosszú időn keresztül szinte kizárólagos hazai forrásai lesznek minden olyan kutató munkának, amely a város és az ipar kölcsönhatásaiból származó településtudományi problémák tisztázására irányul.

A tudományos gondolkodás, a széles körű ismeretek tükröződnek településtervezői tevékenységében is. Tervei az összefüggések sokoldalú megvizsgálásán, az adott feladatban rejlő lehetőségek módszeres mérlegelésén, a legkorszerűbb tervezési elvek alkalmazására való törekvéseken alapulnak. A városrendezői munkát nem korlátozta tervek készítésére; elképzeléseinek vagvalósulását állandóan figyelemmel kísérte, ha kellett, aktív beavatkozással segítette elő az építés eredményességét. A tervezés, megvalósulás és a megvalósítás utáni állapot értékelése egységes folyamattá olvadt össze tevékenységében. Ez növelte terveinek hatékonyságát, és állandó tanulságokkal szolgált számára.

A magyar urbanisztika egyik kitűnő szervező egyéniségét is elveszítette dr. Novák Péterben. Amikor három évvel ezelőtt a településtudományi kutatások művelésének bázisává vált a Városépítési Tudományos és Tervező Intézet, nagy lelkesedéssel vállalta ennek az előkép nélküli munkának a megindítását és vezetését. Elsősorban az ő hozzáértésének és szervezőkészségének köszönhető, hogy az akkor felállított kutatási szervezet meghatározott terv szerint, kialakult keretek között működve, egyre fejlődő munkamódszerekkel, magas színvonalon felel meg feladatának.

A Településtudományi Közleményeket szerkesztő és kiadó három intézményt külön-külön is súlyos csapás érte dr. Novák Péter elhunytával. A Magyar Urbanisztikai Társaságnak vezetőségi tagja, több munkabizottságának aktív résztvevője volt, a Városépítési Tanszéken töltötte aspiráns-éveit, a Városépítési Tudományos és Tervező Intézet egyik hivatott vezetőjét vesztette el benne. Külön gyászolja őt a Településtudományi Közlemények szerkesztő bizottsága, amelynek munkájában annak meg-

alakulásától kezdve fáradhatatlanul részt vett. Állandó gondja volt a helyes szervezeti és tartalmi keretek megtalálása, feltékenyen örködött a Közlemények színvonalán, biztos szemű bírálója volt a közlésre szánt írásoknak.

Az alábbi, szomorú aktualitással bíró tanulmányában dr. Novák Péter eddigi tudomá-

A Településtudományi Közlemények korábbi számában tanulmány jelent meg¹, amely a magyar településtudomány elmúlt évtizedekben elért eredményeivel és jellemző problémáival foglalkozott. Jelen tanulmányban — támaszkodva az említett cikk megállapításaira is — elsősorban néhány fontosnak vélt jelen és jövő feladatra igyekszünk rámutatni.

A településtudomány hazánkban a felszabadulás utáni évtizedekben jelentős fejlődésen ment át. Szinte azt mondhatjuk, hogy egy teljes fejlődési korszakot hagyunk most magunk mögött, a maga jellemző erényeivel és hiányosságaival. Ez a megállapítás természetesen csak nagy vonalakban, durván jellemzi az utolsó néhány évben lezajlott fordulatot, hiszen teljesen egyértelműen nem állíthatjuk azt, hogy az említett tudományfejlődési korszaknak végére értünk, hogy már gyökeres változás következett be. A tudomány fejlődésében ilyen hirtelen, pontosan elhatárolható változásra ritkán lehet számítani. Mégis a településtudományi kutatásban változások vannak, amelyek valószínűleg tudományágunk új, fejlettebb stádiumának kezdetére utalnak. Ilyen változás nemcsak hazánkban érezhető. A településtudomány nemzetközi fejlődését nyomon kísérve azt láthatjuk, hogy a legtöbb országban (szocialista és kapitalista országokban egyaránt) szervezeti és módszertani változásokat hajtanak végre a településtudományi kutatásban. Ennek következtében mindenütt jelentős mértékben változik a kutatások tervszerűsége, iránya és előreláthatólag eredményessége is.

Ezért is véljük időszerűnek azt, hogy éppen most szóljunk röviden hazai településtudományunk várható fejlődéséről, azokról a problémákról, amelyek ma e fejlődés kezdetén felmerülnek, valamint azokról az eszközökről, módszerekről, amelyekkel — úgy véljük — e fejlődést elő lehet segíteni.

Elsősorban a tervszerűség problémájával kívánunk foglalkozni.

A tervszerűség a magyar településtudományban viszonylag korán megmutatkozott.² Az 1950-es évek elejétől a legutóbbi évekig eltelt korszakot hazánkban tulajdonképpen a tervszerűen művelt településtudomány kezdeti korszakának nevezhetjük. Eredményei elsősor-

nyos tapasztalatait összefoglaló és élete új, minden eddiginél nagyobb feladatot jelentő szakaszát elindító gondolatait vetette papírra. Ez a szakasz biztató eredményekkel megkezdődött ugyan, de a folytatás már másokra hárul. Ehhez a folytatáshoz találunk útmutatást az itt következő sorokban.

ban az Építőipari és Közlekedési Műszaki Egyetem Városépítési Tanszékének munkájához, valamint a Magyar Tudományos Akadémia Településtudományi Bizottságához és egyéni kutatókhoz fűződnek. E korszakban a kibontakozó szocialista átalakulás által megszabott új feladatok és a meginduló jelentős településfejlődés által keltett igények, lehetőségek első és szükségszerűen gyors megválaszolása volt a feladat. Ebből természetszerűen következett az is, hogy a kutatások igen széles körre terjedtek ki, számos témát vetettek fel, de nem tudtak mindegyikre választ adni, illetve az adott válasz helyenként hiányos vagy nem volt elég alapos. Ugyanebben a periódusban indult az Építésügyi Minisztérium irányításával az akkor alakult új városrendezési tervező szervek keretében a nagyobb arányú városrendezési munka is. E kétféle tevékenység egymásra hatása igen hasznosnak bizonyult. A tervezési munka során felmerülő problémák megtermékenyítették a kutatási munkát, ugyanakkor pedig az aránylag kisszámú és szerény anyagi körülmények között dolgozó kutatógárda is képes volt a tervezés számára legszükségesebb, a korszerű városépítés által megkívánt mutatószámokat, normatívákat, irányelveket elkészíteni. A korszak végén már tudományágunk egyes területein a feladatok részletesebb kimunkálására is sor kerülhetett, és a megjelent kiadványok — elsősorban a Településtudományi Közlemények — a szakma művelőinek szélesebb köréhez, sőt egyes, a szűkebb városrendezési területen kívül álló szakemberekhez is eljuttatták a településtudomány első próbálkozásait. Ezzel felhívták a figyelmet egy új tudományág jelentkezésére, első lépéseire.

A tudományterület e korszakban lényeges fejlődést ért el.³ Sikerült figyelmét kiterjeszteni a települések tervezésével, fejlesztésével, üzemeltetésével kapcsolatos csaknem minden mozzanatra, sikerült a települések elszigetelt szemlélete helyett felismernie a hálózati összefüggéseket, valamint a településfejlesztés kapcsolatát a népgazdaság fejlődésével és a társadalmi átalakulással.

Az említett eredmények elismerése mellett is rá kell azonban mutatnunk a kutatási munka bizonyos tervszerűtlenségére. Ez elsősorban abban jelentkezett, hogy a többfelé folyó kuta-

tási munka összhangja nem volt mindig kielégítő. Előfordult az, hogy több kutatóhelyen párhuzamosan azonos jellegű kutatás folyt, de méginkább az, hogy jelentős munkákat egyetlen kutatóhelyen sem végeztek el. Így ez utóbbiak eredményei, bár a gyakorlat számára igen fontosak lehetnek volna, elmaradtak. Az egyenetlenség a kutatás tervezésében befolyásolta még az egyébként egyedileg értékes kutatási munkákat is, mert gyakran hiányoztak a szükséges kapcsolódó és kiegészítő kutatások, amelyek az össz munka valódi értékét biztosították volna. Ezeknek a tervszerűségben mutatkozó hiányosságoknak egyik okát abban is találhatjuk, hogy nem állt megfelelő kutatóbázis a településtudomány rendelkezésére, a kisebb kapacitású, szétszórt kutatóhelyek pedig nem voltak minden esetben felkészülve nagyobb lélegzetű vagy speciális szakembereket kívánó kutatások elvégzésére.

Világosan kell látnunk azonban, hogy minden új tudományág művelésének első szakaszában a spontán tudományos munka dominál; ez volt a helyzet a településtudományi kutatásokkal is. Mégis, tekintettel korunk általánosan gyors tudományos és műszaki haladására, másrészt pedig a gyakorlat által felvetődő problémákra, viszonylag igen hamar, már az 1960-as évek elején elérte tudományágunk annak a szakasznak a kezdetét, amelyben a tervszerűség a korábbinál sokkal nagyobb mértékben érvényesült. Mint arra már az előzőkben utaltunk, eleinte ez a tervszerűség csak formális volt. Az OTTKT (Országos Tudományos Távlati Kutatási Terv) 1960. évben történt kidolgozásával kapcsolatban a településtudomány önálló főfeladatként (a 60-as számmal megjelölve) szerepelt. A főfeladat kutatási terve azonban — egyrészt a felmerült számos probléma zsúfolódása, másrészt a tudományszervezésben való viszonylagos tapasztalatlanság miatt — eredeti megfogalmazásában inkább a gyakorlat által támasztott igények gyűjteménye, mint kellően összerendezett tudományos terv volt. Ez a munkában is nehézséget okozott. Tudományágunk szervezeti helyzetében, a kutatóhelyek szervezeti átalakításában azóta bekövetkezett változás miatt (amelyről a későbbiekben még szólni fogunk) újabb lépésként az 1965. év II. felében nyílt lehetőség olyan távlati tudományos kutatási terv kidolgozására, amely a kutatási kapacitások és a legfontosabb feladatok számításbavételével reális, összefüggő, célratörő módon meghatározott feladatokat jelölt ki a településtudomány számára.⁴

E terv jellemzői:

1. A terv egy fő, *központi célra irányul*. Ez a cél a magyar településhálózat szocialista re-

konstrukcióját elősegítő elvek, módszerek tisztázása. Mielőtt részletesebben rátérnénk a cél elemzésére, egész röviden megindokoljuk, hogy miért éppen ezt a célt választottuk a távlati terv központi feladatául. Ebben az elhatározásban az vezette a magyar településtudomány központi szerveit, hogy megfeleljenek a tudományos kutatás vonalán annak a munkának, amely a gyakorlati településfejlesztés terén a következő évtizedekben előtűnik áll. A magyar településhálózat (értve ezen az egész hálózatot és egyes részeit, a településeket) helyzete, sűrűsége, fejlettsége nem indokolja azt, hogy nagyobb számú új település építésére kerüljön sor a következő években. Épp ellenkezőleg: sürgős szükség van településeink rekonstrukciójára, mégpedig oly módon, hogy ezen rekonstrukció révén a múltból átvett helytelen vonások felszámolásával új, a szocialista életformának jobban megfelelő telepítési körülményeket teremtsünk a magyar nép számára. Ezen túlmenően a rekonstrukciós témának középpontba állítását indokolja egy tudományelméleti szempont is. Településtudományunk egész eddigi tevékenysége során elsősorban új települések, településrészek problémáival, ilyenekre vonatkozó elvek, mutatószámok, elgondolások kialakításával foglalkozott. Ez érthető is, hiszen új elemek megvalósításánál lehet a tervezési, fejlesztési elveket legtisztábban meghatározni, keresztülvinni. Most azonban már elérte tudományágunk fejlődésének abba a korszakába, amelyben továbblépve jobban differenciálhatunk a megoldandó feladatok között, és így napirendre tűzhetjük a rekonstrukcióval kapcsolatos speciális kérdések vizsgálatát, elemzését is.

Visszatérve a központi cél meghatározására, a célban foglalt egyes fogalmakat, azok jelentését, tartalmát részletesebben elemezhetjük. Elsősorban a *szocialista* kifejezés tartalmáról kell szólnunk. Azért használjuk a szocialista rekonstrukció megjelölést, mivel a kidolgozandó problémák vizsgálatánál szocialista társadalmunk szempontjai vezetnek bennünket. Ennek megfelelően vizsgálni kell a kutatás során, hogy melyek azok a legfontosabb problémák, amelyeket társadalmunk szocialista, később kommunista fejlődése a városrendezés számára felvet, milyen életkörülményeket fog biztosítani a társadalom ilyen fejlődése a távlatban településeink lakói számára, milyen lehetőségeket nyújt társadalmunk fejlődése a települések fejlődéséhez, városépítési elveinek további kialakításához és megvalósításához. Tágabban értelmezve ezt a gondolatot, mondhatjuk azt is, hogy ezzel kapcsolatban vizsgálnunk kell a bekövetkező műszaki fejlődés okozta követelményeket, igényeket és ezek kielégítésének módját, vala-

mint el kell végeznünk a szocialista társadalom fejlődésével párhuzamosan, abból következően állandóan növekvő, szélesedő gazdasági lehetőségeink elemzését, vizsgálni azok kihatását a városrendezésre.

Azt, hogy kutatásunk a magyar településhálózatra vonatkozik, tulajdonképpen nem kellene magyaráznunk. Mégis megjegyezzük, hogy ennek kihangsúlyozásával elsősorban arra a célra kell rámutatnunk, hogy nem a rekonstrukciós problémával általában, hanem annak hazai problémáival kívánunk a kutatás folyamán foglalkozni. Ez természetesen feltételezi a magyar adottságok, településeink részletes helyszíni vizsgálatát, a problémák alapos tanulmányozását. Viszont fel kell használni a hasonló gondokkal küzdő szocialista országok tapasztalatait, sőt a külföldi irodalomban fellelhető más értékes tapasztalatokat is, de természetesen megfelelő értékelés és a hazai viszonyokra való adaptálás után.

2. A távlati kutatási terv másik fontos jellegzetessége az, hogy a benne foglalt kutatási célok egymással *összehangolt rendszert alkotnak*. E párhuzamosan futó kutatási irányokat az alábbiakban jellemezhetjük.

Elsősorban természetesen a *rekonstrukció problémáinak kutatását* kell megemlítenünk. A feladatot az eddigiekben már részletesen elemeztük. Ez a kutatás képezi a legfontosabb feladatot, ezt kell a többinek is elősegítenie, alátámasztania.

A *tudományelméleti kutatások* olyan területre irányulnak, amely eddig egyik legelhanyagoltabbnak bizonyult, talán nemcsak hazai településtudományunkban, de eddigi tapasztalataink szerint a külföldi hasonló jellegű kutatási tevékenység keretében is: a településtudomány és tervezés alapját képező szemléleti kérdésekre, valamint a tudományterület lehatárolási problematikájának tisztázására. Emellett kutatni kell az új kutatási és tervezési módszerekre vonatkozó problémákat is, mint például a matematikai módszerek alkalmazásának lehetőségét a településtudományban, a tervezés és fejlesztés közötti korrelációk kérdését, az új technika alkalmazását a városrendezésben stb. E problémákra jelen tanulmányunkban még kissé részletesebben visszatérünk.

Egy másik kutatási irány — szoros összefüggésben az eddigiekkel — a *településtörténet* művelésével foglalkozik. Itt elsősorban nem retrospektív, a múltat öncélúan feltáró kutatásról van szó, hanem a településtörténet olyan műveléséről, amely településeink múltját, kialakulásuk folyamatát és ebből következően jelen jellegzetességeiket a jövő fejlődésének elő-

készítése, a helyes fejlesztési irány, a realitások jobb figyelembevételének előkészítése szempontjából vizsgálja. E tekintetben ki kell említeni az 1966. évben indult településszerkezet-történeti kutatást, amely legfontosabb településeink szerkezetének kialakulását a rekonstrukció útján való továbbfejlesztés szemszögéből vizsgálja, és igyekszik ilyen értelemben a magyar települések szerkezeti tipizálását elvégezni.

További, a főiránnyal összehangolt kutatási cél a *tervezés* (városrendezési és regionális rendezési tervezés) *módszertanának* kutatása. Ezenbelül a tervfajták és összefüggéseik kutatására, illetve meghatározására, új tervfajták kidolgozására, a tervek alkalmazási területének kimunkálására kerül sor. Ez a kutatási terület már részben összemosódik a műszaki fejlesztési tevékenységgel.

Még egy igen fontos, az előbbiekkal szorosan összefüggő kutatási területet kell kiemelni: a *lakás- és kommunális politika településtervezési vonatkozásainak* vizsgálatát. Az a tény, hogy ez a témakör is szerepel a településtudománnyal foglalkozó kutatások körében, annak következménye, hogy mind szélesebb körben ismerik fel a lakáspolitikai elválaszthatatlan összefüggését a városrendezési, településfejlesztési kérdésekkel is. A két problémakör között olyan kölcsönhatások vannak, amelyeknek elhanyagolása mindkét kérdéscsoport kutatásait hátravetné, ápolásuk viszont elősegíti a realisabb településfejlesztést és a nagy összefüggésekbe jobban beilleszkedő lakáspolitikai elvek kialakítását is. Ugyancsak szoros összefüggést mutat a településfejlesztéssel, városrendezéssel — és ezért is e kutatási irányhoz tartozik — a városgazdálkodási problémák egész sora. Elsősorban olyan kérdésekre gondolunk itt, mint a települések üzemeltetésével, bizonyos szolgáltatások ellátásával összefüggő városgazdasági kérdések. Tágabban értelmezve azonban a kommunális gazdálkodás szinte valamennyi — nem speciálisan a vállalati igazgatás körébe tartozó — kérdése valamiféle összefüggést mutat a településfejlesztéssel. Úgy tapasztaljuk, hogy már a kutatások jelenlegi, viszonylag kezdeti stádiumában is megmutatkozik ezen összefüggések felismerésének előnye, de méginkább tapasztalható lesz ez akkor, ha a városrendezési alapproblémák tisztázása után a megvalósítás kérdéseivel, részletekbe menő gazdaságossági problémákkal fogunk foglalkozni.

3. Végül a terv jellegzetességeként meg kell említenünk a benne foglalt feladatok összehangoltságát, *rendszerességét*: azt, hogy a terv alapját a feladatok elvégzésének meghatározott időbeli egymásutánjával lehet legcélszerűbben megközelíteni, és hogy ezt az egymásutánt a

terv alapvető koncepciója szerint már a terv készítése és tárgyalása során elő kell irányozni.

Mindezek szemléltetésére a továbbiakban megkíséreljük a terv felépítését, annak lényeges részeit, összefüggéseit bemutatni. Az alábbiakban röviden ismertetjük a terv tartalmi szempontból leglényegesebb részeit.

A településtudomány alapvető elvei és módszerei

A településtudomány elvi, szemléleti alapjai, kapcsolatai, határterületei. E témakör a településtudomány komplexitásának, szemléleti alapjainak, ezzel kapcsolatosan határainak vizsgálatát foglalja magába. Ezen belül tárgyalja a társtudományok (pl. a településföldrajz, településtörténet) beletartozását, az azokkal való kapcsolatok, illetve a velük szemben támasztott igények problémáját, az együttműködés lehetőségét, irányait, a más tudományágakkal, valamint a népgazdasági ágakkal a gyakorlatban leginkább előforduló átfedések, párhuzamosságok lehetőségét, illetve elvi alapokon való kiküszöbölését. Ide tartozik a fontosabb, még tisztázatlan tudományos fogalmaknak kutatások végeredményeként való meghatározása.

A településfejlesztés eszközei és ezek kapcsolatai a településtudománnyal, a tudományterület ennek megfelelő tagozódása, ágazatai. E témacsoportban kerül sor a településfejlesztés eszközeinek (kutatás, jogszabályok, vizsgálatok, tervezés, végrehajtás, lakás- és kommunális gazdálkodás, üzemeltetés, igazgatás stb.) rendszerezésére, összefüggéseik, elméleti megalapozottságuk vizsgálatára; valamint a településtudomány belső tagozódásának ezzel kapcsolatos revíziójára, illetve továbbfejlesztésére, az egyes belső ágazatok, illetve ismeretcsoportok (településrendezés, -tervezés, -gazdálkodás) tartalmának, határainak, kapcsolatainak részletesebb vizsgálatára és meghatározására.

A településtudomány művelésének módszerei, különös tekintettel az ismeretek feltárássára, rendszerezésére, igazolására, a mérési lehetőségekre és ezekkel összefüggésben a kutatások módszerére. A témakörbe tartozik az ismeretek feltárássának és igazolásának módszerbeli vizsgálata, rendszerezése. Fontos helyet foglal el a kutatási témák között a kísérleti módszerek és felhasználási módjuk kialakítása, megvalósult állapotok vizsgálati módszereinek vizsgálata, a mérési lehetőségek, alapok és módszerek (köztük a korszerű matematikai módszerek felhasználhatóságának) vizsgálata, a településtudomány szempontjából ezzel kapcsolatosan a jelenlegi számszerű ismeretek, előírások, mu-

tatószámrendszerek elvi vizsgálata, rendszerezése, fejlesztése. Itt kell foglalkozni a távlatok, illetve távlati tendenciák, elgondolások meghatározásának elvi és módszerbeli alapjaival, valamint a településtudományi ismeretek rendszerezésének módszereivel, az eddigi rendszerezések és általában kutatások módszereinek fejlesztésével.

A magyarországi településhálózat és települések szocialista rekonstrukciója: a területrendezés, településfejlesztés és a szakigazgatás feladataival kapcsolatos kutatások

Szociológiai kutatások, a társadalmi fejlődés hatásainak, az ezzel kapcsolatos társadalmi igényeknek vizsgálata, ideértve a szükséges statisztikai, demográfiai vizsgálatokat is. A már folyamatba tett kutatások eddigi eredményeinek összegezett értékelése után, illetve ezzel kapcsolatban a témakörön belül szociológiai és statisztikai módszerekkel kell vizsgálni a települési igényeket és módokat, a különböző társadalmi csoportoknak mind jelenlegi, mind jövőbeni tendenciaként előrelátható életmódja vonatkozásában, különös tekintettel a lakásigény, a szolgáltatások (kommunális létesítmények) és a közlekedési lehetőségek összefüggéseire. A kutatások a főbb fokozatokra (lakás, környezet, település) és a településhálózat rekonstrukcióját érintő főbb témakörökre (városba áramlás, ingavándorforgalom, főváros, elővárosok, jellegzetes városok, városkörnyék, központok, külterületek, régi városrészek, mezőgazdasági települések, mezővárosok és tanyaarendszerű települések stb.) differenciálttaban kerül sor.

Településegészségügyi kutatások, az egészségügyi igények és kielégítési lehetőségeik vizsgálata. Alapvető feladat a magyar települések egészségügyi helyzetének feltárása. Ez módot ad arra, hogy meghatározhatók legyenek a problémák megoldásának eszközei. Főként a városi lakosság levegőszennyezés és bűz elleni védelmét, a nap sugárzásának közegészségügyi hasznosítását, a lakosság víz- és talajszennyeződések elleni védelmét biztosító városrendezési eszközökkel kell foglalkozni. Sor kerül a lakosságnak a városi életmód ártalmait elleni védelmével foglalkozó, az ennek érdekében felhasználható városrendezési eszközöket vizsgáló kutatásra is.

Népgazdasági szintű műszaki-gazdasági hatékonysági vizsgálatok. A feladat: kutatási és tervezési módszerek kidolgozása a regionális és településtervezés területén, a hatékonyság mé-

réséhez a tervmegoldások gazdaságossági értékeléséhez — figyelembe véve az ütemezés és a gazdaságosság, valamint a realitás összehangolását.

Közlekedési és közműkutatások, a közlekedési és közműigények, lehetőségek vizsgálata. E témacsoport két nagy kutatási területet ölel fel.

Az első a közlekedés várható fejlődéséből származó településtervezési igények és követelmények meghatározásával, ennek alapján pedig a települések szerkezete fejlesztésének közlekedési vonatkozásaival foglalkozik, különös tekintettel a meglévő városrészeknek az új közlekedési igények számára való alkalmassá tételére. A közlekedés várható fejlődésének ismeretében vizsgálja a közlekedési kapcsolatok befolyását a településcsoportokra, kisebb regionális egységek kialakítására, intézményellátására, illetve az e téren ma fennálló helyzet fejlesztésére.

A második kérdéscsoport kutatását különböző közműfajták alkalmazása gazdaságossági határának vizsgálata alapozza meg. Ennek eredményei alapján lehet majd vizsgálni a meglévő közműberendezések új felhasználásának problémáit, a közműhálózatok és a központi berendezések bővítési lehetőségeinek városrendezési kihatásait. Különösen a meglévő városrészek korszerűsítési lehetőségeinek, valamint a regionális közműhálózatok alkalmazásának irányelveivel kell foglalkozni, tekintettel a falukörzetek közművesítésére és az ipari körzetek gazdaságos közműellátására.

A településhálózat és az egyes települések szerkezeti kialakításának rekonstrukciós szemléletű területrendezési alapelvei, irányelvei és módszerei. A témakörön belül először a településnagyság szerepkör problémáival és a településhálózat pontjainak egymástól való távolságával, összefüggéseivel kell foglalkozni, különös tekintettel meglévő településhálózatunkra, illetve annak kialakulására. Ennek keretében vizsgálni kell a településhálózat szerkezetének befolyását a lakosság ellátására és az ellátással kapcsolatos követelményekre, valamint az ellátás fejlesztésének visszahatásait a településhálózatra; így kerülhet sor a településhálózat hazai viszonyokra érvényes alapvető fejlesztési módszereinek kidolgozására. Ezen belül különösen fontos téma a tanyarendszer fokozatos felszámolásának kérdése. Városaink szerkezetének rekonstrukciós lehetőségei irányelveinek kialakítását településtörténeti feltárások segítségével kell elősegíteni, tekintettel a mezőgazdasági jellegű települések ipari jellegűvé való átalakítására is. E problémakörökhöz tartoznak az új városrészek beillesztésével kap-

csolatos problémák, hatásuk a meglévő településszerkezetre, a városbővítés irányelvei, valamint mezőgazdasági településeink szerkezetének átalakítási módszerei.

A települések egyes elemeire vonatkozó rekonstrukciós szemléletű városrendezési, lakás- és kommunális politikai alapelvek, irányelvek és módszerek. Vizsgálandók városaink jellegzetes, túlnyomórészt földszintes beépítésű, elavult lakóterületeinek rekonstrukciós problémái, tekintettel a meglévő állomány maximális felhasználására, illetve a rekonstrukció gazdaságosságára. Hasonlóképpen kell foglalkozni a falusi lakóterületek rekonstrukciójával is. Az újjaalakítás elvei között gondot kell fordítani településeink közintézményhálózatának és a városközpontnak a rekonstrukciós alapelveire, különös tekintettel a történeti városközpontokra. Nem kevésbé fontosak a meglévő iparterületek rekonstrukciójára vonatkozó kutatások. Az elévített kutatások összefoglalásaként kidolgozandók a rekonstrukciós városrendezési tervezés ezekre vonatkozó irányelvei és módszerei.

A településhálózat fejlesztése tervszerű végrehajtásával, a hozzá szükséges jogi, igazgatási, szervezeti munkálatokkal kapcsolatos kutatások. Ezen a témacsoporton belül a tervezés és a végrehajtás összefüggéseinek vizsgálatára kerül sor a távlatok különböző fokozataiban. Ezen belül jelentős feladat a végrehajtás eszközeinek rendszerezése, értékelése és a jelenlegi igazgatási és más szervek, intézmények szerepének, lehetőségeinek tisztázása a végrehajtásban, valamint a végrehajtással kapcsolatos újabb szervezeti lehetőségek vizsgálata.

A településgazdálkodásnak (város- és községgazdálkodás) a lakás- és kommunális politikával összefüggő feladatai

A lakás- és kommunális politika általános kérdései. Az általános kérdések között kutatni kell a távlati lakásfejlesztési tervek és célkitűzések kialakításának alapelveit, módszereit, a lakás- és kommunális ellátás korszerű módozatainak meghatározását. További feladat a leggazdaságosabb lakástípusok kialakítása, a szociológiai és demográfiai elemzésekkel megállapítható igények alapján, valamint olyan értékelési rendszer kidolgozása, amely a megoldások hatását reálisan tükrözi, tekintettel a lakásfejlesztés és a településfejlesztés távlati összefüggéseire és a fejlesztési programok összhangjára is. Ide tartozik a területi egységek kommunális ellátása korszerű módozatainak vizsgálata.

A lakásfejlesztés problémái. E kérdéscsoporton belül egyaránt vizsgálják az állami és a magánlakás-építés fejlesztésének módjait, az erőforrásokat, a különböző lakásépítési konstrukciókat. Ezzel kapcsolatban kutatás tárgyát képezi az állami, szövetkezeti és magánlakás-építés aránya, a különböző lakásépítési módokban való részvétel feltételei, az állami támogatás mértéke, a lakosság anyagi erejének bevonása a lakásépítésbe.

A lakás- és kommunális gazdálkodás keretébe tartozó meglevő állomány folyamatos vizsgálata, nyilvántartási kérdések. A lakáshelyzet folyamatos vizsgálata elsősorban a meglevő lakásállomány fenntartásának és kezelésének, a nyilvántartási rendszer alapelveinek, elvi és metodikai kérdéseinek tisztázása, valamint a lakásigények feltárása céljából történik. Ugyanezt szolgálja a lakásállomány kategorizálásának elvégzéséhez szükséges módszerek meghatározása.

A lakás- és kommunális gazdálkodással összefüggő közgazdasági, hatékonysági vizsgálatok. A témacsoport kutatásai a meglevő lakásállomány fenntartására, karbantartására, felújítására, korszerűsítésére vonatkozó alapelvek kialakítására, a fejlesztés szempontjainak meghatározására irányulnak. Ezzel összefüggően vizsgálандók a lakóházak üzemeltetésének kérdései, a lakásbérleti viszonyok, a lakbér és fenntartási költségek témaköre. Ugyancsak ide tartoznak a város- és községgazdálkodás rendszerének fejlesztésével, a kommunális gazdálkodási tevékenység szervezeti és műszaki fejlesztési kérdéseivel foglalkozó kutatások.

Jogi, igazgatási vonatkozású kérdések és vizsgálatok. E témakörben elsősorban a város- és községgazdálkodás körébe tartozó tevékenységek közötti összefüggés meghatározását és a városgazdálkodási szervek egységes, korszerű szervezeti, működési szabályzatainak kialakításához szükséges vizsgálatokat kell elvégezni.

Városépítéstörténeti kutatások

A településhálózat és részei, valamint települések és részeik kialakulásának városépítéstörténeti vizsgálata a rekonstrukció céljaival kapcsolatosan. A történeti jellegű kutatás során a magyar városszerkezet, településszerkezet kialakulásával és számos fontos résztemával kell foglalkozni. A feladat elsősorban a jövő fejlődést befolyásoló jellegzetességek meghatározása, értékelése, rendszerezése.

A regionális és településtervezés módszertani kutatásai

Három témacsoport: a regionális tervezés metodikájának elvi problémái, a településtervezés metodikájának elvi problémái, a regionális tervezés és településtervezés szerkezetének elvi kérdéseinek kidolgozása keretében kell választ adni a metodikával kapcsolatos elvi, rendszeresítési, fejlesztési problémákra, az irányelvek és általában a városrendezés rendszerének fejlesztésére.

A tematika maga azonban nem mutatja eléggé az egyes témarezszek összetartozását. Ezért — a jobb összefüggések megvilágítására — egy, a hálódigramhoz hasonló ábrán igyekszünk bemutatni a távlati kutatási terv legfontosabb tématerületeinek tartalmi és időbeli kapcsolatait.

Mint az ábrán látható, a legfontosabb témák két fő csoportba sorolhatók. Az első csoport a központi téma kutatására irányul, míg a második csoport elsősorban az ehhez szükséges kutatás-tervezés, illetve fejlesztés módszertani problémáival foglalkozik. Időrendet tekintve először valamennyi témánál a jelenlegi helyzet feltárása és a továbbfejlesztés szempontjából való értékelése kerül sorra. Ez megteremtí az alapot a következő lépéshez: az egyes problémakörök fejlődésének irányát vizsgáló, az igényeket megállapító kutatásokhoz. Ilyenformán megismerhetők az egyes fő témakörökben mutatkozó igények, amelyek azonban egymással még nincsenek összehangolva, és így nyilvánvalóan ellentétek, ellentmondások mutatkoznak közöttük. Így pl. nyilvánvaló, hogy a közlekedés és a településegészségügyi követelmények között, ha azok nincsenek megfelelően egyeztetve egymással, jelentős ellentétek állnak fenn (a fokozódó közlekedés a városi levegő jelentős szennyezésével és zajártalmakkal jár). Ugyanílyen ellentmondásokat lehet találni a közintézményellátás kiépítése és a közlekedés között, amely utóbbi a város lakóterületét egymással lazább kapcsolatban álló részekre szabdalja (és ezzel az intézmények megközelítését gátolja), vagy a társadalom fejlődése által támasztott újabb, az életkörülmények változásából adódó igények és azok kielégítésének műszaki lehetőségei között. Ezért szükséges, hogy mielőtt a kutatás továbblép, megtörténjen az igények és a fejlődési lehetőségek, irányok összeegyeztetése, összehangolása, azaz az addig lefolyt kutatások szintézise. E szintézis alapján lehet és kell kialakítani a magyar települések rekonstrukciójához szükséges alapvető elveket, szempontokat. Ezen elvek szolgálhatnak majd a gyakorlati használhatóság érdekében ismét

szakterületekre, egyes problémakörökre bontott tervezési-fejlesztési irányelvek alapjául. Az utóbbiak kialakítása már részben a műszaki fejlesztés fogalomkörébe esik.

Párhuzamosan az első fő problémacsoport kutatásával irányozza elő a terv a módszertani fejlesztéssel kapcsolatos tudományos munkát is. Ez a munka több helyen kapcsolódik a fő témacsoport kutatásához; így elsősorban a tudományelméleti kutatásoknak kell megfelelő alapot nyújtaniok a szintézis megoldásához és az alapelvek kialakításához, valamint ahhoz, hogy milyen összefüggéseket kell a településtudomány számos szakterülete és a határterületek között az egyes irányelvek kialakításánál, illetve az alapelvek érvényesítésénél biztosítani. Már az alapelvek kialakításánál figyelembe kell venni a gazdasági hatékonyságot és a konkrétabb, általában a matematikai módszereket hasznosító kutatási és tervezési eljárásokat. Méginkább figyelembe kell venni az e téren elért eredményeket, követelményeket az irányelvek kidolgozásánál. Végül a módszertani fejlesztés keretében foglalkozni kell jelenlegi távlati kutatási tervünk lefutási idején túli kutatások programjának, elsősorban alap gondolatának, az e kutatásokkal szemben támasztott távlati követelményeknek első kialakításával, hogy a megfelelő összefüggést, a kutatás folyamatosságát kellő időben megteremthessük. A módszertani fejlesztés keretébe tartozó kutatásoknál — mint erre később még kitérünk — a kísérletek alkalmazását, azok technikájának kidolgozását igen lényegesnek tartjuk.

Az ismertetett terv távlata valójában nem túlzottan hosszú időszakra terjed. Az előzetes számítások, illetve a jelenleg rendelkezésre álló kutatási kapacitás, a lehetőségek áttekintése azt mutatja, hogy a programot kb. 5—7 év alatt teljesíteni lehet. Ennek az időtartamnak meghatározásánál figyelembe kell venni azt, hogy a terv alapján végzett kutatások eredményének készen kell állnia arra — az időpontra, amikor újból sor kerül a magyar városok és más jelentősebb települések általános terveinek felújítására, átvizsgálására, és előreláthatólag szükség lesz az ezekkel kapcsolatos regionális, az egész országot érintő településhálózati elvek új, továbbfejlesztett megfogalmazására is. Azal is számolni kell, hogy bizonyos idő — néhány év — szükséges az új megállapításoknak, elméleteknek a gyakorlatba való behatolásához, illetve ahhoz, hogy ott polgárjogot nyerve általánosan ismertté és használatossá legyenek. Tekintettel arra, hogy 1970-ig fejeződik be településeink számára készülő általános tervek sorozatának készítése, újabb sorozatra, illetve a most készülők továbbfejlesztésére előrelátható-

lag 1975—80 között lesz szükség; akkorra a távlati kutatási programnak megfelelő eredményeket kell produkálnia. Természetesen az egyes résztémák eredményeit időközben is lehet hasznosítani. A terv nagyobb távlatán belül a gyakorlati használat érdekében egymást átfedő kétéves kutatási tervek készülnek.⁵

A távlati tervet és az eddig esedékes kétéves terveket az Építésügyi Minisztérium Településfejlesztési Műszaki Fejlesztési Tanácsa megvizsgálta és jóváhagyta. A kutatási munka már 1966 eleje óta a terv figyelembevételével folyik.

* * *

A távlati terv tartalmának, főirányainak, összefüggéseinek ismertetése után szeretnénk rámutatni néhány, a településtudomány fejlődésével, illetve a kutatási munkák folytatásával kapcsolatos szempontra. A következő megállapítások, javaslatok annak a tapasztalatnak az alapján születtek, amelyet a távlati terv végrehajtása során, illetve az elmúlt két év kutatómunkájában szereztünk.

A településtudomány területének értelmezése

A településtudomány területét az eddiginél szélesebben kell meghatároznunk — mutatják legutóbbi kutatásaink tapasztalatai. Ez a szélesítés többféle értelemben szükséges. Szélesíteni kell tudományunk munkaterületét oly tekintetben, hogy nemcsak a településtervezéssel (városrendezéssel és regionális tervezéssel) kell foglalkoznunk, de kutatnunk kell, illetve be kell kapcsolnunk kutatásainkba a városfejlesztés gyakorlati problémáinak vizsgálatát, a fejlesztéssel kapcsolatos gazdasági, megvalósítási, igazgatási kérdéseket is. Ez az eddigi kutatási (de főleg műszaki fejlesztési) gyakorlat szemben sok esetben lényeges változást jelent.⁶ A távlati terv tematikai programja már tükrözi ezt a felismerést. Mutatja ezt pl. az építési igazgatás problémáinak felvétele a tervbe, vagy a jelenleg folyamatban levő, a rekonstrukciós területek gazdasági értékelésével foglalkozó kutatási munka, amelynek során alapvető elv a települések épületállományának felújításával és üzemeltetésével kapcsolatos tényezők értékelése.

A tudományterület szélesebb értelmezése határainak megvonásában is megmutatkozik. Világosan kell látnunk és következményei szempontjából figyelembe vennünk a településtudomány komplex jellegét: egyrészt azt, hogy igen sok tudományág eredményeiből merít,

azok eredményeinek szintézisét adva, illetve továbbfejlesztését nyújtva bizonyos speciális szempontból, másrészt számos más tudományággal érintkezik és az érintkezési felületeken (tudományágunk határterületein) a kutatások céljának kijelölésében, fő irányvonaluk meghatározásában számos speciális probléma merül fel. Ezt a kérdést (a határterületi problémák kezelését) a jelen időszakban külön kutatási téma tárgyalja. Ezért itt nem lenne helyes a témával részletesebben foglalkozni, de anélkül is megállapítható, hogy — attól függően, mely, illetve milyen jellegű tudományággal való határterületről van szó — többféleképpen oldható meg a közös terület feltárása. Valószínűnek látszik, hogy nem vonható éles határ a településtudomány és a társtudományok között. Ez annyit jelent, hogy számolni kell széles átmeneti területekkel, amely területeket mindkét oldalról művelik, és amelyekben a feladatok, fogalmak, problémák mindkét oldalról, mindkét társtudomány szempontjából nézve értelmezhetők. Szükséges tehát, hogy ilyen esetekben közös nyelvet, sőt egyes esetekben közös felfogást alakítsunk ki a két érintkező tudományág között; ennek révén a kutatások összehangolhatók és így eredményesebbek. Másrésztől felmerülhet az a gondolat is, hogy a mindkét oldalról külön-külön, más-más szempont szerint folyó kutatás egymást jobban kiegészítheti, és az eredmények jobb ellenőrzésére is módot ad. Valószínű, hogy annak meghatározása, hogy a határterületeken a kutatásszervezésnek melyik válfaját célszerűbb alkalmazni, nem végezhető el egyértelműen; nyilvánvaló, hogy mindkét kutatási módszert párhuzamosan kell alkalmazni, illetve esetenként tisztázni kell azt, hogy melyik közülük a legcélravezetőbb. Fontos csak az, hogy bármelyiket választjuk is ki, annak következményeit (azaz az összehangolást, illetve az eredmények kölcsönös egybevetését és ezzel ellenőrzését) következetesen keresztülvigyük. Eddigi gyakorlatunkban néhány pozitív példát is tudunk erre említeni. Kiemelkedő a településszociológiai kutatások összehangolása, amelyet a VÁTI és a Magyar Tudományos Akadémia Településszociológiai Kutató Csoportja között az elmúlt időben mintaszerűen sikerült megoldani.⁷

A tudományterület kiszélesítésével kapcsolatban speciális problémaként merül fel a lakás- és kommunális politikai kérdések megoldására irányuló kutatások helyzete. Ez a téma terület hazánkban — egyes részletkérdéseitől (pl. közműkutatások) eltekintve — meglehetősen elmaradott, fejlesztése csak a legutóbbi években kezdődött meg. Bekapcsolásáról a te-

lepüléstudományi kutatásokba és annak előnyeiről a tanulmány más helyén már szóltunk.

Másik, szintén kiemelendő kérdés a társadalomtudományok és a településtudomány közötti kapcsolatok fejlesztése. A településtudomány jellege meglehetősen összetett. Hosszú időn keresztül a komplexitás elsősorban a műszaki tudományok felé épült ki, ezt tükrözte a gyakorlat is. Az utóbbi időben azonban éppen a gyakorlati problémák megoldásának igénye új felismerésekhez vezetett. Számos vita során kialakult az a nézet, hogy tudományágunk sok tekintetben műszaki jellegű ugyan, de sok társadalomtudományi tényező is játszik közre fejlesztésében. Ilyen körülmények között tehát nagyon fontos, hogy a társadalomtudományokkal a jó kapcsolatot a tudományos munka során is kialakítsuk, és hogy azok eredményeit, tapasztalatait (egyes esetekben munkamódszereit is) kutatási munkánkban hasznosítsuk, illetve figyelembe vegyünk. Különösen azóta jelentkezik ez nagyobb súllyal a munkánkban, mióta egyértelműen megállapítást nyert, hogy sem a tudományos munkában, sem a településfejlesztés, a gyakorlati tervezés feladataiban nem lehetséges helyes döntéseket hozni anélkül, hogy a nagyobb távlatra szóló társadalmi fejlődés tényeit, előrebecslését figyelembe ne vegyünk, hiszen településeink, amelyeket ma tervezünk, hosszabb idő múlva is megfelelő keretet kell, hogy adjanak változó, fejlődő társadalmunk kialakuló életformáinak. Ez a kérdés egyik központi probléma most indult távlati kutatásaink során, és így a társadalomtudományoktól nyert segítség egész kutatási munkánkban nagyon fontos, annak léte vagy nem léte munkánk eredményét és értékét jelentősen befolyásolhatja. Tapasztalataink szerint azonban a társadalomtudományok — különösen a társadalmi fejlődés konkrét formáinak előrebecslésével, előrejelzésével foglalkozó részük — ma még nincsenek kellően felkészülve arra, hogy olyan részletességgel és annyira kimunkáltan szolgáltatassanak kutatásaink számára alapot, amilyen mértékben ezt problémáink megoldása igényli. Mivel ilyen kutatások elvégzését — véleményünk szerint — a településtudomány nem sorolhatja be feladatai közé, fontosnak tartjuk, hogy magunk részéről ösztönözzük, illetve támogatassuk a társadalomtudománynak ilyen irányú kutatásait, sőt nyilvánvalóan az is szükséges, hogy bizonyos kutatásokat közösen végezzünk. Így néhány részletkérdésben való állásfoglalással, a települések problémáinak ismeretetésével, a fejlődési variánsok kidolgozásával hozzájárulhatunk ehhez a munkához, vagy elősegíthetjük a társadalomtudományok részletesebb megállapításainak kidolgozását.

A településtudományi kutatások új szemlélete

Tudományágunk az elmúlt évtizedek során — hazai viszonylatban — sok tekintetben spekulatív jellegű volt. E jelenség okainak elemzésére itt nem tudunk részletesen kitérni. Kétségtelen azonban, hogy nagymértékben indokolta a tudományág művelésének szervezetlensége, illetve gyakran spontán jellege, valamint az, hogy a kutatási módszerek még csak most vannak kialakulóban. A szemléltetés érdekében némi túlzással az „írásztaltudománynak” jellemezhető helyzetből most már feltétlenül tovább kell lépnünk, hogy elérjük, illetve megközelítsük azt a szintet, amelyet a gyakorlattal szoros kapcsolatban álló tudománytól joggal megkövetelhetnek.

Az utóbbi néhány évben mutatkoznak jelei annak, hogy a településtudomány e problémák megoldása terén is új szakaszba lépett. E tekintetben több új elemet figyelhetünk meg a kutatásban.

A *valóság figyelembevétel*e sokkal nagyobb mértékű a jelenlegi, illetve a most induló kutatásokban, mint eddig volt. Jobban támaszkodunk a településfejlesztési gyakorlat konkrét ismeretére, a tervezési gyakorlat, meglévő településeink fejlődési tendenciáinak, problémáinak, nehézségeinek elemzésére. A problémák ismerete viszont megkönnyíti megoldásukat is.

Itt kell szólnunk arról is, hogy vizsgálataink, elemzéseink az utóbbi években jelentősebb mértékben támaszkodnak a statisztikai adatokra, helyszíni felvételekre és lehetőség szerint az objektív mérési eljárásokra. Ennek során nehézséget okoz az, hogy egyelőre a műszeres felvételek, pontos mérések alkalmazási lehetőségeinek kidolgozása a városrendezés területén még nem eléggé előrehaladott; nyilvánvaló, hogy a következő években nagy gondot kell fordítani erre a területre is. A legújabb kutatási munkában (és ez már bizonyos mértékig az eredményekben is *visszatükröződik*) mindinkább érezhető az a törekvés, amely konkrét adatokat feldolgozó, a *mérhetőség elvét* lehetőség szerint figyelembe vevő kutatási, tervezési, fejlesztési módszereket igyekszik kialakítani. Ezek közül elsősorban az egyszerű számítási eljárásokat kell megemlítenünk. Ilyen módszer kialakítására került sor pl. a zöldterület értékelésével kapcsolatban, ahol már egy korábbi eljárás során⁸ és legújabbban is⁹ pontrendszert alkalmaztak a kutatók a zöldterületek egészségügyi és egyéb funkcionális értékének megállapítására. Fejlettebb foka e módszernek a bonyolultabb matematikai eljárások alkalmazása. Ez a probléma az utóbbi években

sok vitát váltott ki a településtudomány művelőinek körében, úgy látszik azonban, hogy a matematikai (számítógépet felhasználó) módszerek mindinkább polgárjogot nyernek tudományágunkban is, ugyanúgy, ahogy ez világszerte megtörténik. Ezzel kapcsolatban hazai példaként meg lehet említeni a lakástelepítés leggazdaságosabb alternatívájának kiválasztására irányuló és az elmúlt években már gyakorlati alkalmazásra is került gépi programozási módszert,¹⁰ valamint a részben már alkalmazott, részben kipróbálás alatt álló, a számítógépek felhasználását igénylő általános tervi programkészítési, illetve optimalizálási számítási eljárásokat.¹¹ A tapasztalat azt mutatja, hogy a matematikai módszereket elsősorban a gazdaságossági kérdésekkel kapcsolatban alkalmazták eddig a magyar településtudományban (tulajdonképpen az egyébként ismert telephely kiválasztási matematikai módszerek alkalmazásáról van szó). Valószínű, hogy a közeljövőben meg kell kísérelnünk a matematikának más területeken (pl. a funkció szempontjából legmegfelelőbb rendszer kiválasztása) és változatosabb eljárásokkal (pl. valószínűségszámítás, bonyolultabb trendszámítások) való felhasználását is, hogyha előre akarunk lépni a mérhetőség, a valóságselemek pontosabb meghatározásának útján.

A realitás figyelembevételét, az ahhoz való jobb közelítést szolgálják a *kísérletes kutatási módszerek* is, amelyek szintén az utóbbi időben kezdenek elterjedni tudományágunkban. Ez az egész fogalomkör számos problémát vet fel: nincs még tisztázva egyértelműen a városrendezési kísérlet fogalma, illetve tisztázásra szorulnak azok a módszerek is, amelyeknek alkalmazásával a kísérletes vizsgálatokat, kutatásokat szakmánkban hasznosítani lehet. Ezzel kapcsolatban felmerülhet például — és ez lenne a legeredményesebb —, hogy elgondolásainkat kísérleti lakótelepeken valósítsuk meg, próbáljuk ki, mint ahogy ez számos országban az utóbbi években (elsősorban a Szovjetunióban) megtörtént. Úgy látszik azonban, hogy gazdasági lehetőségeink ezt nemigen engedhetik meg; ilyen kísérletekre csak jelentős gazdasági potenciállal bíró és igen nagy építési volument megvalósító országokban kerülhet sor. Hazánkban előreláthatóan — egyes kivételektől eltekintve — erről a módszerről le kell mondanunk. Annál is inkább, mivel a valóságban is felépített lakótelepeken, városrészen való kísérletezés nehézségei számunkra további problémával, az időtényező figyelembevételével párosulva jelentkeznek. Ilyen lakótelepek megvalósulása hazai körülmények között a városrendezési elvek kialakításától a tényleges felépí-

tésig (amikor az elvek megfelelő mérési vagy más vizsgálati módszerrel a tapasztalat útján ellenőrizhetők lesznek) sok, esetleg 8—10 évet is igénybe vesz. Ez a hosszú átfutás még olyan esetekben is csökkenti a kísérlet hatékonyságát, amikor a gazdasági nehézségeket sikerül áthidalni. Ezért úgy véljük, hogy ilyen kísérletes eljárás csak akkor indokolható, hogyha igen nagy távlatra szóló, alapvető problémák kikísérletezéséről van szó, olyan megoldásokról, amelyek másféle úton semmiféleképpen sem próbálhatók ki.

Valószínűnek látszik, hogy a kísérletes módszeren belül hazánkban a kísérleti tervezést kell járható útnak tekinteni. Ezért különösen szükséges lenne, hogy ennek a módszernek a részleteit, hatáskörét és tapasztalati értékét minél hamarabb kipróbáljuk; ennek alapján pedig lehetőségünk nyíljon az elvégzett kísérleteknek a valóság szempontjából való reális értékelésére. Kétségtelen, hogy a kísérleti tervek tapasztalati értéke jóval kisebb, mint ha az elveket valóságban próbálnánk ki, de az eljárás gyors, és bizonyos elvi kérdéseket illetően mégis eredményes. A kísérleti tervezés módszere már az eddigi kutatások során is használatban van. Egyik felhasználási módszere az ún. modellesített tervek alkalmazása: az eszerint korábban készített terveket a kutatási munka során kialakított egységes elvek szerint átdolgozzák és ezzel egymással összehasonlíthatóvá teszik. Így mód nyílik arra, hogy a különböző körülményeket figyelembe vevő reális terveket egyértelműen össze lehessen mérni, és a nagy számok törvénye alapján bizonyos következtetésekre lehessen jutni. Ilyen módszert alkalmaztak például az ún. „Komplex”¹² kidolgozásánál, valamint a VÁTI-ban jelenleg folyó közműkutatásoknál.

A kísérleti tervezés másfajta, a jelenlegi gyakorlatban szintén felhasznált módszere: elméleti tervek készítése és ezek összehasonlítása. Elgondolása szerint egy-egy konkrét terv mellett annak elméleti jellegű variánsa is elkészül (elméleti variáns kifejezésen a gyakorlatban esetleg még nem realizálható, de éppen a kipróbálás alapjául szolgáló új tervezési vagy fejlesztési elvekre épülő tervet értünk). Ezek után a jelenlegi elvek alapján kidolgozott normál terv és az új elvek alapján kidolgozott elméleti terv összehasonlításra kerül, elsősorban gazdasági, de szükség szerint egyéb (pl. esztétikai, funkcionális) szempontból is. Az összehasonlítás során tapasztalatokat lehet leszűrni az új elvek megvalósíthatóságára, illetve értékére, előnyeire vagy hátrányára vonatkozóan. Ez a módszer, amelynek bevezetésére a közelmúltban került sor, tulajdonképpen az alternatív tervezési eljárás kihasználása tudományos

kísérletezés céljára. A módszerek értékeléséhez sajnos még nincs elegendő tapasztalat.

Az előbbieken említett, a valósághoz jobban közeledő, új szemléletű kutatások, kutatási módszerek következtében azt tapasztalhatjuk, hogy településtudományunkban mind jobban tért hódít a *jelenségek dialektikus felfogása*, fokozottabban mutatkozik az elmélet és gyakorlat kölcsönhatása. Ezzel párhuzamosan a korábban gyakorlatban (de sokszor az elméleti munkákban is) érvényesülő, néha a tények leegyszerűsítésében és merev sémák alkalmazásában megmutatkozó *pragmatista felfogás* gyengül; szemléletünk az újabb kutatásokban sokkal összetettebbé, rugalmasabbá válik. A gyakran szemantikusan elvek a gyakorlat és új szemléletünk következtében feloldódnak, a valóság sokrétűsége áthatja megállapításainkat, az elméleti tételeket, sőt jelentkezik az irányelvekben és a mutatószámokban is — ennek következtében a gyakorlatban is feloldódik az elv és valóság ellentéte.

A településtudomány és településfejlesztés kapcsolata

A kutatási munka és a gyakorlati fejlesztési tevékenység viszonya a kutatási munka volumenének növekedésével, és e tevékenység szervezettebbé válásával amúgy is mind fontosabbá vált az elmúlt években; különösen fontos lehet ez egész jövő munkánkat illetően. Az új gazdasági mechanizmus egyrészt igen jelentősen figyelembe veszi a kutatást, mint előrevívő erőt, másrészt a kutatásban is érvényesíti a gazdaságossági szemléletet. Ennek folytán igen fontossá válik a kutatások mind határozottabb célra irányulása; ki kell küszöbölni az öncélú, felesleges, megfelelő eredményeket nem hozó kutatásokat; figyelembe kell venni a kutatási ráfordítás és eredmény viszonyát. Tekintettel az egész településfejlesztési tevékenység jellegére, világosan kell látni azt is, hogy egy ennyire gyakorlati jellegű tevékenységgel foglalkozó tudomány az átlagnál jobban kötődik az alkalmazás, hasznosítás problémaköréhez, mint amennyire ez számos más tudományágban tapasztalható. Célul kell tehát kitűzni, hogy a legtöbb, saját szempontunkból alaputatásként felfogható tevékenységnek is feltétlenül — közelebbi vagy távolabbi időben — a gyakorlati hasznosítás felé kell irányulnia, azt kell szolgálnia.

A korábbiakban már szó volt az összefüggések tekintetében a valóság ismeretéről, mint kiinduló pontról. Ehhez itt most a kutatási folyamat végpontjával, az eredmények hasznosí-

tásával kapcsolatban kell néhány megjegyzést fűznünk. A településtudományi kutatások komplex jellege a hasznosításnál is speciális problémákat vet fel. Szakmánkban igen ritka az ún. „címzett kutatás”: az az eset, amikor a kutató munkája során pontosan tudja (általában ezt már értésére is hozták a kutatás megkezdésekor), hogy eredményeit mely szerv és milyen körülmények között fogja hasznosítani. A tudományágunkban elért eredményeket igen sokféle helyen, sokféleképpen és számos szakmában lehet hasznosítani. A gazdaságos hasznosítás csak úgy lehetséges, ha a körülményeket a kutató már munkája során figyelembe veszi. Sőt elgondolásunk szerint kutatómunkájához tartozik annak meghatározása, hogy mely területeken és milyen körülmények között látja hasznosíthatónak az általa elért eredményt. A speciális problémák miatt az 1967. év során külön kutatási téma foglalkozik a hasznosítási lehetőségek, módszerek feltárásával, a kutatásokra való visszahatásuk érvényesítésével.

Szorosan összefügg a hasznosítás kérdésével a kutatási munkák jellege is. Hazai tudományszervezési gyakorlatunkban háromféle kutatást különböztetnek meg: alapkutatást, alkalmazott kutatást és műszaki fejlesztési tevékenységet. Mivel egész tudományágunk önmaga e nagy felosztást tekintve az alkalmazott tudományok közé tartozik, témánkon belül e háromfajta kutatási tevékenység fogalmát — munkánk sajátos jellegének megfelelően — át kell értékelnünk. Így alapkutatásnak tekinthetjük azt a tevékenységet, amely elsősorban más kutatási munka: alkalmazott kutatás vagy műszaki fejlesztés számára szolgáltat eredményeivel kiindulópontot, a legtöbb esetben a gyakorlatban sem közvetve, sem közvetetten nem alkalmazható, ezzel szemben új elvi megállapításokat, alapvető kérdések tisztázását eredményezi. Alkalmazott kutatásnak saját szakmánkban azt a kutatási tevékenységet kell minősítenünk, amely már közvetetten (esetleg közvetve is) a gyakorlatban hasznosítható eredményt ad, és amely a nagy elvi kérdések részleteinek feldolgozását, gyakorlati problémákra való alkalmazását végzi el. Műszaki fejlesztésnek azt a tevékenységet tartjuk, amely bármely kutatási eredmény vagy tudományos megállapítás gyakorlati alkalmazását oldja meg: segédletek, mutatószámok, metodikák kialakítását végzi el.

E három tevékenység közötti helyes arány kialakítása egész jövődöbéli munkánk szempontjából fontos. Véleményünk szerint az alapkutatásoknak a következő években igen nagy jelentőséget kell tulajdonítanunk. Számos kérdés még tisztázásra vár egész kutatási mun-

kánk során, és ezeknek jelentős részét alapkutatással kell megoldanunk. Ugyanakkor azonban világosan kell látnunk azt is, hogy egész tudományágunk gyakorlati jellege, az élethez való közelsége szempontjából igen fontos, hogy az alkalmazott kutatások aránya meghaladja az alapkutatások arányát: az alap- és az alkalmazott kutatások legcélszerűbb együttes aránya pedig kb. az összkutatások 60 és 75%-a között van. Ezek az arányok természetesen az idő során változnak; távlati kutatási tervünk előrehaladásának ütemében kismértékben növekszik az alkalmazott kutatások aránya az alapkutatások arányához képest és a műszaki fejlesztési tevékenység aránya az alap- és alkalmazott kutatások együttes mennyiségéhez képest. Az alábbiakban bemutatjuk az említett kutatási munkák költségarányára vonatkozó eddigi tapasztalati adatokat (a táblázat utolsó sorában becslésszerűen megjelölve az 1970. évre várható arányt is).

	Részeseledés a teljes kutatási költségből %-ban			
	1965*	1966	1967	1970
	évben			
Alapkutatások	30	36	32	25
Alkalmazott kutatások	49	36	37	45
Műszaki fejlesztés	21	28	31	30
	100	100	100	100

A különböző jellegű kutatások arányára vonatkozó megállapításaink elvi megfontolásokból fakadnak. Az utóbbi években azonban (és ezt a táblázatnak 1966—67. évre vonatkozó számai is mutatják) a gyakorlati igények bizonyos mértékig eltorzították ezeket a tisztán elméleti megfontolásból fakadóan helyesnek vélt arányokat. Természetes azonban, hogy az „el-torzítás” kifejezést ez esetben csak elvi szempontból alkalmazhatjuk a változásra; ilyen jellegű befolyás a gyakorlat részéről a jövőben is fogja érni a kutatási munkát. Mivel legfontosabb célunknak a gyakorlat igényeinek kielégítését kell tartanunk, legfeljebb a befolyásolás mértékét lehet vitatni, de annak tényével minden esetben számolni kell.

E problémakörrel függ össze a kutatások „sebességének” kérdése is. Itt a sebességet egy-egy kutatási téma, egy-egy problémakör átfutási idejére vonatkoztatjuk (a téma indításától eredményes befejezésig). Ez az átfutási idő világszerte és valamennyi tudományágban az elmúlt évtizedekben csökkent, amit gazdasági

* A távlati kutatási terv életbelépeése előtti év

szükségszerűségek, a műszaki és gazdasági haladás gyorsulása is indokol. A kutatások sebességének növekedése természetesen a településtudományban is jelentkezik. Hazai példaként hivatkozunk az ún. „Komplex”¹³ kialakítására, valamint a most meginduló, a lakóterületek rekonstrukciós lehetőségeinek gazdasági számításait kialakító kutatásokra¹⁴ is. A két kutatás hasonló jellegű; az egyik az új lakóterületek kialakításának költségeit és számítási módszereit, a másik a rekonstrukciós területek hasonló problémáit kutatja. Mégis a „Komplex” kutatási ideje — igen jelentős erők mozgósításával — kb. 3 és 1/2 év volt, míg a rekonstrukciós probléma feltárására (legfeljebb hasonló nagyságrendű kutatási kapacitás bevonása mellett) kb. 2 év áll rendelkezésre. Az egyes témák átfutási idejének csökkenése természetesen összefügg a kutatások differenciálódásával is. A részlettémák nem annyira összetettek, mint a korábban vizsgált átfogó problémák. Ez a tény azonban csak befolyásolhatja, de nem alapjában változtatja meg a sebességnövekedés alapvető irányzatát.

A világszerte megmutató tendencia ismeretében céltalan lenne a kutatások sebesség-növekedésének teljes megállítására törekedni. Valószínű azonban, hogy mélyre ható vizsgálódással konkrét esetben meg lehet (és meg is kell) állapítani azt a pontot, amelynek közelében a sebesség és az eredményesség optimálisan van összehangolva és ennek ismeretében egy-egy témára vonatkozólag hozzávetőlegesen megállapítható az az idő, amelynek nagyobb mértékű lerövidítése már a kutatás eredményességét, alaposágát veszélyezteti (azaz megállapítható a téma optimális átfutási ideje). A tapasztalat azt mutatja, hogy egy-egy jelentősebb témánál a jelenlegi kutatási kapacitás, a kutatásszervezet mai szervezettsége és tapasztaltsága mellett ez az optimális átfutási idő alapkutatások esetében két — inkább három — év. Alkalmazott kutatásoknál ez az átfutási idő 1—2 évben állapítható meg, míg a műszaki fejlesztési tevékenységnél a feladat jellege a munkát nagymértékben befolyásolja, ezért optimális időt megállapítani nem lehet. Az átfutási időn felül figyelembe kell venni a kutatások gyakorlati életben való megvalósításának idejét is. Tapasztalatunk szerint a településfejlesztésénél jelentős idő, általában minimum 1—2 év szükséges ahhoz, hogy még a gyakorlathoz legközelebb álló műszaki fejlesztési tevékenység eredményei is a gyakorlatban (pl. a településtervezésben) maradéktalanul érvényesüljenek. Még több időt, tehát éveket kell számítanunk arra, hogy egy-egy új elméleti megállapítás a gyakorlati tevékenységbe behatoljon, és ott csak

némiképpen is polgárjogot nyerjen. Ilyen tapasztalatokat nyertünk pl. az 1966. évben elkészített új általános rendezési tervi metodikával¹⁵ kapcsolatban, amelynek a gyakorlatban való érvényesülése a legszigorúbb hatósági intézkedések és széles körű felvilágosító munka ellenére is, legalább egy—másfél évet vett igénybe; egyes elméleti jellegű újabb megállapítása (így pl. a küszöbértékelmélet első hazai nagyobb mértékű alkalmazása) még ma is további népszerűsítésre szorul, sőt azt a gyakorló tervezők és az irányítást végzők sokszor idegenkedéssel, esetleg meg nem értéssel fogadják.

A kutatások eredményességének, alkalmazásuk meggyorsításának érdekében meg kell változtatnunk azt a szemléletet, amely igen hosszú ideig érvényesült településtudományunkban (de valószínűleg hasonló a helyzet más új tudományágban is); a megoldás elérését gyakran újra és újra az alapoktól kiindulva kíséreljük meg, ahelyett, hogy átvinnénk, illetve felhasználnánk más hazai vagy külföldi kutatás során elért eredményeket, megállapításokat. Ez a hiányosság természetesen összefügg azzal is, hogy igen hosszú ideig a településtudományi dokumentációs munka tevékenységünk egyik legelhanyagoltabb területe volt; csak a legutóbbi években áll rendelkezésünkre széles körű dokumentációs ismertető anyag a hazai és külföldi településtudományi munkákról. Bár e téren jelentős fejlődés történt, továbbra is célul kell kitűznünk, hogy a dokumentációs anyag jobb felhasználásával kiküszöböljük az ismétlődő kutatásokat, és a kutatási tevékenységet elsősorban a már elvégzett kutatások esetleg szükséges hazai adaptálására, illetve új kutatási területek feltárására fordítsuk. Ennek előmozdítására a dokumentációs tevékenység fejlesztését egész kutatási tématerünkkel legnagyobb összhangban kell végeznünk. A dokumentációs munkának a kutatás előtt kell járnia, és mind a kutatás, mind a gyakorlat számára szolgáltatnia kell a jelenlegi világszínvonalnak megfelelő új megoldásokat, elméleteket, a gyakorlat és kutatás ismertetését.

A kutatás szervezeti problémái

E témakört, amely az elvi kérdésekhez szorosán kapcsolódik, a tanulmány keretében csak röviden kívánjuk érinteni.

Munkánk eredményeként kell elkönyvelni a településtudományi kutató szervezet hazai kiépülését. 1965 óta az ÉM Városépítési Tudományos és Tervező Intézet e kutatómunka bázisává alakult át, és az Építésügyi Minisztérium irányításával, valamint a Magyar Tudományos

Akadémia Településtudományi Bizottságának elvi jellegű támogatása mellett átfogja szakmánk egész tudományos területét. Eredményes munkájához feltétlenül szükséges volt és a jövőben mindinkább szükségessé válik, hogy szoros kapcsolat alakuljon ki e bázisintézet és a településtudomány más fontos kutatószervei (elsősorban a Budapesti Városépítési Tervező Vállalat és a városépítési, városgazdasági kutatószakkal foglalkozó ÉKME tanszékek, valamint az Építésgazdasági és Szervezési Intézet) között. Ugyancsak igen jelentős feladat, hogy kihasználva egész tudományterületünk, de ezen túlmenően a gyakorlati településfejlesztési terület tevékenységének jellegét, szoros kapcsolatot építsünk ki a tervező, hivatali, tanácsi és más végrehajtó szervek, valamint kutatószervezetek között. Ezenkívül számításba kell vennünk tudományágunk sajátos, komplex jellegét, aminek csak úgy tehetünk eleget, ha szoros együttműködés alakul ki a településtudományi kutatószervek és más tudományágak szervezetei között; itt elsősorban az egészségügyi, közlekedési, közműkutatásokkal, a lakásépítéssel, tipizálással és más építőipari kutatásokkal foglalkozó szervezetekkel, valamint — e tanulmány korábbi helyén már leírt indokok miatt — a társadalomtudományi kutatással foglalkozó intézetekre, intézményekre gondolunk.

Speciális feladatainknak megfelelően alakulnak a kutatási munka-szervezési módszerek is. Ezzel kapcsolatban elsősorban a csoportmunka elterjedésére utalunk. Ez a munkaforma különösen az alkalmazott kutatásoknál, de sok tekintetben az alap kutatásoknál is megfelel tudományterületünk komplex voltának, mert lehetővé teszi számos specialista bevonását a kutatási munkába anélkül, hogy a kutatószervezetet rendszeresen ki nem használható kapacitással felduzzasszuk. (Egyébként sem lenne mód valamennyi szakma, valamennyi társtudomány legjobb szakembereit csak a településtudományi tevékenység számára megnyerni.) A káderprobléma, a tudományos munkához szükséges kapacitás bővítése amúgy is igen jelentős problémája egész tudományszervezési tevékenységünknek. Meg kell állapítani ezzel kapcsolatban, hogy sajnos az egyetemi oktatás tudományunk területén egyelőre nem nevel eléggé tudományos gondolkodásra. Ennélfogva az egyetemet elvégzett fiatal szakemberek (sőt az idősebbek is) húzódoznak a kutatásban való mélyebb részvételtől.

Mindezek a problémák egy fejlődő kutatószervezet problémái. Nem állunk azonban egyedül ezzel a kérdéssel. Ennek egyik fontos oka valószínűleg az, hogy az oktatás jelenleg még nem nyújt elég specializálódási lehetőséget

még az utolsó évet végző hallgatóknak sem. Nyilvánvaló, ha az építészhallgatóknak módjukban állna tanulmányaik vége felé a mainál elmélyültebben, nagyobb időráfordítással foglalkozni az urbanisztika problémáival, a feltétlenül szükséges tervezői ismeretek mellett sokkal mélyebben, szemléletformáló módon lehetne őket a településtudomány kutatási problematikájával megismertetni. Így felkészülve nem idegenkednének a tudományos feladatok megoldásától, ugyanakkor — tekintve a városrendezés tervezési és megvalósítási tevékenységének összetett voltát is — gyakorlati munkájukat is megtermékenyítené a fogékonyság az elméleti problémák iránt.

Számos országban most van folyamatban a településtudományi kutatószervezet kiépítése. Így, bár látjuk, hogy tulajdonképpen vizsgálnunk kellene a hazai viszonyok között legcélyszerűbb kutatószervek felépítését és nagyságrendjét, sajnos erre vonatkozóan még nem áll megfelelő tapasztalat rendelkezésünkre. Az ismert nemzetközi adatok igen nagy divergenciát mutatnak és még nem adnak módot általános következtetések levonására. Ugyanakkor az új kutatószervezet munkájának megindulása óta eltelt rövid idő nem szolgáltatott elegendő hazai tapasztalatot ahhoz, hogy általános érvényű következtetéseket alakíthassunk ki. Így tehát e kérdés megoldása további kutató- és szervezőmunka alapján a későbbi évekre vár.

* * *

Végül, az elmondottak összefoglalása helyett igyekszünk röviden néhány — a következő évekre nézve, véleményünk szerint, alapvető jelentőségű — feladatot kiemelni.

1. Tapasztalataink szerint a tervszerűségnek a kutatások eredményességében igen nagy jelentősége van. Ezért legfontosabbnak a következő évek kutatásaiban az elfogadott kutatási terv betartását tartjuk. Ez nem jelenti azt, hogy a tervet minden esetben betűről-betűre, legapróbb részleteiben is az elmondottak, illetve a leírtak szerint kell végrehajtani. Az egyre változó, fejlődő településfejlesztési gyakorlat a terv viszonylag rövid végrehajtási ideje alatt is nyilvánvalóan számos új igényt fog támasztani kutatási tevékenységünkkel szemben. Az előbb említett elv azt jelenti, hogy ezen új igények lehetőség szerint való kielégítése mellett is el kell végezni a tervben foglalt alapvető kutatásokat, az új igényeket pedig a terv fővonalához idomítva, abba beépítve kell kielégíteni. Igen fontos azonban, hogy ez a rugalmasság, illetve a részletekben végrehajtott változás nem mehet a kutatások alaposságának rovására. Nyilván-

való viszont az is, hogy az alapvető kutatások és az időközben felmerülő új igények kielégítése során bizonyos kompromisszumokra lesz szükség mindkét irányba. E kompromisszumok egyik legfontosabb elvi alapja a terv alapon-dolatának, fő tendenciájának betartása mellett a kutatások optimális sebességére való törekvés.

2. Az elkövetkező években fokozottabb gondot kell fordítani az elért kutatási eredmények minél gyorsabb hasznosítására. Ez megköveteli a kutatások hasznosítási módszereinek javítását. Növelnünk kell a kutatási eredmények nyilvánosságra hozatalának mértékét és gyorsaságát, és az eddiginél nagyobb gondot kell fordítanunk a hasznosítási hatások ellenőrzésére, a kutatások sorsának nyomonkísérésére.

3. Az ismertetett kutatási terv fő vonalain belül jelenleg három témakört kell tárgyalnunk, illetve az eddigi kutatási eredményekhez mérten e területeken tartjuk szükségesnek a munka meggyorsítását és eredményességének fokozását.

Társadalmunk távlati fejlődésén alapuló, abból származó igények figyelembevételének lehetőségeit és követelményeit már a kutatási terv végrehajtásának első éveiben tisztázni kell, hogy ennek alapján a későbbi kutatásokat biztosabb alapokra helyezzük. Kutatási munkánk során arra kell törekedni, hogy tudományos megállapításaink a gyakorlati településfejlesztés perspektíváit túlhaladva jelentős távlatra is érvényesek legyenek.

Mivel jelenlegi településtervezési-fejlesztési gyakorlatunkból hiányoznak azok a megfelelő módszerek, számítási alapok, amelyek a gazdaságossági kérdéseknek az általánosságon túlmenő konkrét figyelembevételéhez megfelelő segítséget nyújtanának, fokozni kell erőfeszítéseinket e problémáknak részletesebb feltárására. Konkrét számítási módszereket, mutatószámokat és a számításokhoz szükséges kiindulási alapokat kell biztosítanunk a gazdaságossági kérdések figyelembevételéhez. Megfelelő szemlélet kialakításával rövid időn belül el kell érni, hogy ezek a módszerek a tervezési-fejlesztési gyakorlatba átmenjenek, illetve ott minél szélesebb mértékben alkalmazásra kerüljenek.

Összefüggésben az előbbiekkal, jelentős erőfeszítést kell kifejteni a településtervezési, településfejlesztési módszerek korszerűsítésére, új, a távlati követelményeket, a gazdaságosságot, a funkciót és az esztétikai igényeket fokozottan figyelembe vevő korszerű szemléletű metodikák kialakítására és bevezetésére.

JEGYZETEK

1. Dr. Granasztói Pál: Településtudományunk közelebbi múltja. Településtudományi Közlemények 18. szám, Budapest, 1966.
2. Vö. Perényi Imre dr.: A településtudomány időszzerű kérdései. Településtudományi Közlemények 1. szám, Budapest, 1952.
3. Vö. Dr. Granasztói Pál: i. m. 98. l.
4. Településfejlesztési Műszaki Fejlesztési Tanács: Országos Távlati Tudományos Kutatási Terv 60. sz. főfeladat, 1966. évben kezdődő tudományos kutatási munkák távlati terve, Budapest, 1966. február hó
5. Ilyen kétéves terv készült eddig 1966—67. és 1967—68. évre
6. Az itt tárgyalt tudományelméleti kérdéssel kapcsolatban utaltunk Dr. Granasztói Pál korábbi cikkeire, különösen a „Településtudományunk néhány tudományelméleti kérdéseiről” címűre (Építési és Közlekedéstudományi Közlemények 1965. 1. sz.), amely e problémát részletesebben érinti
7. Az összehangolt kutatásokhoz jól kapcsolódnak a Budapesti Városépítési Tervező Vállalat Budapestre vonatkozó szociológiai vizsgálatai is
8. Dr. Perényi Imre: Településtervezés. Budapest, 1958. 143. p.
9. Településeink zöldterületi ellátásának helyzete és mérlegelése (kutatási jelentés) VÁTI 1966.
10. A módszert kidolgozta és Budapest III. ötéves tervi lakásépítésére alkalmazta a Budapesti Városépítési Tervező Vállalat 1964—65-ben
11. Vö. Pécs általános rendezési terv, tervezési program (PTV 1966) és Matematikai módszerek mint a településanalízis eszköze (kutatási jelentés), VÁTI 1967
12. A városi lakóterület komplex vizsgálata (kutatási jelentés). VÁTI Budapest, 1964.
13. L. 12. jegyzet
14. Városi lakóterületi rekonstrukció hatékonyságának elemzése (kutatási jelentés). VÁTI 1967.
15. Az általános rendezési tervművetet metodikája. VÁTI Budapest, 1966.

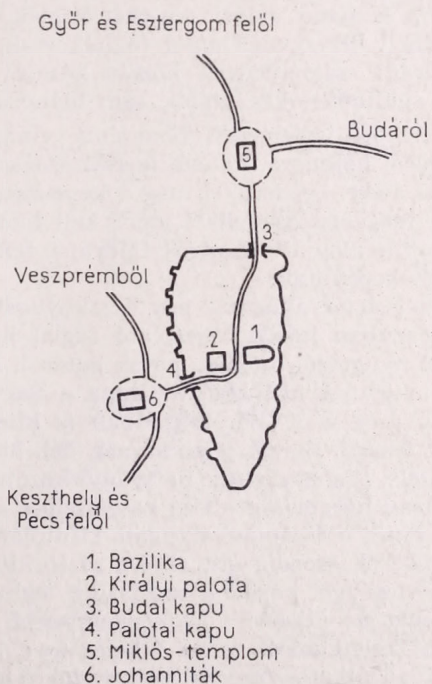
SZÉKESFEHÉRVÁR KÖZÉPKORI ALAPRAJZA ÉS A POLGÁRSÁG KEZDETEI MAGYARORSZÁGON

Dr. FÜGEDI ERIK

1. A középkori Fehérvár jelentőségét a Közlemények olvasói előtt bizonyára felesleges méltatni, de talán nem felesleges arra a kérdésre válaszolni: hogyan lehet éppen Fehérvár alaprajzának rekonstrukciójára vállalkozni? Hiszen a város levéltára nem maradt fenn, amit ma Fehérvárról tudunk, azt különböző magánosok és egyházi intézmények töredékesen fennmaradt anyagából tudjuk, és ezek az oklevelek nem adhatnak részletes felvilágosítást az alaprajzról. A hosszú török uralom alatt a topográfiai hagyomány is teljesen megszakadt, a középkori Királyi Palotát 1691-ben „török fegyvertárként” adták át a ferenceseknek.¹ Részletes alaprajzi elemzésre valóban nincs lehetőség, nem tudjuk a középkori utcaneveket azonosítani, nem tudjuk mennyiben felel meg a mai Belváros telekosztása a középkorinak. Mégis a legfőbb topográfiai vonások rekonstruálására van némi lehetőség, és ezen keresztül Fehérvár középkori fejlődésének néhány olyan jellegzetességére mutathatunk rá, amelyek nemcsak a város, hanem általában a magyar polgárság fejlődése és városi életünk kialakulása szempontjából érdeklődésre tarthatnak számot.

Fehérvár tornyait már ozmán félhold díszítette, amikor Oláh Miklós és Istvánffy Miklós a városról rövid leírást készítettek.² Szempontjaik különbözőek voltak, Oláh a város földrajzi fekvéséről, látványosságairól és nevezetességeiről, piacáról emlékezett meg, Istvánffy védelmi berendezéseit emelte ki. A várostól nyugatra elterülő nagy mocsár egészen a városfalakig nyúlt, és nemcsak védelmet nyújtott lakóinak, hanem gazdasági előnyöket is. A XIV. század végén a kiterjedt mocsárban 18 halastavat, 38 hold legelőt találtak, és az egész mocsarat 2 ekealjára becsülték.³ A várostól északra elterülő völgyben két kis patak malmokat hajtott,⁴ a keletre fekvő alacsony dombokon szántó és

rét mellett szőlőket műveltek.⁵ A város ekkoriban a vár-nak (*castrum*) nevezett Belvárosból, az északkeleti Budai külvárosból (*suburbium* vagy *civitas exterior*), a nyugati Sziget (*Insula*) és Ingovány nevű külvárosokból, valamint egy Újfalú (*nova villa*) nevű kis településből állt. A várat a külvárosoktól árok választotta el, kelet felől a Sóstó nevű mocsár védte. A Budai külvárost ugyancsak fal és árok vette körül, itt azonban a természetes védelmet nyújtó mocsár nem volt meg, és a várost erről az oldalról lehetett a legjobban ostrom alá venni.⁶



1. ábra

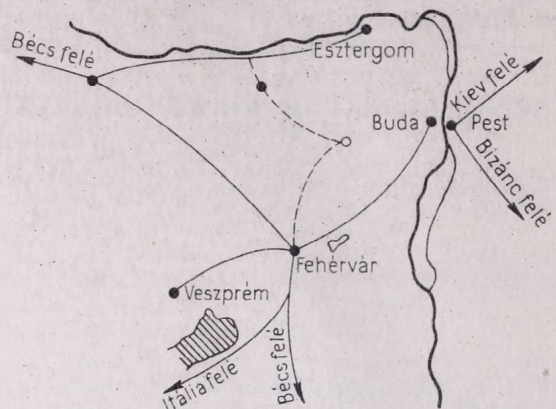
A nagy útvonalak csomópontja a vár piactere volt, itt állt a Királyi Palota, vele szemben a Bazilika.⁷ A Szűz Mária tiszteletére szentelt Bazilika papjai őrizték a magyar királyok koronázási jelvényeit, kincseskamráját, levéltárát és sírjait. A Bazilika káptalanán kívül a városban még két plébániát is találunk: az egyik Szt. Péter, a másik a Szt. Kereszt tiszteletére épült. Egy Imre-kápolna I. István fiának születési helyét jelölte. Egyházi intézményekkel volt tele a Budai külváros is. Itt állt a „falakon kívüli” Szt. Miklós társaskáptalan, a Szt. Domonkos plébánia, egy domonkos és egy ferences kolostor. Szigeten a johanniták látták el a plébánia teendőit, Újfaluban egy Szt. Márton-templom volt a parókia. Ingovány plébániája úgy látszik Szt. Erzsébetet tisztelte védőszentjéül. Valamennyi egyházi intézmény a veszprémi püspök joghatósága alá tartozott, kivéve a királyi család magánegyházának tekinthető Bazilikát és a johannitákat.

Az egyházi intézményekhez hasonló tarkaságot láthatunk a világi igazgatás területén is. Sziget a johanniták, Ingovány a Bazilika káptalanának birtoka volt. Ezért nem a városi tanács rendelkezett ott, hanem a két földesúr, lakói sem voltak városi polgárjoggal felruházva, hanem közönséges jobbágyok voltak. A városban és a Budai külvárosban élő polgárok fölött a városi tanács gyakorolta a joghatóságot. A XV. század végén ezek a polgárok már magyarok voltak, de a Budai külváros utcanevei még a francia és német elődök emlékeit őrizték.⁸ Tülnyomórészt kereskedelemmel foglalkoztak, de a fennmaradt személynevek között kézművesekre, sőt földművelőkre utalók sem hiányzanak.⁹

2. Az itt ismertetett bonyolult viszonyok nem máról holnapra, hanem hosszú századokon át jöttek létre, kezdetüket még a keresztény királyság megalapítása előtti időre kell tennünk. Létrejöttük alapjait a város földrajzi fekvésében kell keresnünk.

Fehérvártól nyugatra egy északnyugat-délkelet irányban húzódó löszplató foglal helyet, amelyet nyugatról a Galya patak határol. A várostól nyugatra, ott, ahol a Galya a Sárvízzel egyesül, még a XVIII. században is kiterjedt mocsár feküdt. Ennek a mocsárnak déli határát Sárpentele, Fehérvár és Battyány között egy úgyszólván háromszög alakú kavicssziget alkotta. A város a löszplató nyugati kifutóján helyezkedett el, éspedig ott, ahol a plató kifutója és a kavicssziget között a távolság a legkisebb, ahol tehát az átkelés a legkényelmesebb volt. A város keletkezését ez az átkelés és a hozzá kapcsolódó útkereszteződés tette indokolttá. Az útkereszteződés már a rómaiak korában megvolt, de a forgalom súlypontja mégsem Fehér-

várott, hanem a tőle délre fekvő Gorsiumban (a mai Tác falu határában) keresendő, Fehérvárott a régészek nézete szerint ekkor csupán egy postaállomás lehetett.¹⁰ Az avarok is még



2. ábra. Fehérvári útsomópont

az elhagyott Gorsiumban tanyáztak.¹¹ Az útvonal súlypontjának áthelyeződése minden jel szerint a X. században következett be, mert a honfoglalás kori magyar temetőket már a Fehérvárott kereszteződő utak mentén tárták fel.¹² A változás okát sajnos nem tudjuk megállapítani, csupán a változás tényét és azt az új helyzetet, amely a változás után előállt, amelyre vonatkozólag azonban csak a XI. századból vannak írásos emlékeink.

A legfontosabb a régi római útvonal volt, amely a Duna mellett Győrig, onnan pedig Fehérváron át vezetett Belgrád, illetve végcélként a Szentföld felé. Ezt az utat részletesen leírja a „*Descriptio itineris in terram sanctam*”, amely Györffy szerint 1030—1043 között keletkezett.¹³ Eszerint a zarándokok Győrtől Fehérvárig és Fehérvártól Tolnáig három-három nap alatt tették meg az utat. Egy másik, a XI. század elején még nem jelentős, de a század végére már fontossá vált útvonal Esztergom felől jövet Tatán át érte el Fehérvárt.¹⁴ Ezeket az észak-déli irányban futó útvonalakat Fehérvárott egy ugyancsak római eredetű út keresztezte, amely a pesti révtől a Velencei-tó északi oldalán érte el Fehérvárt, és onnan két irányban folytatódott nyugat felé. Egyik ága Veszprém, a másik a Balaton déli partján Itália felé vezetett.¹⁵ Mindkét útvonal használatát XI. századi forrásaink bizonyítják.¹⁶

Az úthálózat a város alaprajzában is nyomon követhető. A Pest felől jövő út nem a mai műút nyomvonalán érte el a várost, hanem északkelet felől a Budai külvároson át.¹⁷ A Budai külváros területén találkozott össze a Győr felől jövő úttal és egyetlen utcaként a Budai

kapun át lépett be a várba. Ez a főutcának (*vicus magnus*) nevezett utca észak-déli irányban haladt a Bazilikáig, illetve az előtte levő piactérig. Itt éles töréssel nyugatra fordult és a Palotai kapun át lépett ki a várból. Amint a Budai külváros az északi-északkeleti utak gyűjtőpontja volt, ugyanúgy gyűjtötte, illetve osztotta el Sziget a nyugat felé vivő útvonalakat. Ebben a külvárosban az út kettéágazott, egyik ága Várpalota, illetve Veszprém felé vitt, másik ága délre kanyarodott. Ez a délre kanyarodó ág a Sárvízen való átkelés után ismét két részre ágazott el, egyik vonala Tolna, a másik a Balaton déli partja felé folytatódott.

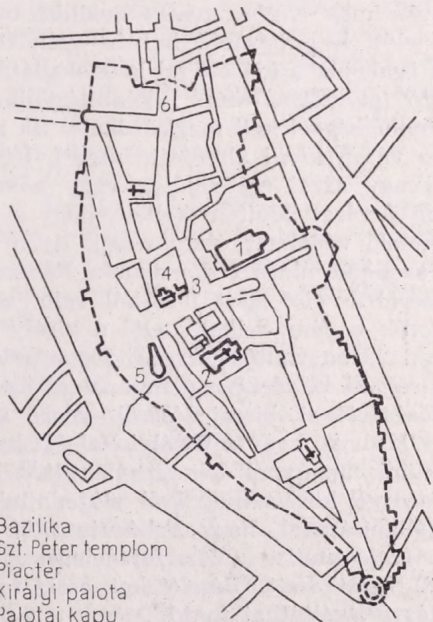
Fehérvár legkorábbi említését Szt. István legendájában találhatjuk meg, illetve a krónikákban a fehérvári Bazilika alapításával kapcsolatban.¹⁸ Egybehangzóan állítják a legrégebb elbeszélő emlékeink, hogy I. István a Bazilikát a bolgárok ellen viselt háborúban szerzett kincsekből építtette fel. A források vizsgálata alapján Györffy arra az eredményre jutott, hogy a bolgár háborút 1015-re kell tennünk.¹⁹ A Bazilikának I. István által történt megalapítását a magyar királyok koronázási palástjának felirata is megerősíti, amely szerint a palást eredetileg Istvánnak és nejeének, Gizellának ajándéka volt a Bazilika részére.²⁰ A Bazilika helyhezkötése nem okoz gondot, hiszen alapfalait kiásták és láthatók. Ennek ellenére éppen az alapításról szóló hagyomány vet fel néhány fogas kérdést.

Forrásaink a Bazilika alapítását szinte szó szerint egyező szöveggel mondják el, és valószínűleg mind az I. László kori Gestára mennek vissza. Eszerint I. István a templomot „*in ipsa regalis sedis civitate, quae dicitur Alba*”²¹ alapította, amiből az következik, hogy az alapítás időpontjában (1015) a település már létezett és Fehérvárnak nevezték. Egyetlen változat sem nevezi Istvánt a város alapítójának, holott — ha ez így lett volna — ezt joggal várhatnánk a krónikáktól, még inkább a legendától. Látszólag a városnak nem I. István volt a megalapítója. Ezt más megfontolások is alátámasztják. A hagyomány szerint Imre herceg Fehérvárott született. A XV. század végén Kálmáncsehi prépost emléktáblával jelöltette meg születési helyét.²² Imre 1007-ben született, ha tehát a várban látta meg a napvilágot, akkor a Királyi Palotának már 1007-ben állnia kellett.

Másik megfontolásunk a Szt. Péter-templommal függ össze. A Képes Krónika említi meg, hogy IV. Béla még ifjabb király korában — tehát 1220—1235 között — szenteltette fel a templomot. A Krónika feltűnő módon *cathedralis*-nak nevezi a templomot, holott — amint arra már Domanovszky rámutatott²³ — nem

volt püspöki templom, sőt a Bazilika mellett még előkelőnek sem volt nevezhető. A kitűnő cím mégsem látszik teljesen indokolatlannak, miután a magyar királyok koronázási szertartásában a templomnak fontos szerepe volt. A királyt a Bazilikában koronázták meg, ezután ünnepélyes menetben a Péter-templomba vonult, ahol jelképesen megkezdte uralkodását; néhány ítéletet hozott és néhány kiválasztottat lovaggá ütött.²⁴ A templomnak a koronázási szertartásban játszott szerepét nem magyarázhatjuk IV. Bélának a templommal szemben megnyilvánuló rokonszenvével. A két jelenségnek, a *cathedralis* jelzőnek és a koronázási szertartásban betöltött szerepnek magyarázatát véleményünk szerint a lengyel Długosz János adja meg, aki I. Ulászló koronázásával kapcsolatban megjegyzi, hogy Géza fejedelmet ebben a templomban temették el.²⁵

A történeti érvekhez még a városalaprajzból levonható következtetések csatlakoznak. A Péter-templom a város legmagasabb pontján áll, kb. 6—8 m-rel magasabban, mint a Bazilika. Várról lévén szó nehezen képzelhető el, hogy a legelőkelőbb templomot ne a legmagasabb ponton építették volna fel. Ha tehát a Bazilika nem állt a legmagasabb ponton, akkor ennek csak az lehet az oka, hogy ott már egy másik egyházi intézmény foglalta el a helyét. Géza fejedelem 997-ben halt meg, mint forma szerint megkeresztelkedett, de semmiképpen



3. ábra. A fehérvári vár a középkorban

sem keresztény uralkodó. Fia I. István oda tette el, ahol méltó helyet talált az ország uralkodója részére, és ez a Péter-templom volt az ország fővárosában. A templomot tehát legkésőbb 997-ben fel kellett szentelni. Ebből azonban az következik, hogy Fehérvárt nem I. István alapította, hanem már Géza fejedelem uralkodása alatt emelkedett az ország centrumává. A város neve is Géza fejedelem mellett szól, miután ugyanolyan képzéssel van dolgunk, mint amilyen Sarolta neve, és ez a név ment át kettős helynévadásként a német és a szláv nyelvekbe is.²⁶

A források és a városalaprajz tehát egyaránt amellett szól, hogy Fehérvár a X. században keletkezett. Ez a megállapítás azonban további megoldandó kérdéseket vet fel. Hogyan kell elképzelnünk a Géza korabeli Fehérvárt? A legegyszerűbb az, ha feltételezzük, hogy a X. századbéli Fehérvár azon a kis dombon feküdt, ahol a Péter-templom áll. Ezt az elképzelést alátámasztaná a piac elhelyezkedése is. Ebben az esetben ui. a későbbi piac a kis domb lábánál helyezkedne el, mégpedig ott, ahol a pesti rév felől jövő útvonal a kis dombnak a peremét eléri. Ez az elhelyezkedés teljesen megfelelne a korszak szokásának, amely a piacot a várfalakon kívül, de a várhoz, illetve annak kapujához közel helyezte el.²⁷ Elképzelésünket még az a tény is alátámasztja, hogy a kis domb lábánál (a mai városi tanácsház alatt) középkori falakra (vizesárok) és ciszternára bukkantak.²⁸ Ma még azonban azt nem bizonyíthatjuk, hogy a piac már a Bazilika megalapítása előtt is a későbbi helyén volt. Ugyanígy nem ismerjük a kiásott fal kronológiáját és feltehető folytatását sem. Elképzelésünknek még egy nehézséggel kell megküzdenie. Ha a Bazilikát a váron kívül alapította meg I. István, akkor vagy azzal egyidejűleg vagy nem sokkal utána a várat bővíteni kellett, hogy a Bazilika megfelelő védelmet élvezhessen. Ilyen bővítésről azonban nincs tudomásunk. Fehérvár erődítéséről az első adat 1063-ból való, amikor a második pogány felkelés elől a király és kísérete a várba vonult vissza.²⁹ Ez az adat azonban semmi közelebbit nem árul el az erődítés minőségéről és kiterjedéséről, végső soron az sincs kizárva, hogy a Királyi Palotát kell alatta értenünk, amelynek két tornya volt.³⁰ Ilyen körülmények között meg kell elégednünk annak megállapításával, hogy Fehérvár a X. században (valószínűleg Géza fejedelem uralkodása alatt) keletkezett. Részleteket csak módszeres ásatás szolgáltathat majd.

3. A Géza fejedelem korában kialakuló „Fehér”-vár a fejedelem hatalma alatt álló ország rész központja lehetett. A keresztény ki-

ráltság megalapításával szakrális központtá is vált I. István korában a Bazilikának, mint a királyi család magánegyházának felépítésével. Más helyen volt alkalmunk rámutatni arra, hogy a magyar várostörténet első fejezetét éppen ezek az igazgatási és kultikus központok alkották, és hogy ezeknek léte és élete ahhoz a kelet-európai—bizánci gazdasági és kulturális körhöz tartozott, amelynek a magyarság a honfoglalás után tagja maradt. A kialakult központokat is úgy határoztuk meg, hogy azok a keleti (közelebről arab) városok típusába tartoztak, elsősorban azért, mert gazdasági szempontból városi funkciókat teljesítettek, de az európai középkori város jellemző vonása, a polgárság és annak önkormányzata teljességgel hiányzott.³¹ Fehérvár további fejlődése ezért két szempontból érdekes: a) azért, mert itt ennek a keleti típusú városnak további fejlődését figyelhetjük meg; b) azért, mert — ha a városalaprajzból megfelelő következtetéseket tudunk levonni — a keleti típusú városoknak európai értelemben vett középkori várossá való átalakulását is megfigyelhetjük.

István halála és a XII. század kezdete között Fehérvár fejlődése aligha nevezhető rohamosnak. A XI. század politikai eseményei, a német császárokkal folytatott harc, a belpolitikai konszolidáció hiánya, nem lehettek előnyösek a békés fejlődés számára. Ezalatt az idő alatt inkább csak központi, fővárosi jellege erősödött meg — éppen a politikai események következtében. Ilyen jellegű funkciói még a gyér XI. századi adatokból is világosan felismerhetők. I. István — ezt forrásaink hangsúlyozzák — a Bazilikát magánegyházként (*ecclesiam in propriam capellam rex sibi retinens*) alapította,³² ezért kivételte a püspöki joghatóság alól és közvetlenül a római Szentzséknak rendelte alá.³³ A kereszténység megerősödése — főképpen István és Imre szentté avatása után — tömegesen vonzotta a zarándokokat a két szent sírjához, és hamarosan kialakult az a szokás, hogy a király Nagyboldogasszony napját (aug. 15.) kíséretével együtt Fehérvárott töltötte.³⁴

Kálmán király óta (†1116) a királyokat is rendszeresen a Bazilikában helyezték örök nyugalomra.³⁵ Állami aktusok színhelyévé vált Fehérvár, itt helyezte vissza a császár Pétert a trónra, itt fogadta Salamon király a császárt.³⁶ Vallásos hagyomány és állami politikai események más intézményeket is a városba vonzottak, tudunk egy már I. István korában működő iskoláról,³⁷ és tudjuk, hogy pl. a veszprémi püspöknek palotája volt Fehérvárott.³⁸

A város gazdasági funkciói közül csupán az árucseréről vannak közvetett adataink. A vásárvámról ugyan csak XIII. századi forrásaink

tájékoztatnak, másutt azonban volt alkalmunk rámutatni arra, hogy minden megyei székhelyen tartottak hetipiacot, és ezekre vonatkozólag I. László óta több alkalommal hoztak törvényt.³⁹ Ezek a törvények elsősorban az ország akkori két fővárosának, Fehérvárnak és Esztergomnak piacára vonatkoztak. A vásárvámon egyébként a Bazilika és a veszprémi püspök osztozott.⁴⁰

Az iparra, illetve a kézművesekre vonatkozólag sajnos nincsenek közvetlen adataink, létezésüket azonban semmiképpen sem zárhatjuk ki.

A régészeti kutatások bizonyos népességtömörülésre mutatnak, mert a Fehérvár körül elterülő temetők a X—XII. században a vár közelében voltak.⁴¹

4. A felsorolt funkciók következtében a XII. században a vár körül újabb telepek jöttek létre, a már említett külvárosi települések. A déli kis településről Újfaluról (*nova villa*) Fitz mutatta ki, hogy plébániatemplomát a XII. század derekán építették fel.⁴² Ha a XVIII. századi térképeken található adatokat szabad visszavetíteni és következtetéseket levonni a telep nevével (*villa*, falu), akkor ez a település egyetlen házsorból állt és agrár jellegű volt.⁴³ Az utca azonban nem az ismertetett nagy útvonalak egyik szakaszát alkotta, hanem tulajdonképpen a Sóstónál végződő zsákutca volt. Arra, hogy Újfalu volt a legfiatalabb település a vár körül, éppen abból kell következtetnünk, hogy a nagy útvonalak mellett már nem fért el. Következtetésünket még egy érv támasztja alá. Amikor a XV. században a tizenkét esküdtest a különböző városrészek képviselőiből választották és a városi oklevelekben városrészenként sorolták fel, akkor Újfalu képviselőit utolsóként sorolták fel.⁴⁴

A két régebbi külváros közül Sziget (*insula*) valóban szigeten feküdt. Keletkezésére vonatkozólag az ott felépített johannita kolostor ad némi útbaigazítást. Az alapítólevél szerint (1193) a templom alapkövét Martirius esztergomi érsek tette le, de a Szt. István király tiszteletére alapított templom felépülését az érsek már nem érte meg. Eufrozina királyné nemcsak az építkezést fejezte be, hanem kolostort is alapított a templom mellé, és azt a johannitáknak adta át.⁴⁵ A lovagok *domus hospitalis* S. *Stephani regis* nevezett házukban egészen a török uralomig működtek: Martirius 1150—1158 között töltötte be az esztergomi érseki széket,⁴⁶ azaz a templom 1158-ban még csak félig volt készen. Eufrozina királynő, főképpen elsőszülött fia, II. István (1162—1172) uralma idején rendelkezett nagy befolyással, II. István halála után azonban — amikor III. Béla ellen foglalt

állást — nemcsak befolyását veszítette el, hanem 1186-ban kolostorba zárták, majd még ugyanabban az esztendőben száműzték.⁴⁷ Ezeknek az eseményeknek sorrendjében úgy látszik, hogy az alapkőletétel legkorábban 1150-ben történhetett meg, a királyné tevékenységének legvalószínűbb időszaka pedig 1162—1172 közé tehető; a johannita lovagok 1172 előtt költözhettek új házukba. Így a templom, illetve az ispotály megalapításának alapjául szolgáló telepnek legkésőbb a XII. század első felében kellett létrejönnie.

Szigetnek két funkciója volt. Az egyiket a kolostor látta el, amely zarándokokat és más utasokat fogadott be, de valószínű, hogy ezt a feladatát csak a XII. század végéig töltötte be. A XIII. század elejétől kezdve a johanniták hitelhelyként működtek. A telep funkciója egészen más jellegű volt. Az alapítólevélből kétségtelen, hogy az ispotálynak Fehérvárott nem volt birtoka, kivéve azt a területet, amelyen állt. A johannita birtokok mind a városon kívül feküdtek.⁴⁸ Birtokaik igazgatási és gazdasági központja azonban Sziget volt, ide hordták a Somogy megyei birtokokon termelt bort, itt őrlték a gabonát liszté stb. Sziget lakói elsősorban kézművesek (pékek, takácsok, mészárosok stb.) és kereskedők voltak. Agrárlakosság itt aligha lakhatott, mert a külvárosnak nem volt szántóföldje,⁴⁹ ebben az értelemben Sziget inkább városi jellegű település volt. Joghatóság és igazságszolgáltatás szempontjából a telep magánföldesúri jelleggel bírt, a johanniták bírója igazgatta, a városi polgároknak később sem volt benne semmiféle joghatósága.^{49a}

Újfalu és Sziget kialakulása Fehérvár körül korai városaink fejlődésének egy-egy vonására utal. A város mint fogyasztóközpont agrárlakosságot vonz magához, a nagybirtok pedig ott építi fel központját, ahol az általa megtermeltetett termények értékesítése a legjobb lehetőségeket nyújtja. Csak mellékesen jegyezzük meg, hogy hasonló telepsűrűsödést figyelhetünk meg a lengyel várostörténet első fejezetében is.⁵⁰

5. A legkorábbi vár körüli telepnek a Budai külvárost kell tartanunk, ennek kialakulására a Szt. Miklós prépostság története és a latinok megtelepedése vet fényt.

Mint már említettük, a Budai külvárosban állt egy Szt. Miklós tiszteletére szentelt társaskáptalan, amelyet a kor latin terminológiájával *extra muros*, azaz falakon kívüli káptalannak neveztek. Első alkalommal 1215-ben tűnik fel, ebből az oklevélből azonban csak annyit tudható meg, hogy a király a templomot (*ecclesiu S. Nicolai*) egy Somogy megyei birtokkal adományozta meg.⁵¹ Néhány évvel később ismét

többször említik a templomot, és ekkor megtudjuk, hogy ispotályos templom (*ecclesia hospitalis*) volt.⁵² A tatárjárás után 1244-ben halunk először a templom prépostjáról,⁵³ s ezzel úgy tűnik, hogy minden említésre méltót elmondottunk, mert a templom és a káptalan ezután a török hódoltságig zavartalanul működött. A XIV. század végén azonban a pápai oklevelekben új titulus tűnik fel. 1392-ben a pápa a prépostságot „*prepositura magistratus nuncupata S. Nicolai extra muros Albensis*”-nek nevezi.⁵⁴ Ezt a címet egy 1447. évi oklevél magyarítja meg, amikor egy ugyancsak pápai oklevélből jut tudomásunkra, hogy a templomnak pasztorációs feladata is volt (*cui cura imminet animarum*),⁵⁵ és így jogosan viselhetette a *magistratus (rektoratus)* címet. A király által alapított Miklós-templom tehát elsősorban ispotályos templom volt, ezzel alakították át vagy már ilyenként alapították. Az a tény, hogy a Miklós-templomban ispotályos templomot kell látnunk, valamivel közelebb visz megalapítási idejének körülhatárolásához. 1095 előtt aligha feltételezhetjük, hogy nagyobb számú zarándok vonult volna át Fehérváron, 1097 után azonban számuk megnövekedhetett. Nemcsak külföldiekre gondolunk itt, hanem magyarokra is, akik részére 1135-ben egy magyar asszony alapított Jeruzsálemben ispotályt.⁵⁶ Az 1147-ben Magyarországon átvonuló második keresztshadjárat csak növelhette számukat. Legvalószínűbb alapítási időnek tehát itt is a XII. század első fele látszik. Az abszolút kronológiához már most egy relatív adatot is hozzáfűzhetünk: biztos, hogy a latinok érkezése előtt alapították, mert a káptalannak a Budai külvárosban jobbágysai voltak, és ezek fölött teljes jogú földesúrként rendelkezett.⁵⁷

A Budai külvárosban telepedtek meg a mi szempontunkból legfontosabb szerepet játszó latinok (*latini*) is. A latinokkal a magyar történettudomány behatóan foglalkozott,⁵⁸ és így itt elegendő arra utalnunk, hogy többségükben franciák és flandriaiak voltak, az olaszok csupán kisebbségüket alkották. A fehérvári latinok származási helyét források hiányában nem tudjuk meghatározni. Vizsgálatunk szempontjából nem is ez, hanem letelepedésük ideje a legfontosabb kérdés. Biztos, hogy 1221-ben már hosszabb ideje laktak itt, ekkor a pannonhalmi apátsággal folytattak hosszú pert.⁵⁹ Letelepedésük idejének meghatározásánál tekintetbe kell vennünk a magyar–francia viszonyok alakulását. Elszigetelt kapcsolatok igen korán kialakultak a két ország között (pl. Clunyvel),⁶⁰ ezek azonban inkább személyes természetűek voltak; a pogánylázadással meg is szakadtak. Az első rendszeresebb kapcsolatot — középkorban

mást nem is nagyon várhatunk — egyházi vonalon vette fel I. László király, amikor 1091-ben St. Gilles-ből hívott bencésekkel megalapította a somogyvári apátságot. Az apátság francia kapcsolatai a XIII. század végéig biztosan fennálltak.⁶¹ Amikor 1096-ban, majd 1147-ben a keresztshadjáratok során nyugatiak vonultak át az országon, franciák is voltak közöttük, és Odo de Deogilo az 1147. évi átvonulásról írott soraiban Fehérvárt is megemlítette.⁶² Leírásából egy *argumentum ex silentio* meríthető. Ha ui. sem Esztergomban, sem Fehérvárott (mindkét helyen személyesen megfordult) nem említ francia lakosokat, akkor ott ilyenek még nem is voltak. Ezzel a *terminus post quem* et is meghatároztuk: letelepedésüket 1147 utánra kell tennünk.

A másik időpont, a *terminus ante quem* meghatározására a fehérvári latinok 1237. évi privilégiumát kell közelebről szemügyre vennünk. Sajnos, az oklevél nem maradt fenn eredetiben, még teljes szövegű átirásaink sincsenek róla, hanem csupán két tartalom szerinti átiratunk.⁶³ A hosszabb tartalmi átiratot egy 1496. évi ítéletlevél tartotta fenn, a fehérváriak ekkor az eredetét mutatták be. A tartalmi kivonat szerint 1237-ben a fehérváriak megjelentek IV. Béla előtt és előadták, hogy eredeti, Szent Istvántól származó kiváltságlevelük elégett, és kérték IV. Bélát, állítson ki új oklevelet szabadságaikról. IV. Béla az új szabadságlevelet azzal az indoklással állíttatta ki, hogy privilégiumaik általánosan ismertek, kétségen felül állók és a polgárok megszakítás nélkül azok birtokában voltak.⁶⁴ Ezután négy pont következik, amelyből az egyik átirat hármát, a másik egyet tartott fenn a vámmentes-ségre, illetve arra vonatkozólag, hogy más vendégek szabadon költözhetnek a fehérváriak közé. A magyar kancelláriai gyakorlat ezen a téren azt a szabályt tartotta szem előtt, hogy csupán az oklevél legfontosabb és a kérdéses ügyre vonatkozó részeit közölte. Megnevezte az oklevéladót, az oklevél pontos dátumát, rövid kivonatban közölte az oklevél bevezetését, ezután az ún. rendelkező rész kérdéses szakaszát szó szerint másolta át. Így történt ez a mi esetünkben is, miután a vámmentes-ségre vonatkozó rész szó szerint megegyezik a két tartalmi átiratban. A szó szerint megegyező szövegben azonban olyan kitétel is szerepel, amely IV. Béla idejében már nem volt szokásos a kancelláriai gyakorlatban. A király ui. megfenyegeti azt, aki a rendelkezésnek nem tesz eleget, hogy „*iram regie maiestatis et rerum suarum dispendium sustinebit*”. Ez az anatóma-formula a XII. század végéig volt a magyar kancelláriánál szokásban,⁶⁵ így arra kell következtetnünk,

hogy IV. Béla oklevélírójának egy korábbi szöveg állt rendelkezésére.

Ez a megállapításunk azonban ellentétben áll mindazzal, amit az oklevél bevezetése mond és amit eddig Fehérvár fejlődéséről megállapítottunk. Láttuk, hogy a latinok 1147 után telepedtek le Fehérvárott, így nem kaphattak kiváltságlevelet I. Istvántól. Ezt IV. Béla sem hitte el. Más esetekből tudjuk, hogy I. István rendelkezéseiről a legendáját tartalmazó könyvben készítették feljegyzéseket, és ezt a könyvet még a XIV. században is Fehérvárott őrizték.⁶⁶ A latinoknak tehát alkalmuk nyílt volna állításuk bizonyítására. Ebben a könyvben azonban egy szó nem sok, annyit sem találhattak a latinokra vonatkozólag. Ezért a király a bevezetésben megindokolta, hogy miért adja ki privilégiumaikat új kiadásban; mert szabadságaik közismertek és kétségtelenek voltak, mert megszakítatlanul élvezték őket. Középkori felfogás szerint egy régóta meglevő szokásjogot (*consuetudo*) foglalt írásba a király, de egyáltalán nem erősítette meg a polgároknak azt az állítását, hogy szabadalmaikat I. Istvántól nyerték.

Hogyan oldható fel az az ellentét, hogy a királyi oklevél dispositiója régebbi formulákat tartalmaz, holott nem adott hitelt a polgárok állításának? Szerény véleményünk szerint csak egyféleképpen. A polgároknak valóban volt egy István királytól kapott kiváltságlevelükről másolatuk, amelynek azonban — pecsét hiányában (az eredeti elégett) — nem volt bizonyító ereje. Azt állították — és ez a középkori Magyarországon igen általános és elterjedt szokás volt —, hogy ezt az oklevelet a „szent király”, azaz I. István állította ki. Nem lehetett-e azonban egy másik István királyról szó? Más esetekből tudjuk, hogy IV. Béla korában még jól emlékeztek azokra az intézkedésekre, amelyeket III. Béla tett,⁶⁷ annak ellenére, hogy III. Béla halála (1196) óta több mint egy nemzedéknyi idő telt el. III. Béla előtt III. István uralkodott (1162—1172), és azt hisszük, hogy a fehérváriaknak tényleg volt egy István királytól való kiváltságlevelük, de nem I. Istvántól, hanem III. Istvántól. A politikai eseményekkel ezt jól össze lehet egyeztetni. Az erősödő francia kapcsolatok következtében a XII. század első felében magyar klerikusokat küldtek a párizsi egyetemre,⁶⁸ egyikük, Lukács, az esztergomi érsekségre emelkedett (1158—1181), és intranzigens harcossá lett az egyház és a főpapok hatalmi állásának. Befolyása III. István uralkodása alatt érte el tetőpontját.⁶⁹ Ezeknek az összefüggéseknek világánál a *terminus ante quem* et 1172-re helyezhetjük és a latinok bevándorlásának idejét 1147—1172 közé.

Az említett két tartalmi kivonat a kivált-

ságlevelnek csupán azt a részét írta át, amelyek a bizonyítás során fontosak voltak, azaz a vámkiváltságokat. Más városok részére adott privilégiumokból, amelyekben a király a fehérváriak kiváltságára hivatkozott,⁷⁰ más pontokat is ismerünk, mégpedig a következőket: a bíró és a 12 esküdt szabad választására;⁷¹ a bírónak minden ügyben való illetékességére;⁷² a szabad beköltözésre;⁷³ az országon belüli és a határon levő vámok alóli mentességre⁷⁴ vonatkozó kiváltságokat.

Mindezek a kiváltságok városi jellegűek, látszólag csak a szabad bíróválasztás nem az. A bíró választását ui. más telepeken is megengedték az idegenből jött telepeseknek (*hospites*).⁷⁵ A fehérvári és az ilyen vendégteléseknek adott bíróválasztási kiváltság azonban abban különbözött egymástól, hogy a vendégek bírái általában csak a kisebb ügyekben ítélezhettek, a nagyobb ügyeket továbbra is a királybíró tárgyalta, a fehérváriak esetében pedig a bíró minden ügyben ítélezhetett.

A vámmentesség a latinok főfoglalkozását, a kereskedelmet mozdította elő. Források hiányában nem állapíthatjuk meg, hogy milyen árukkal kereskedtek, csupán annyit mondhatunk hogy a XIII. század elején a Somogyban vett borral és talán ott, saját maguk termelte borral is kereskedtek.⁷⁶ Csak sejtethjük, hogy már ekkoriban is általában minden áruval, főként nyugatiakkal, elsősorban posztóval; keletiekkel, elsősorban fűszerekkel kereskedtek, és már ekkor távolabbi vidékekről keresték fel piacukat.⁷⁷

A latinok privilégiuma hozta létre az első nemcsak gazdasági és társadalmi, hanem jogi tekintetben is városi jellegű települést. Ennek ellenére nehéz meghatározni, hogy topográfiaiilag hol helyezkedett el? Az egyházi viszonyok ismerete itt cserbenhagy bennünket. Esztergomban a latinoknak külön temploma volt Szt. Miklós tiszteletére, Fehérvárott azonban nem tudunk külön latin plébániáról. Mint láttuk, a Miklós-templomnak a Budai külvárosban korábban kellett létrejönnie, mint a latinok betelepődése, a Budai külváros másik temploma, a domonkos templom sem hozható velük kapcsolatba.⁷⁸ Itt kell rámutatnunk a privilégiumnak egyik jellegzetességére. Sem a tartalmi átiratok, sem a más városok részére kibocsátott kiváltságlevelek nem említik a latinok szabad plébánosválasztási jogát. Ez annál is feltűnőbb, mert sokkal egyszerűbb, szegényebb agrár jellegű telepeknél is megtalálható a szabad papválasztás engedélyezése. A kérdés megoldására ma még csak két lehetőséget látunk: a latinok letelepedésekor a Miklós-templom még egyedüli plébániatemploma volt a Budai külvárosnak és

a király ezt nem engedte át a latinoknak; vagy már a domonkos templom is plébániaként működött, de a király ezt sem adta át a latinoknak. Mindez azért is feltűnő, mert egy évszázaddal később a városprivilegiumokban nemcsak a szabad papválasztást biztosította a király, hanem mindenütt átengedte a patronátusi jogot, ha az még nem volt valamilyen egyházi testület birtokában.⁷⁹ Ha a patronátusi jog a királyt illette, akkor azt még abban az esetben is átengedte a polgároknak, ha a templom királyi kápolna volt és mint ilyen, kivételes jogállással rendelkezett.⁸⁰ Később — mint látni fogjuk — a latinoknak is külön plébániájuk volt.

Az egyházi viszonyok ma még megoldhatatlannak látszó kérdésével kapcsolatban azt kell megjegyeznünk, hogy a latinok letelepedését követő gazdasági fellendülés igen korán, még a tatárjárás előtt két kolostor alapítását tette lehetővé a Budai külvárosban, az egyik a királyi udvarral szoros kapcsolatot tartó domonkos, a másik egy ferences kolostor volt.⁸¹

Kubinyi megállapítása szerint a polgárság még a tatárjárás előtt elkészítette pecsétnyomóját. Felirata a latinok uralmát is kifejezésre juttatta.⁸²

6. Nem tudjuk helyhez kötni azt a királyi kereskedelmi szervet, amelyet az Aranybulla szövegének mesterei magyarozatával Kumorovitz mutatott ki.⁸³ Az Aranybulla XXV. cikkelye értelmében az ország belsejében nem volt szabad sót tartani (*sales in medio regni non teneantur*).⁸⁴ A két egymással szemben álló fél ebben az esetben is az egyházi nagybirtok és a királyi kamara, illetve ezek zsidó és izmaelita bérlői, akik kezükbe véve a sószállítást, a sókereskedelmet is saját raktáraikból bonyolították le, aminek következtében az egyháznak utalványozott só eladhatatlanná vált. A „*medium regni*” kifejezésen, amint arra Kumorovitz rámutatott, ezúttal Fehérvárt kell érteni, mert II. András királynak egy 1233. évi oklevelében a tihanyi monostornak adott sóra vonatkozólag úgy rendelkezett, hogy azt a szalacsi sókamara tisztjei Szt. István ünnepén Fehérvárról, amely az ország közepén fekszik (*in Albensi castro, quod est in medio Hungarie*) adják át.⁸⁵ Ha ehhez a szöveghez szó szerint akarunk ragaszkodni, akkor biztosnak látszik, hogy a sókamara lerakata a várban volt. Ez természetes is, hiszen egyrészt ez volt a legjobban védett része a városnak, másrészt a sóraktárt itt a piac közelében lehetett elhelyezni. Sajnos, azonban ilyen sóraktárról más adatokból nincs tudomásunk; ezért topográfiailag sem tudjuk pontosan elhelyezni.

Akár a várban, akár valamelyik külváros-

ban volt is a sóraktár, két tény pontosan megállapítható. Az egyik az, hogy a sóraktár Fehérvárról volt, és a másik az, hogy ez a fehérvári sóraktár valamely egyházfő érdekeit sértette. Ha a térképre nézünk, akkor négy ilyen nagyobb egyházi intézmény jöhet számba: Veszprém püspöksége, Pannonhalma, Tihany és Szekszárd monostora. A sóraktár üzleti hatóköre tehát ezekig juthatott el, és biztosan elért Tihanyig is, mert különben nem Fehérvárról adták volna ki a sót a tihanyi apátnak. Ez az adat még egy szempontból érdekes. Ha Tihany Fehérvárról szerezte be a sót, akkor a hatósugár meghaladta az egy napi járóföldet (25–30 km-t). Ez teszi érthetővé, hogy a város területén egyszerre két ispotály is működött, mert a sót fuvarozó jobbágyoknak valahol meg kellett szállniok.

A konkrét adattól eltekintve az a bejelentés, hogy Fehérvár az ország közepén fekszik, kissé meglepő. A nagy távolságokat gyalog vagy lóháton megtevő középkori ember előtt sem lehetett titok, hogy Fehérvár nincs az ország közepén. De ha a megállapítást úgy fogjuk fel, hogy az ország közepé egyenlő a fővárossal, függetlenül attól, hogy földrajzilag vagy napi járóföldben számítva a középpontban fekszik-e vagy sem, akkor a város jelentősége teljesen világossá válik.

Az elmondottak összefoglalásához talán nem is lehet jobb mottót találni, mint II. András oklevelének szavait: „*Albense castrum, quod est in medio Hungarie.*” A Géza korában már meglévő és I. István által a fejedelmi család, valamint vele együtt az ország népének szakrális központjává, fővárosává váló Fehérvár a XII. században növekvő tekintélynek örvendett, gazdasági fejlődésnek indult. Ennek következtében a vár körül új telepek keletkeztek, amelyeknek lakói társadalmi és gazdasági tekintetben különböztek egymástól. Az új telepek külvárosok voltak, nemcsak a szó társadalmi, hanem topográfiai értelmében is, hiszen a fallal, árokkal védett várat ölelték körül elsősorban azoknak az útvonalaknak mentén, amelyek a várat létrehozták. Topográfiailag így az útcsoportot tulajdonképpen három részre szakadt. Míg magvát a vár és az ott fekvő piac tőr alkotta, ezt a magot északkelet és nyugat felől egy-egy gyűjtőhely vette körül. Az esztergomi, budai és győri útvonal a Budai külvárosban a Miklós káptalan „ispotálya” körül egyesült, a pécsi, balatoni és veszprémi a johanniták „ispotálya” körül. A Budai külvárosban különleges kiváltságokat élvező idegen polgárok telepedtek meg, a latinok. Jelenlétük és kiváltságaik merőben újat jelentettek társadalmi, gazdasági téren, de a város fejlődése

szempontjából is. Az a topográfiai pluralizmus, amely az európai várost kialakulása kezdetén jellemezte, itt is megszületett. Az egyházi és világi igazgatás intézményeit magában foglaló *civitas*-t itt *castrum*-nak nevezték, de a privilegizált kereskedőtelepet itt is *suburbium*-ként említik a források.

A latinok letelepedése döntő jelentőségű volt Fehérvár és a magyar városok szempontjából, mert a régi keleti típusú városok átalakulását indította meg. A XII. században nagyobb szerepet játszó városainknak vagy át kellett alakulniuk európai értelemben vett várossá vagy elvesztették jelentőségüket. Az átalakuló vagy a fejlődéstől lemaradó városok mellett új telepek is városi rangra emelkedtek. Ezeknek a király a fehérváriak (értsd: latinok) kiváltságait adta. Mielőtt azonban még erre sor kerülhetett volna, az országban és Fehérvárott is magyarányú átalakulás ment végbe.

7. A mohi csatában szenvedett katasztrófális vereség után, 1241/42 telén a tatárok átkeltek a befagyott Dunán, és a délnyugat felé vezető nagy országúton erős ütemben igyekeztek IV. Bélát utolérni. Az út Fehérváron vezetett keresztül. A tatárok megpróbálták a várost bevenni, ez azonban nem sikerült. Rogerius ezt a város fekvésének tudta be. A várost körülvevő mocsarak, úgymond, ekkor már olvadóban voltak, ezért a tatárok nem tudták a várost bekeríteni.⁸⁶ A meztelen igazsághoz valószínűleg Tamás spalatói főesperes állt közelebb, aki ugyan megemlíti az olvadásnak indult mocsarakat, de ezenkívül a város erődítményeit és a latinok harckészségét sem hagyja figyelmen kívül.⁸⁷ Krónikájából még egy fontos tényt tudunk meg: a külváros házai leégtek. Tamás főesperes elbeszélését a városalaprajz is megerősíti. A vár és két külváros (Újfalú és Sziget) mocsárral volt körülvéve, a várost tehát csak északkeletről, a Budai külváros felől lehetett ostromolni. Itt nem voltak mocsarak, itt a lakosoknak (tehát elsősorban a latinoknak) kellett felvenniük a küzdelmet. Tamás főesperes krónikájából így azt is megtudjuk, hogy a Budai külvárost ekkor már falak védték.

A Budai külváros sorsa nem volt különlegesség a középkorban. Városrészek, sőt egész városok is leégtek anélkül, hogy ostrom alá vették volna őket. A Budai külváros valószínűleg ugyanolyan gyorsan, ha nem gyorsabban — összeszedte magát, mint a teljesen elpusztult Esztergom, ahol már 1243-ban élénk kereskedelmi tevékenységről tanúskodnak forrásaink.⁸⁸ A változást nem a város ostroma, hanem IV. Béla politikájának éles fordulata okozta.

Mohinál nemcsak az ország seregét verték szét, hanem IV. Béla addigi politikája, a kirá-

lyi hatalom régi fényben való visszaállítása is teljes vereséget szenvedett. Rendkívüli lélekerejére vall, hogy Dalmáciából való visszatérése után teljesen szakított régi elképzeléseivel, és ellenkező politikát kezdett. A tatárjárás okozta sokkot azonban sohasem felejtette el többet. Amikor 1246-ban olyan hírek keltek szárnyra, hogy a pápa a tatároktól levelet kapott, amelyben Európa elfoglalásának tervét írták le, Béla lázas tevékenységbe kezdett.⁸⁹ Ahoi csak lehetséges volt, igyekezett a polgárokat a külvárosokból a várba vagy más megerősített helyre áttelepíteni.⁹⁰ Fehérvár is sorra került.

Ami Fehérvárott történt, azt két oklevél tartotta fenn számunkra. A pápa 1250-ben a fehérvári (Bazilika) prépostjához intézett levele magában foglalja a prépost panaszát. A prépostságnak a várban és a Budai külvárosban kiterjedt birtoka volt, amelyen a kanonoki házak és a jobbágyok házai álltak.⁹¹ A vásárvám egy része is a káptalant illette. A király a polgárokat áttelepítette a várba, és ezek elfoglalták a prépostság birtokát és elvették a vásárvámot is.⁹² A prépost ellenállt, ezzel magára haragította a királyt, végül is kénytelen volt engedni, és kiállította, illetve megpecsételte az erről szóló oklevelet.⁹³ A király eljárásának indokául a prépost azt hozta fel, hogy ezzel az ország biztonságát kívánta növelni.⁹⁴ A másik oklevél, sajnos, csak kivonatokban maradt fenn. Eszerint a XIV. század végén a polgárok egy oklevelet mutattak be, amelyet 1249-ben a Bazilika prépostja és káptalana, illetve a polgárok együttesen állítottak ki. Ez szó szerinti átiratban tartalmazta IV. Béla király egy oklevelét. A királyi oklevél a polgároknak a várba való áttelepítéséről (*translatio eorundem civium in dictum castrum Albense factam*) és a város földjeinek a prépostság és a polgárok közötti megosztásáról szólt.⁹⁵ Ebből az alkalomból szó szerint közölték a polgárok földjeinek határleírását. Egy másik kivonat a prépostság birtokának határjárását tartotta fenn.⁹⁶ A két tartalmi átiratból is világos, hogy itt alapvető rendezés zajlott le. A király a polgárokat a Budai külvárosból áttelepítette a várba, átadta nekik a prépostság belső telkeinek és külső földjeinek egy részét.⁹⁷ Sajnos, sem az említett két tartalmi átirás, sem a pápai oklevél nem tartalmaz részleteket arra vonatkozólag, hogy hogyan osztották fel a várat; erről az egyházi viszonyok sem árulnak el sokat.

A későbbi viszonyok utalnak arra, hogy a felosztáskor a polgárok a Péter-templomot kapták meg plébániának.⁹⁸ De a Péter-templomon kívül a várban még egy plébánia működött, a Bazilika temetőjében álló Szt. Kereszt-templom.⁹⁹ Azt is tudjuk, hogy a polgárok nem kap-

ták meg a Bazilika prépostságának minden belső telkét, a várban továbbra is maradtak prépostsági birtokok. Vajon az ezeken lakóknak volt-e a Kereszt-templom a plébániája? És ha igen, akkor hogyan osztották meg a várat a két plébánia között? Az egyházi szokásokat ismerve hajlandók lennénk feltételezni, hogy területi alapokon történt a megosztás, de a személy szerinti sem elképzelhetetlen. Ha Budára gondolunk, akkor a területi megosztás mellett kell állást foglalnunk. Bárhogy is volt, számunkra az a lényeges, hogy a polgárok nem kapták meg mindkét templom patronátusi jogait. Az 1249. évi felosztás valószínűleg egyházi téren is kompromisszum eredménye volt.

A várhoz tartozó és most már a polgárok-
nak átengedett földeket a várban lakó polgárok között osztották fel. A külvárosok telkeihez nem tartozott sem szántó, sem legelő, illetve rét vagy szőlő. Sajnos, megint nem tudjuk megmondani, hogy ez a helyzet a rendezés eredménye volt-e vagy már korábban is fennállott, és a külvárosok házához már a tatárjárás előtt sem tartoztak-e telkek?¹⁰⁰

8. Az 1249. évi rendezés által teremtett viszonyok lényegében a török hódoltság koráig fennmaradtak, a városfejlődés ezen a fokon megrekedt. Ennek a ténynek a megértéséhez a fehérvári viszonyokat a későbbi magyar városfejlődéssel kell összevetnünk.

A város életében a legfontosabb gazdasági jelenség kétségtelenül a vásár volt. 1249 előtt a hetipiac Fehérvárott is királyi hetipiac volt, jövedelmét a Bazilika káptalana és a veszprémi püspök élvezte.^{100a} Másutt már rámutattunk arra, hogy Magyarországon a vásártartás joga regálejog volt már a XI. században, és hogy a XII. század derekáig valamennyi vásár jövedelme a királyt illette meg. A városok alapvető kiváltsága ezen a téren az ún. *forum liberum* volt. A fogalom a XII. század folyamán alakult ki és annyit jelentett, hogy a vásáron a király vámszedői nem szedtek vámot, és a király bírái nem gyakoroltak joghatóságot.¹⁰¹ Annak ellenére, hogy a XIII. század elején ezt a kiváltságot nemcsak a városok, hanem magánosok is megkaphatták, a fehérváriak nem voltak e kiváltság birtokában. 1249-ben sikerült megszerezniük a prépost és a veszprémi püspök vásárjogát a maguk számára.

A *forum liberum* megszerzése és a XIII. század elején bekövetkező gazdasági fellendülés lehetővé tette, hogy éppen Fehérvárott kialakuljon az országos vásár intézménye. Az alapot ehhez a XI–XII. századi fejlődés biztosította. Az a szokás, hogy Nagyboldogasszony és Szt. István napját (aug. 15. és 20) Fehérvárott ünnepeljék meg, alkalmat nyújtott egy augusz-

tus 14–28. közötti országos vásár megtartására. Ennek az országos vásárnak kezdeteit nem ismerjük, nem tudunk erre vonatkozó kiváltságlevélről, lehet, hogy egyáltalán nem is létezett. Biztos azonban, hogy ilyent már 1279 előtt tartottak.¹⁰² Amikor 1287-ben Buda országos vásár tartására kapott engedélyt, nemcsak a fehérvári szokásokat vette alapul, hanem a vásár részére olyan időpontot határozott meg — szeptember 1 és 15 között —, hogy a budai vásár időbeli folytatását alkossa a fehérváriaknak. Fehérvár ezzel a bel- és külföldi áruk legfontosabb piaca lett.

A vásártartás terén tehát az 1249. évi rendezés átütő siker volt. A többi gazdasági privilegiumról ezt nem mondhatjuk el. A középkor második felében a legtöbb magyar város már a földesúri haszonvételek teljes birtokában volt.¹⁰³ Fehérvárott a polgárság csak azon a területen rendelkezett ezek fölött, amelyek fölött joghatóságot gyakorolt, tehát a határnak csak ama része fölött, amelyet 1249-ben megkapott, és a belső telkeknek is csak azon része fölött, amely 1249-ben a polgároknak jutott. A rendezés ebből a szempontból is kompromisszum volt.

Úgy tűnik, hogy a régi földesúr, azaz a király háramlási jogát sem tudták a fehérváriak megszerezni. Ha a XIII. század folyamán egy polgár végrendelet nélkül halt meg, akkor birtoka a királyra hárult.¹⁰⁴

A város területének megosztása következtében nem alakulhatott ki olyan városi ingatlanjog sem, mint amilyennel legtöbb középkori városunkban találkozunk. A polgárok kezén levő telkeket a városi hatóság előtt adták-vették, és azokról a város állított ki oklevelet, de más telkeket a káptalan mint hiteleshely előtt lehetett elidegeníteni, és az oklevelet is a káptalan állította ki.¹⁰⁵ A városi tanács csak azok fölött a telkek fölött rendelkezhetett szabadon, amelyek a polgárok birtokában voltak. Így a mézsárszékek helyéről és adójáról a városi magisztrátus egymaga döntött, mert ezek nyilvánvalóan a polgársághoz tartozó városrészben feküdtek.¹⁰⁶ De amikor 1485-ben a borbehozatal kérdését kívánta szabályozni, akkor kénytelen volt a Bazilika káptalanjával, Miklós-káptalan-
nal és a johannitákkal tárgyalni, s erre vonatkozó megegyezésüket velük közösen kiadott oklevélben közzétenni.¹⁰⁷

Jogi szempontból a polgárok valamivel jobb helyzetben voltak. Maguk választhatták bírájukat és esküdtjeiket; ezek minden ügyben illetékesek voltak mindaddig, amíg a felek polgárok voltak. A XV. század végétől kezdve, mint mondtuk, a város esküdtjeit nemcsak a várban lakó polgárok közül választották, ha-

nem a különböző városrészek képviselőiből. Amikor ezzel a megosztással először találkozunk (1446), akkor a várat nyolc, a Budai külvárost és Újfalut két-két esküdt képviselte.¹⁰⁸ 1471-re a helyzet annyiból változott, hogy a várbeliek egy mandátumot kénytelenek voltak egy közelebről meg nem határozható külvárosi településnek átadni.¹⁰⁹ Sajnos, nem tudjuk, hogy ez a megosztás mit jelent. Annyit jelent-e, hogy a külvárosok lakossága kiharcolta magának a képviselést a városi tanácsban, ha igen, akkor ezeket a képviselőket ki választotta, a külváros valamennyi lakója vagy csak az ott élő és a polgári igazgatás és jogszolgáltatás alá tartozók? A várbelieknek a többi városrészszel szemben megnyilvánuló fölénye természetesen mindkét feltételezés esetében döntőnek látszik (12 : 8, 12 : 7, tehát mindkét esetben abszolút többség).

A szabad bíróválasztás és a bírónak minden ügyben való illetékessége volt az a fehérvári kiváltság, amelyet a király más városoknak is adományozott. Régebbi történetírásunk ezzel kapcsolatban „fehérvári jog”-ról beszélt olyan értelemben, mint a német városok esetében pl. a magdeburgi jogról. A magyar városprivilegiumok tárgyalása során bebizonyítottuk, hogy ez a felfogás helytelen. A fehérváriak kiváltságáról és nem „jogáról” van szó ezekben az oklevelekben. Ennek megfelelően nem alakult ki olyan fellebbviteli eljárás sem, mint amilyent Európában más területein, sőt egyes magyar városok esetében is ismerünk.¹¹⁰ A magyar városi fellebbviteli rendszer kialakulása két határozott fázisra bontható. Az első fázisban a király a fehérváriak kiváltságát adományozta, de a fellebbviteli perekben az ítélezést a maga számára, az ún. *presentia regia* számára tartotta fenn.¹¹¹ A XIII. század végéig Magyarországon sem hazai, sem külföldi városjog léte nem bizonyítható. Ebben a fázisban a fehérvári kiváltságok játszották a főszerepet.

A második fázisban kialakult a magyar városok fellebbvitelének végleges formája. Budán, Selmecbányán és Korponán kialakult a városjog. A XIV. század derekán már alig hallunk a fehérváriak kiváltságairól, ehelyett más városjogok adományozását (átvételt) figyelhetjük meg. Nagyobb városaink azonban — és ezt magyar sajtáságnak tekinthetjük — nem voltak hajlandók más városjogokat átvenni. A mezővárosok (sőt falvak) azonban előszeretettel vették át más városok jogát. Nem tekinthető véletlennek, hogy egyetlen kivételtől eltekintve a fellebbvitel útja nem vezetett ki az országból. A XIV. század derekán a helyzet már meglehetősen bonyolult volt. Nagyobb városaink a *presentia regia*-hoz vagy a tárnokmesterhez

fellebbeztek, kisebb városaink és mezővárosaink egy része a nagyobb városokhoz fordult. A helyzetet Nagy Lajos rendezte, aki a nagyobb városok számára a tárnokmester székének formájában egységes fellebbvitelt teremtett, és a szék ülnökeit a városok képviselőiből válogatta össze. Ettől kezdve csak azokat a városokat tekintették teljes jogú szabad királyi városoknak, amelyek ügyeiket a tárnokmester elé vitték.

Fehérvár nagy szerepet játszott az első fázisban, a másodikban azonban már nem vett részt, nem is lett tagja a tárnokmesterhez fellebbező városoknak. Ez is az 1249. évi rendezésnek volt köszönhető, ennek következtében maradt Fehérvár a török hódoltságig virágzó kereskedelmi központ gazdasági szempontból és félig szabad királyi város jogilag.

Ennek ellenére Fehérvárnak igen nagy szerepe volt az általános magyar városfejlődésben. Különösen akkor válik ez a megállapítás tudatosá, ha a kelet-európai fejlődést vesszük tekintetbe. A latinok kereskedőek voltak, nemzetiségileg nem is nagyon egységesek, bebiztosan a franciák voltak a hangadók közöttük. Céljuk olyan kiváltságok elérése volt, amelyek kereskedelmüket elősegítették. Nem követelték meg egységes jogrendszer átvételét, mint a németek. Ennek következtében nem alakítottak ki zárt jogi affiliációs viszonyt akkor, amikor kiváltságaikat más városoknak adományozták, és nem tartottak fenn régi hazájukkal fellebbviteli viszonyt sem. Nem is kívántak olyan mértékben elkülönülni, mint a németek. Esztergomban ugyan külön telepük és templomuk volt, Fehérvárott azonban az egyik külvárosban telepedtek meg. Szó sem volt olyan intézkedésekről, mint a keletnémet vagy lengyel területen, ahol a már megtelepedett szlávokat kitelepítették, hogy helyükbe németek jöhessenek. A magyar központi hatalom viszonylagos erős volta következtében a *presentia regia* mint fellebbviteli fórum is érvényben maradt. Mind ebben az 1249. évi rendezésnek is volt szerepe. Mert ha 1249-ig a latinok nem törekedtek olyan zárt jogrendszer elérésére, mint amilyent a németek építettek ki Cseh- és Lengyelországban, akkor 1249 után erre már nem is nyílt alkalmuk.

JEGYZETEK

1. Károly J.: Fejér vármegye története. Székesfehérvár 1896—1904. II. 179.
2. Isthvánfi M.: Historiarum de rebus Ungaricis libri XXXIV. Viennae, 1718. 314., Oláh N.: Hungaria-Athila (ed. C. Eperjessy et L. Juhász) Budapest, 1938. 10.
3. „decem et octo piscinas ... reperissent, prata

- veró ad triginta octo iugera terrarum se extendentia conspexissent, paludamentum autem cum arundinatos inter ipsas piscinas et prata existens ad duo aratra sufficiens estimassent..." Országos Levéltár diplomatikai gyűjtemény (a továbbiakban: DL) 23 113.
4. Budapesti Egyetemi Könyvtár. Kézirattár Ab 71/2. p. 233.
 5. Pozsonyi káptalan lt. Protocollum Budense fo 302. 1514: „una vinea ... in promontorio civitatis Alb”
 6. Ebből az irányból ostromolta a várost Miksa császár is
 7. *Károly*, i. m. II.
 8. A várban állítólag volt egy „Olasz utca” (*Károly*, i. m. II. 50.), ennek azonban nem tudtam okleveles nyomára akadni. A „Német utca” (= vicus Teutonicalis) létezése azonban bizonyos
 9. A korai időre vonatkozólag a fehérváriaknak a pannonhalmi apáttal folytatott pere bizonyítja kereskedelmi tevékenységüket. Pannonhalmi Szt. Benedek rend története (a továbbiakban: PRT/I. 650—652, 680.), a későbbi időkre az oklevelek mutatnak a fehérváriaknak más magyar városokkal folytatott kereskedésére. Vö. Málusz E.: Zsigmond kori okmánytár (a továbbiakban: Zsk. O.) I. Budapest, 1951. 126. sz., DL 14 151., 16 939., 25 361., 18 091., 55 249. Olyan személynevek, mint Kalmár (Pozsonyi káptalan levéltára Protocollum Budense fo 62, 127.) ugyancsak kereskedelemre utalnak. Kézműveseket jelölnek az Aurifaber, Carnifex, Sartor, Nyerges, Kővágó, Fazekas nevek (DL 17 267., 18 022., 42 874.)
 10. *Marosi A.*: Volt-e Székesfehérvárott római telep? Századok LXIX/1935. 266—269., *Fitz J.*: Adatok Fejér megye római úthálózatához, Alba Regia (megjelenés alatt)
 11. *Kralovánzsky A.*: Velence község történetéhez, Alba Regia 4—5/1963—1964. 226—232.
 12. *Bakay K.*: Székesfehérvár környékének X—XI. századi temetői és a fejedelmi székhely kérdése, Alba Regia (sajtó alatt)
 13. *Gombos A.*: Catalogus fontium historiae Hungaricae aevo ducum et regum ex stirpe Arpad descenduntium, Budapest, 1938. 844—845., *Györffy Gy.*: Az Árpád-kori Magyarország történeti földrajza. Budapest, 1963. I. 279—280.
 14. *Glaser L.*: A Dunántúl középkori úthálózata. Századok LXIII/1929. 144. A török hadsereg a XVI. században ugyanezt az utat használta. Vö. *Bálinth G.*: A magyarországi török hódoltságról. Századok IV/1870. 240—241.
 15. *Glaser*, i. h. 143—145.
 16. A győr-fehérvári úton zárandokolt a Szentföldre Altman 1065-ben (*Gombos*, Catalogus 2310—2311; vö. *Eckhart S.*: András király francia zárandokai. Magyar Nyelv 1936. 38—40.) Gellért püspök a fehérvár-budai utat használta (*Gombos*, Catalogus 2451.)
 17. Országos Levéltár térképtár. A térképet a Múemlékvédelem c. folyóiratban Pataki V. és *Bendefy L.* közölte, Múemlékvédelem VIII/1964. 35.
 18. *Gombos*, Catalogus 2587, 2593, 2610.
 19. *Györffy G.*: Das Güterverzeichnis des griechischen Klosters zu Szávaszentdemeter (Sremska Mitrovica) aus dem 12. Jh. Studia Slavica V/1959. 26.
 20. A palást felirata: „Anno Incarnationis Christi MXXXI Indictione XIV a Stephano Rege et Gisela Regina Casula haec operata et data ecclesiae Sanctae Mariae sitae in Civitate Alba”, *Ipolyi A.*: A magyar szentkorona és koronázási jelvények
 21. *Gombos* Catalogus 2587. A kis legendában (uo. 2610) „in Alba civitate ... templum instauravit”
 22. *Pray E.*: Dissertatio historico-critica de S. Emerico duce Posenü, 1774.
 23. *Scriptores Rerum Hungaricarum* (red. E. Szentpétery) (a továbbiakban SRH) Budapest, 1937. I. 467.
 24. *Fitz J.*: Adatok Székesfehérvár középkorához. Fehérvár, I/1955. 66 skk. II.
 25. *Dlugoss J.*: Historiae Polonicae Libri XII... Lipsiae, 1711. I. 742—743.
 26. Sarolt ugyanolyan szóösszetétel a šary = fehé) + aldy (= menyét) szóból, mint a Konstantinos Porphyrogenitos által fenntartott Szarkel a šary + käl (= ház) szóból, amelyet oroszul Biela Vezsának neveztek. Nincs tehát semmi okunk arra, hogy Fehérvár nevét annak szláv változatából (Belgrad) vezessük le, még kevésbé arra, hogy szláv telepesektől származtassuk a várost. Még a környéken sincs 11. századi szláv névadásból származó helynév. Vö. *Melich J.*: A honfoglalás kori Magyarország. Budapest, 1925—1929. 45—46., *Knieszsa I.*: Magyarország népei a XI. században. Szent István Emlékkönyv. Budapest, 1938. térképmelléklet
 27. Győrről lásd *Borbiró V.*—*Valló I.*: Győr városépítéstörténete. Budapest, 1956. 73—74.. Veszprémre lásd *Korompay Gy.*: Veszprém. Budapest, 1957. 21—22. Nyitrán is a váron kívül tartották a vásárt 1248-ban, *Fejér G.*: Codex diplomaticus Hungariae ecclesiasticus et civilis (a továbbiakban: Fejér, CD) IV/2. 455 (tévesen 1258. évi dátummal), *Szentpétery I.*: Regesta regum stirpis Arpadianae critico-diplomatica 885. sz. (a továbbiakban: Szentpétery, Regesta)
 28. *Dortmuth Á.*: Adatok a városháza múltjához. Székesfehérvári Szemle, 1937. 18—23. A szerzőnek az volt a véleménye, hogy a fal és az árok a Péter-templom erődítésének volt része, de kronológiailag nem határozta meg a leletet
 29. SRH. I. 359. „Rex autem et episcopi cunctique proceres videntes immensam multitudinem timuerunt, ne forte irruerunt in eos. Et intrantes civitatem observaverunt eam”
 30. *Károlyi*, i. m. II. 234—241.
 31. *Fügedi E.*: Középkori magyar városprivilegiumok. Tanulmányok Budapest múltjából XIV/1961. (a továbbiakban: Fügedi: Városprivilegiumok) 20—24.
 32. SRH. II. 418.
 33. *Sebestyén J.*: A székesfehérvári prépostság és káptalan egyházi kiváltságai. Századok, LIX—LX/1925—1926. 376—395, 462—477.
 34. *Gombos*, Catalogus
 35. *Dercsényi D.*: A székesfehérvári királyi bazilika. Budapest, 1943. 37.
 36. *Gombos*, Catalogus 98, 103.
 37. Uo. 2428.
 38. „pallatium ecclesie episcopatus Vesprimiensis a tempore foundationis eiusdem ecclesie in castro Albensi habitum”. *Károly*, i. m. II. 690.
 39. *Fügedi*: Városprivilegiumok 28—36.
 40. Monumenta Romana episcopatus Vesprimien-

- sis (a továbbiakban: Mon. Rom. Vespri.) I. 128.
41. Bakay, i. h.
 42. Fitz J.: A középkori Szt. Márton-templom Szekesfehérvárott. Művészettörténeti Értesítő, V/1956. 26—31.
 43. Műemlékvédelem VIII/1964. 35.
 44. Pl. Dl. 42 874., 18 022., 18 023., 18 085. stb.
 45. Monumenta ecclesie Strigoniensis (ed. F. Knauz) I. 142—146., Szentpétery, Regesta, 155. sz.
 46. Uo. I. 105—106.
 47. Györffy: Studia Slavica V/1959. 35—37.
 48. Mikos J.: A fehérvári keresztesek 1193. évi oklevele mint magyar nyelvemlék. Magyar Nyelv, XXXI/1935. 300. térképmell.
 49. 1272: „cum dicti populi terras arabiles aut silvas aut aliquas alias utilitates preter areas et fundos domorum suraum non (habent) unde se commode possent sustentare”. Fejér, CD. V/1. 211, Szentpétery, Regesta 2182. sz.
 - 49a. „iudex, iurati ceterique cives et iobagiones... fratris perceptoris ac conventus ecclesie Cruciferorum S. Regis Stephani de Alba, in eadem civitate Albaregali constituti” Egy. Könyvtár. Kézirattár, Ab 71/2. p. 38.
 50. Világtörténet 9—10/1966. 1—38.
 51. Dl. 44 118.
 52. Mon. Rom. Vespri. I. 80. (1229): „sancti Nicolai hospitalis Albensis” és Mon. Rom. Vespri. I. 95: 1234.
 53. prepositus ecclesie sancti Nicolai Albensis, uo. I. 119.
 54. Uo. II. 283.
 55. Uo. IV. 129. Még két adatunk van, amelyek a Miklós-templom kérdését még bonyolultabbá teszik. Egy 1395-ben kiadott pápai bullában olvassuk: „super perpetuum prioratum sive magistratum nuncupatum ecclesie sancti Nicolai extra muros Albaregali” (Mon. Rom. Vespri. II. 297.). A „prioratus” kifejezés nyugaton bencés monostorra vagy egy bencés monostor filiájára utalna. Magyarországon azonban a „prior” kifejezés a bencések között nem volt szokásos, az apát után következő méltóság a „decanus” volt. (Ennek közléséért Mezey László barátomnak tartozom köszönettel.) Ezenkívül nincs is a közelben olyan bencés kolostor, amelynek filiája lehetett volna a Miklós-templom. Pannonhalma levéltára sokkal teljesebben maradt fenn, semhogy az erre vonatkozó adatok veszendőbe menésével számolhatnánk. A másik kolostor Tata lehetne, ez azonban magánkegyuraság alatt állt, és így filiája nem lehetett királyi kegyuraság alatt. (Komjáthy M.: Tata és a tatai bencés apátság az Árpádok korában. Regnum, 1944—46. 232—235.) A másik adat egy 1436. évi pápai supplicatióból való. A Miklós-templom prépostja azt kéri a pápától, „ut parochialis ecclesia sancti Nicolai praepositurae suae incorporetur”. (Lukcsics P.: Diplomata pontificum saec. XV. Bp. 1931. II. 408.). Indoklásként a prépost arra hivatkozott, hogy „dicta ecclesia parochialis duodecim annos vacat eiusque domus et mansiones sunt in totum destructae”. Azt hisszük, hogy egy egyháztól, de két javadalomról van szó, és ezt a két javadalmat kívánta a prépost véglegesen a prépostsághoz kapcsolni
 56. Hóman B. (Szekfü Gy.): Magyar történet I. Budapest, 1937. 6.
 57. Károlyi, i. m. II. 107.
 58. Auner M.: Latinus. Századok L/1916, 28—32. A francia bevándorlásról újabban Amman H.: Die französische Südostwanderung im Rahmen der mittelalterlichen französischen Wanderungen, Südostforschungen XIV/1955. 406—428.
 59. PRT. I. 650—652.
 60. Ammann, i. h.
 61. Eckhart, i. h.
 62. Gombos, Catalogus 1720. „castrum... quod Bellagrava dicitur Bogarensis respectu eiusdem, quae in Hungaria est eiusdem nominis civitatis”
 63. A két tartalmi átirat: A = 1496, Pozsony város levéltára n. 2713., Fejér: CD. IV/1. 73. — B = Dl. 9713.
 64. A: „In principio eedem littere exprimebant, quod cum privilegium sancti regis Stephani pariter et legati tunc sedis apostolice hospitibus Albensibus concessum infausto casu incendii fuisset conversum in cinerem, ydem cives Albenses libertatis sue statum timentes tractu temporum in dubium revocari seu aliquatenus aggravari eidem domino Bele regi humiliter supplicassent, ut concessam ipsis a memorato sanctissimo rege libertatem ipse dominus Bela rex suo dignaretur privilegio communiri. Idem igitur dominus rex Bela ipsorum civium preces favorabiliter admittendo cum esset notorium et nullatenus veniret in dubium ipsos privilegiatos extitisse, absque ulla interruptione libertate inferius in dictis litteris suis annotata usos continue fuisse, bennigne concessisset, quod petebant”
 65. II. András király 1214—1224 között kibocsátott okleveleiben ez a formula már nem található meg. Szentpétery, Regesta 289—414. sz.
 66. PRT. II. 402—403.
 67. Békefi R.: A pilisi apátság története. I. 316.
 68. Gábel A.: Magyar diákok és tanárok a középkori Párizsban. Egyetemes Philologiai Közlöny, LXII/1938. 182. és az ott idézett irodalom
 69. Monumenta ecclesiae Strigoniensis I. 114.
 70. A következőkben egymás mellett hozzuk a két tartalmi kivonat és azoknak a városprivilegiumoknak adatait, amelyekben a fehérváriak kiváltságára utalt a király. A városprivilegiumok kiadása a következő: Nagyszombat 1238 = Huščava A.: Nastařie výsady mesta Trnavy, Bratislava 1939, Szentpétery, Regesta 647; Nyitra 1248 = Fejér, CD. IV/2. 455., Győr = Endlicher S. L.: Monumenta Arpadiana, Sangalli 1849, 526, Szentpétery, i. m. 2132; Szatmár 1271 = Endlicher, i. m. 505 tévesen 1264. évi dátummal, Szentpétery, i. m. 2133.; Sopron 1277 = Fejér, CD. V/2. 397, vö. Házi J.: Sopron város története I/1. 7—8. Szentpétery, i. m. 2809.; Vasvár 1279: Endlicher, i. m. 551, Szentpétery, i. m. 2973.
 71. Szatmár 1271: „ut dicti oppidani iisdem libertatibus quibus Albenses perfruerent dinoscuntur... uti et frui possent, ita ut villicum quem voluerint inter se eligent”
 72. Nyitra 1248: „ipsis et ipsorum successoribus perpetuo Albensium civium dedimus libertatem, ut villicus ex se ipsis, qui pro tempore fuerit constitutus omnes causas pecuniarias, civiles et criminales ad instar civium Albensium predictorum cum duodecim iuratis debent fine debito iudicare”

- Szatmár 1271: „qui (villicus) omnes causas maiores et minores inter se exortas iudicare possit...”
- Sopron 1277: „Ita, quod omnes causas tam maiores quam minores quoque super effusione sanguinum vel homicidii inter ipsos emergentes villicus ipsorum pro tempore constitutus... iudicet et decernat more civium Albensium...”
73. 1237 A: „Preterea quicumque ad eos transire et cum eos conversari völuerint, ea libertate qua ipsi fruuntur similiter in perpetuum potiantur”
74. 1237 A: „quod in toto regno suo, nec in aliqua porta confinii tributum alicui solvere teneantur... quod siquis tributum violenter ab ipsis extorserit, iram regie maiestatis et rerum suarum dispendium merito sustinebit”
1237 B: „quod prefatus dominus rex Bela ipsis civibus et hospitibus civitatis Albensis inter cetera hanc libertatem gratiose concessisset, quod ipsi nec in toto regno, nec in aliqua porta confinii tributum alicui solvere teneantur”
Nagyszombat 1238: „Super solutione vero tributi eodem iure censenatur, quo cives Albenses”
75. *Fügedi*: Városprivilégiumok. 26.
76. RRT. I. 680.
77. A XV. században erdélyi és bártfai kereskedőkről tudjuk, hogy Fehérvárra mentek kereskedni. Zimmermann—Werner: Urkundenbuch zur Geschichte der Deutschen in Siebenbürgen. Hermannstadt 1897. II. 401, 403. Fejérpataky L.: Magyarországi városok régi számadáskönyvei. Budapest, 1885, 197, 201, 204.
78. Ezt a templomot első alkalommal 1331-ben említik (Veszprémi kápt. lt. Alba 7.), helyére lásd Fitz J.: Székesfehérvár. 11.
79. *Fügedi*: Városprivilégiumok. 74.
80. Uo. 75—77.
81. *Károly*, i. m. II. 170, 174—181.
82. *Kubinyi A.*: Buda város pecséthasználataának kialakulása. Tanulmányok Budapest múltjából XIV/1961. 119. A pecsét felirata: „S(igillum) Latinorum Civium Albensium”
83. Hálás köszönetet kell mondjak Kumorovitz Lajos barátomnak, hogy „Újabb adatok Óbuda kora középkori történetéhez” c. tanulmányának kéziratát rendelkezésemre bocsátotta és a benne foglalt fehérvári adat közlését megengedte
84. Monumenta ecclesiae Strigoniensis I. 235.
85. Fejér III/2. 352.
86. „Et cum ad Albam regiam civitatem accederent (Tartari), que est paludibus circumsepta, cum esset in dissolutione nivis et glaci, nequierunt eam occupare” Gombos, Catalogus, 2085.
87. „Inde discedens (dux Caydanus) recto cursu devenit ad urbem Albensem et continuo cuncta suburbane habitationis domicilia concremavit, civitatem vero aliquot diebus obsessam factis insultibus invadere satagebant; sed quia locus circumfusa palustrum aquarum copia erat munitus, quem optima Latinorum presidia erectis undique machinis tuebantur, dux impius, vano frustratus labore discessit”. Uo. 2241.
88. Zolnay L.: Opus castrum Budensis, Tanulmányok Budapest múltjából XV/1963. 52.
89. Uo. 52—57.
90. Uo. 52—57.
91. „prepositi et Sancti Henrici necnon canonicorum palatia cum curiis eorundem ac terram arabilem et etiam que est in eodem suburbio, in qua multi conditionales ac hospites vestre ecclesie morabantur” Mon. Rom. Vespr. I. 128.
92. „sibi conferri ab eodem rege ac remitti omnino tributum fori, quod eadem habebat ecclesia”. Uo.
93. „Et licet predictis regi et habitatoribus aliquamdiu super hiis duxeritis resistendum, propter indignationem tamen ipsius regis oportuit vos tandem vestrum in hoc prebere assensum et etiam concedere inde litteras quodammodo violenter”. Uo.
94. „cum... rex Ungarie... post recessum Tartarorum de partibus vestris, habitatores suburbii castrum Albensis in idem castrum transferri fecisset, ut tutius et fortius propter multitudinem populi reddetur...” Uo.
95. „Unam (litteram) magistri Achilli prepositi et capituli Albensis ac universorum civium eiusdem loci alphabeto intercisam sub quatuor sigillis eorum anno Domini millesimo ducesimo quadragesimo nono, quarto Kalendas Decembris privilegialiter editam inse transumptive de verbo ad verbum tenorem litterarum domini Bele dei gratia regis sine anno confirmatarum, translationem eorundem civium in dictum castrum Albense factam ac divisionem terrarum dicti castrum et aliarum terrarum modo et ordine litteris in eisdem denotato inter eosdem dominum prepositum et capitulum ac cives Albenses factam denotantium”. Szentpétery, Regesta 919. sz.
96. Dl. 23 113.
97. A fennmaradt oklevelekből, illetve a bennük foglalt telekátruházásokból sajnos nem határozható meg a vár belső telkeinek felosztása. A következő utcák létezése állapítható meg:
A) *Vicus sancti Petri a)* 1381: Hazai Okmánytár III. 215. b) 1446: Dl. 42 874. Mindkét esetben a telek és szomszédai is polgárok kezén volt. c) 1471: Károly, i. m. II. 630., Dl. 17 267., 1477: Károly, i. m. II. 632., Dl. 18 022. Az egyik ház régi idők óta a Miklós káptalané volt. d) 1511: Pozsonyi káptalan levéltára, Protocollum Budense f^o 62—63. Két polgári telek. — Ez az utca a mai Arany János utcával azonos, emellett alapította egy Hensel nevű polgár a ma is fennálló Anna-kápolnát.
B) *Vicus magnus a)* 1387: Zsk. O. I. 126., 1406: Uo. II. 4902, 1489: Szepesi káptalan levéltára Scrin. XIV. fasc. 7. no. 18. polgári tulajdon, amely közvetlenül a Bazilika kápolnájával volt határos. b) 1470: Mon. Rom. Vespr. IV. 199. a Bazilika prépostjának több telke az utca nyugati oldalán. c) 1489: Szepesi káptalan lt. Scrin. XIV. fasc. 7. no. 18. polgári tulajdonban. Az utca a mai Március 15. utcával azonos.
C) *Teatrum civitatis* Rostásház: Pozsonyi káptalan levéltára, Protocollum Budense f^o 127—128. A telek az Imre-kápolna birtoka volt. A tér a mai Szabadság térrel azonos.
D) *Vicus sancti Bartholomaei a)* 1478: Dl. 18 085, polgári tulajdon, szomszédos házak is azok. b) 1488: Dl. 18 252, az 1478-ban említett telkek egyike, amelynek szomszédoságá-

ban egy régi torony állt. — Az utcát sajnos nem tudjuk azonosítani, az egyetlen útbaigazítást egy 1544-ből való török defter adja, amely a „káptalan” utcában egy dűledező Szt. Bertalan-kápolnát említ. Nem világos, hogy ennek alapján azonosíthatjuk-e a következő utca valamelyik szomszéd utcájával?

E) *Vicus canonicalis* egyetlen házát 1474-ben említik (Dl 17 592). Az oklevélből világos, hogy nemcsak ez a ház, hanem az egész utca (*vicus noster*) a Bazilika káptalanjéé volt. Nem azonosítható.

F) *Vicus Teutonicalis* 1446: Dl. 42 874, polgári tulajdonban levő telek, szomszédai is polgáriak. Itt voltak a város mészárszékei. Sajnos, ez sem azonosítható.

A felsorolás elég plasztikusan mutatja be azt a töredékes és zavaros képet, amelyet az oklevelekből nyerhetünk. Az egyházi intézmények fekvése ezek szerint a polgári telkek közé voltak beékelve. Rendszert ezekből — mai ismereteink alapján — aligha lehet kihámozni

98. A legvilágosabban egy 1478. évi oklevél (Károly, i. m. II. 671, Dl. 18 023) bizonyítja, amelyben a polgárok a templom átépítéséről és a temető kibővítéséről szólnak
99. 1418: Lukcsics, i. m. I. 120. sz., 1439: Rector ecclesiae parochialis s. Crucis in cimiterio eicte ecclesiae (B. Mariæ Albregalis): uo. II. 605. sz.
100. 1388-ban (Zsk. O. I. 448.) egy polgárnő eladja „totalem portionem suam in quodam fundo curie castri Albensis... cum quibuslibet suis utilitatibus et pertinentiis universis, necnon terris arabilibus intra ambitum metalem dicte civitatis nostre Albensis adiacentibus ad ipsam portionem suam spectantibus”. Hasonlóan: 1446 (Dl. 42 874), 1477 (Károly, i. m. II. 632, Dl. 18 022)
- 100a. Lásd 91. sz. jegyzet. 1279-ben a veszprémi püspök elajándékozta „palatium nostrum episcopale in castro Albensi existens... cum omnibus utilitatibus et pertinentiis... tributo in festo sancti Regis”. (Károly, i. m. II. 688.)
101. Eckhardt F.: Magyar jog- és alkotmánytörténet, Budapest, 1946, 71., Fügedi: Városprivilegiumok 28—31.
102. Vö. 100a. sz. jegyzet
103. Fügedi: Városprivilegiumok 34—35.
104. Hazai Okmánytár VIII. 239.
105. A polgári tulajdon átruházásáról általában a városi hatóság állított ki oklevelet, kivéve, ha egyben a városon kívül fekvő birtokokat is eladták (pl. Hazai Okmánytár III. 215.). Az egyházi tulajdont mindig a káptalan előtt adták-vették (1474: Dl. 17 592, 1512: Protocolum Budense f^o 127—128.)
106. Zsk. O. I. 3762.
107. Károly, i. m. II. 621.
108. Dl. 42 874.
109. Károly, i. m. II. 630., Dl. 17 267.
110. Fügedi, Városprivilegiumok 68—70.
111. Nagyszombat 1238: „ad regis iudicium”. Nyitra 1248: „ad nostram presenciam vel magistri Tauarnicorum”. Győr és Szatmár 1271; Sopron 1277: „ad nostram presentiam”

AZ ÜDÜLŐ- ÉS IDEGENFORGALOM TERÜLETRENDEZÉSI VONATKOZÁSAI

Dr. GERLE GYÖRGY

a műszaki tudományok kandidátusa

Az üdülő- és idegenforgalom társadalmi szerepe

Az üdülő- és idegenforgalom a személyforgalom sajátos fajtája, amelynek célja általában:

- üdülés, pihenés, gyógykezelés;
- tájak, települések, népek, művészeti emlékek megismerése;
- sport, természetjárás;
- tapasztalatsere, tanulás;
- rendezvényeken való részvétel;
- rokonok, ismerősök meglátogatása.

A jelenségcsoport lényegéből következik, hogy az általa érintett területek, települések ideiglenes népességét megnöveli, területét, szolgáltatató-ellátó létesítményeik kapacitását átmenetileg, az állandó lakosság igényeit jelentősen meghaladó mértékben igénybe veszi és így — annak érdekében, hogy mind az állandó, mind az ideiglenes népesség igényei megfelelő színvonalon kielégíthetők legyenek — sajátos területrendezési-fejlesztési* intézkedések szükségesek. Minthogy azonban az üdülő- és idegenforgalom nemcsak objektíve létező, spontán alakuló jelenség — amelynek mindenkor mértékéhez, illetve mennyiségi és minőségi követelményeihez alkalmazkodni kell —, hanem egyrészt a népesség szociális ellátottságának tervszerű növelését szolgáló eszköz, másrészt pedig jövedelmező bevételi forrás is — a belőle eredő igények kielégítését sem elég kizárólag az objektíve létező és növekvő volumenének megfelelően biztosítani, hanem tervszerű előrelátással kell gondoskodni arról, hogy az adott feltételek mellett e módon gazdaságosan elérhető legna-

gyobb nemzeti jövedelem létrejöttéhez a megfelelő eszközök álljanak rendelkezésre.

Így tehát az üdülő- és idegenforgalom feladatai mindenképpen két fő csoportra bonthatók:

1. az ország népessége mindenkor üdülő- és idegenforgalmi igényeinek korszerű és gazdaságos kielégítésére;
2. azoknak a feltételeknek a gazdaságos megteremtésére, amelyek az ország nemzeti jövedelmét az üdülő- és idegenforgalom útján a lehető legnagyobb mértékben növelni képesek.

E két — céljai szempontjából látszólag erősen eltérő — feladatkört azonban semmiképpen sem szabad egymástól elválasztani, minthogy az általuk érintett területek, települések, a megvalósítandó létesítmények, az azok hasznosításával kapcsolatos szervezési, üzemeltetési és egyéb feladatok lényegükben — különösen műszaki lényegük tekintetében — azonosak. Így a szétválasztás az ésszerű megoldást, az érintett területek, a megvalósított létesítmények, a létrehozott szervezetek többcélú, gazdaságos felhasználását akadályozná, és különösen megnehezítené az itt vázolt területrendezési-fejlesztési feladatok egységes, hatékony koncepciójának kialakítását.

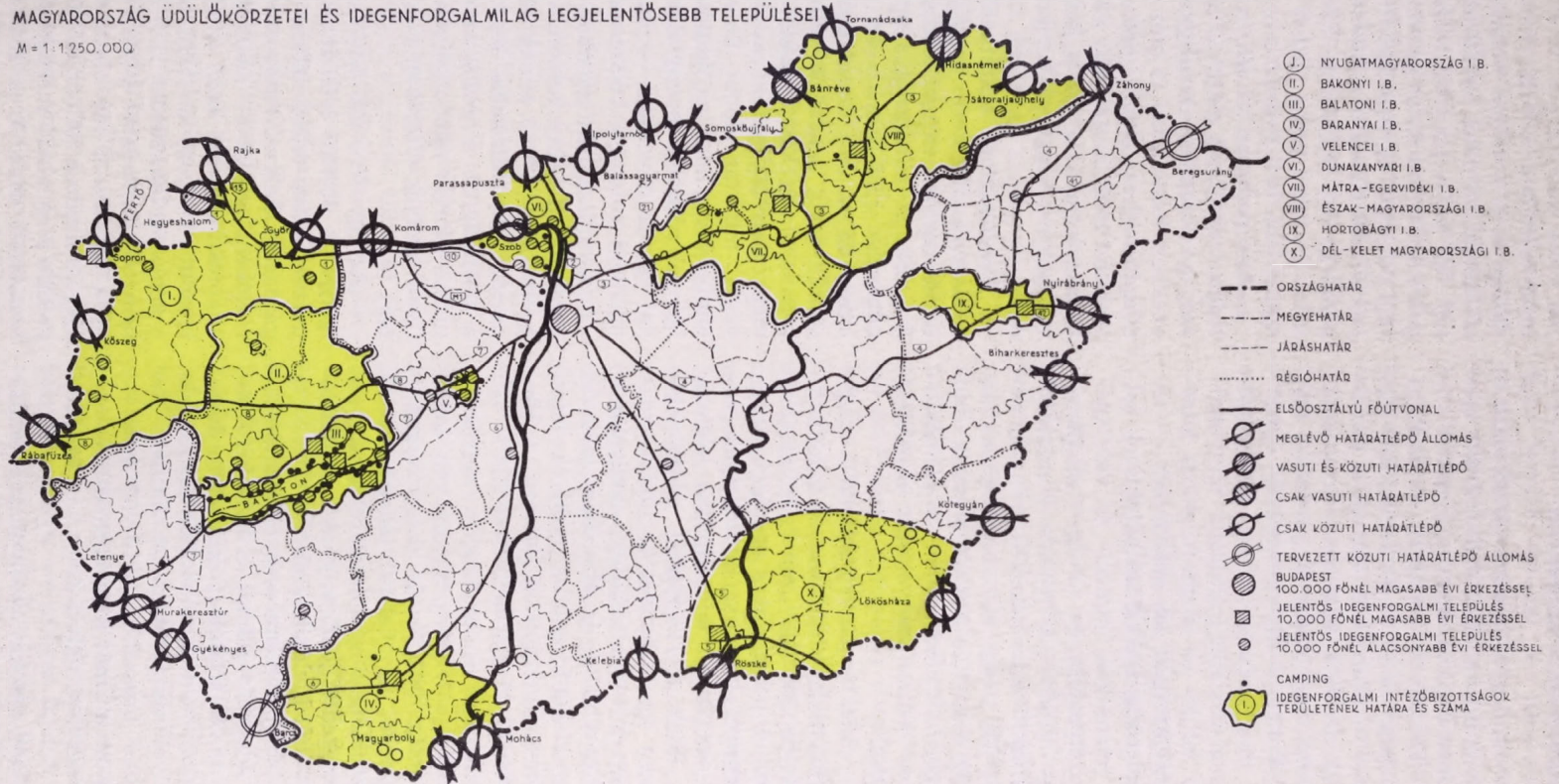
E tanulmány — alapvető szakmai célkitűzésének megfelelően — az üdülésnek és az idegenforgalomnak kizárólag területrendezési vonatkozásaival foglalkozik. A témakör egyéb tényezőit csak olyan mértékben érinti, amennyire az a területrendezési vonatkozások megértéséhez, megítéléséhez szükséges.**

* Területrendezésen — az 1964. évi építésügyi törvény terminológiája szerint — a regionális tervezés és a város-, illetve községrendezés feladatkörét értjük; fejlesztésen pedig a területrendezés realizálását szolgáló beruházásokat

** Az anyag tömörsége érdekében a megállapításokra jellemző adatsorokat általában nem közlöm, azok a hivatkozott forrásmunkákban megtalálhatók

MAGYARORSZÁG ÜDÜLŐKÖRZETEI ÉS IDEGENFORGALMIAG LEGJELENTŐSEBB TELEPÜLÉSEI

M = 1:1.250.000



1. ábra.

Az üdülő- és idegenforgalom alakulásának tendenciái

Az üdülő- és idegenforgalom növekedése a gazdasági színvonal és a szociális-kulturális igények fejlődésének logikus, szerves, objektív következménye. Ezenkívül azonban rendszerint még — időszakosan változó, de korunkban különösen jellemző — szubjektív elemek is hozzájárulnak növekedésének közismert progresszivitásához, amely meghaladja a gazdasági fejlődés ütemét. Ennek a divergenciának egyébként objektív magyarázata is van, amely szerint a gazdasági-szociális-kulturális színvonalnak megfelelő üdülő- és idegenforgalom létrejöttét — legalábbis igen sok relációban — viszonylag hosszú ideig különböző befolyások (pl. hidegháborús jelenségek, útlevél- és valutanehezségek) akadályozták, és az így „lefojtott” mozgási igény minden könnyítés alkalmából „igyekszik behozni” a természetes aránytól való lemaradást. Ez pedig az adott időszakban ugrásszerű progresszivitás tünetét mutatja, ami — megfelelő normalizálódás után — természetesen ismét a reális arányoknak megfelelő trenddé „szelídül”.

Ezen az — objektívnek értékelhető — „ugráson” kívül még szubjektív tényezők is hatnak, mint pl. az utazás „divatja”, amely mind általánosságban, mind pedig egyes országok, területek vagy konkrét városok, üdülőhelyek vonatkozásában egyaránt konjunkturális jelenségeket mutat. Ezek a rendkívüli „dagályok” egyébként olyan vonzóterületek, illetve központok esetében is tapasztalhatók, amelyeknek a vonzóereje egyébként is általában jelentős üdülő-, illetve idegenforgalmat motivál, mint pl. Párizs, Róma, Budapest, a Balaton, a Magas-Tátra, a román és a bolgár tengerpart.

Mindez tehát arra mutat, hogy a „felkészülésnek” több szintje lehetséges, amelyen belül a sajátos népesség üdülő- és idegenforgalmi igényeit feltétlenül, az „üzleti” jellegű potenciális igényeket pedig megfelelő előrelátással, de a „köteles kereskedői gondosságnak” megfelelő keretek között kell kielégítenünk.

Az időjárásban rendszeresen előforduló — az üdülő- és idegenforgalmat erősen befolyásoló — ingadozások általában csak előfordulásuk évében (több éven át ismétlődő jelenségek esetén valamivel tartósabban is) hatnak. Ez a hatás azonban hosszabb — 10—20 éves — távlatban rendszerint már kiegyenlítődik, és így nem okoz jellegzetes deformációt a fejlődés trendjében.

Hasonló ingadozásokat okozhatnak a gazdasági életben bekövetkező, előre nem látott változások; nem egyszer a politikai helyzet alaku-

lása is. Ezek konkrét hatását azonban nem tudjuk előre kellőképpen értékelni ahhoz, hogy a területi rendezésnél figyelembe vehessük. A gazdasági és a politikai helyzet tartósnak ígérkező iránya azonban fontos szempont a tervezésnél. Így pl. a politikai viszonyoknak az országok közötti fokozatos normalizálódása, a gazdasági-politikai együttműködés fokozódása nagymértékben elősegíti a kölcsönös üdülő- és idegenforgalom fejlődését. Ezt pedig már mind szociális, mind pedig „üzleti” érdekből egyaránt számításba kell venni.

Ami pedig az üdülés és idegenforgalom fejlődési trendjének alapvető irányát és ütemét illeti, a világszerte megfigyelt — és az utóbbi években hazánkban is már egyes értékes megállapításokhoz alapot adó jelenségek — törvényszerűnek mutatkozó vagy legalábbis egymással viszonylag szoros korrelációban álló összefüggései eléggé egyértelmű tájékoztatást adnak.

Közismertnek tekinthető a népesség szaporodásának világszerte megfigyelt trendje, amely ez idő szerint exponenciális görbe szerint alakul. Ennek jellegzetes pontjai szerint a Föld népessége 1900-ban kb. 1,6 milliárd főt tett ki, amely 65 év alatt kétszereződött meg, de az évszázad végéig a most következő 35 év alatt ismét meg fog kétszereződni. Vagyis a második megkétszereződés fele annyi idő alatt megy végbe, mint az előbbi. Ez a jelenség — figyelembe véve, hogy az üdülési és idegenforgalmi igények abszolút mennyisége a népesség számával együtt növekszik — az évszázad végéig a jelenlegi volumen kétszeresét eredményezné.

A valóságban azonban az üdülési és idegenforgalmi igény volumene ennél sokszorosan gyorsabban nő — annak ellenére, hogy a népesség szaporulatának legjelentősebb hányada a gazdasági és szociális szempontból legalacsonyabb szinten álló országokra esik —, ahol az ilyen igények általában még fel sem merülhetnek.

Az egy főre eső üdülési és idegenforgalmi igényt — pozitív értelemben, vagyis üdülni és utazni akarás tekintetében — ugyanis főként a gazdasági helyzet határozza meg. Csak illusztrációként jelzem — anélkül, hogy ezt a megállapítást egyedül ezzel az adatsorral kívánám igazolni —, hogy az USA-ban 1951-től 1959-ig a népesség lélekszáma 15%-kal, az egy főre eső nemzeti jövedelem értéke ugyancsak 15%-kal nőtt, ugyanezen idő alatt pedig az üdülés- és idegenforgalom különböző fajtái ezt az arányt messze meghaladó mértékben. Így pl. a kiadott horgászati engedélyek száma 25%-kal, a nemzeti parkok forgalma 86%-kal, az autótúrák volumene 94%-kal, a kiemelt jelentőségű üdű-

löhelyek látogatottsága pedig 143%-kal szaporodott.

Persze, az üdülésben és az idegenforgalomban résztvevők nem egyenletesen oszlanak meg a népesség egész tömegében. A gazdasági helyzet, a szociális-kulturális színvonal, a lakóhely, a korosztályok és a foglalkozások szerint erősen differenciáltan oszlik meg a részvétel mennyisége (száma, időtartama) és minősége (távol-sága, költségessége, a távortartózkodás módja, formája) szerint is.

A különböző országokban különböző időkben tapasztalt tendenciák számos vonatkozásban nem egyértelműek, egyes kérdések tekintetében azonban világos törvényszerűségekre mutatnak.

Ilyen törvényszerűség pl., hogy az urbanizálódás mértéke erősen növeli az üdülési és idegenforgalmi szándékot. A nagyobb lélekszámú városok belső területein lakó, városias foglalkozású lakosok között általában lényegesen nagyobb a résztvevő, mint a kisebb települések, a szuburbán jellegű övezetek és vidékies (mezőgazdasági) foglalkozásúak között. Ausztriában pl. az öt, 100 000 főnél nagyobb város lakosainak üdülési-idegenforgalmi intenzitása (az egy főre eső üdülési-utazási időtartam) kétszer akkora, mint a 10 000—20 000 lakosú kis-, illetve középvárosoké. A mezőgazdasági falvak intenzitása pedig a kisvárosokénak 25%-át sem éri el.

Nagymértékben összefügg az üdülési-idegenforgalmi igény alakulása az életkorral is. A gyermekek üdülési igénye születésüktől 14—16 éves korukig általában a szülők, illetve a gyermekek üdültetésével foglalkozó közületek és egyéb szervek elhatározásának függvénye. Ezeknél tehát az „igényt” a gyermekek üdültetésével foglalkozó felnőttek alakítják ki gazdasági, szociális, egészségügyi és egyéb szempontok mérlegelése alapján. A serdültebb korú fiatalság üdülési és idegenforgalmi igénye erősen dinamikus, általában a „minél több új élmény átélése” és a „minél több dolog megismerése” útján elégíthető ki, aminek során a kényelmetlenség, fáradtság, higiénikus életkörülmények hiánya sem akadály. Éves ütemét, időtartamát az oktatási intézmények tanulmányi szünete határozzák meg. A „középkorú” felnőttek igényei a legváltozatosabbak, programjukban a tárgykörbe tartozó minden tevékenység előfordul. Ezek időbeni eloszlását általában egyes speciális munkaköri kööttségek és lehetőségek kivételével — mint amilyen pl. a pedagógusok hosszú nyári szünete és a mezőgazdasági, továbbá üdülő- és idegenforgalmi dolgozók teljes mértékben ki nem használható téli „uborkaszézonja” — az általános idényszze-

rúségek indokai — ezek között is elsősorban az időjárás viszonyok — határozzák meg. A nyugdíjas korúak üdülési és idegenforgalmi igényeire főként a „statikus” — pihenő jellegű — és a viszonylag kis fizikai igénybevételt jelentő „ország- és világjárás” jellemző.

Minden korosztályon belül külön „igényterületet” képvisel az egészségügyi okok miatt üdülők köre, amelynek igényeit egyrészt az orvosi javallatok, másrészt — az ezzel sajnos néha szemben álló vagy csak korlátozott lehetőséget biztosító — gazdasági feltételek határozzák meg.

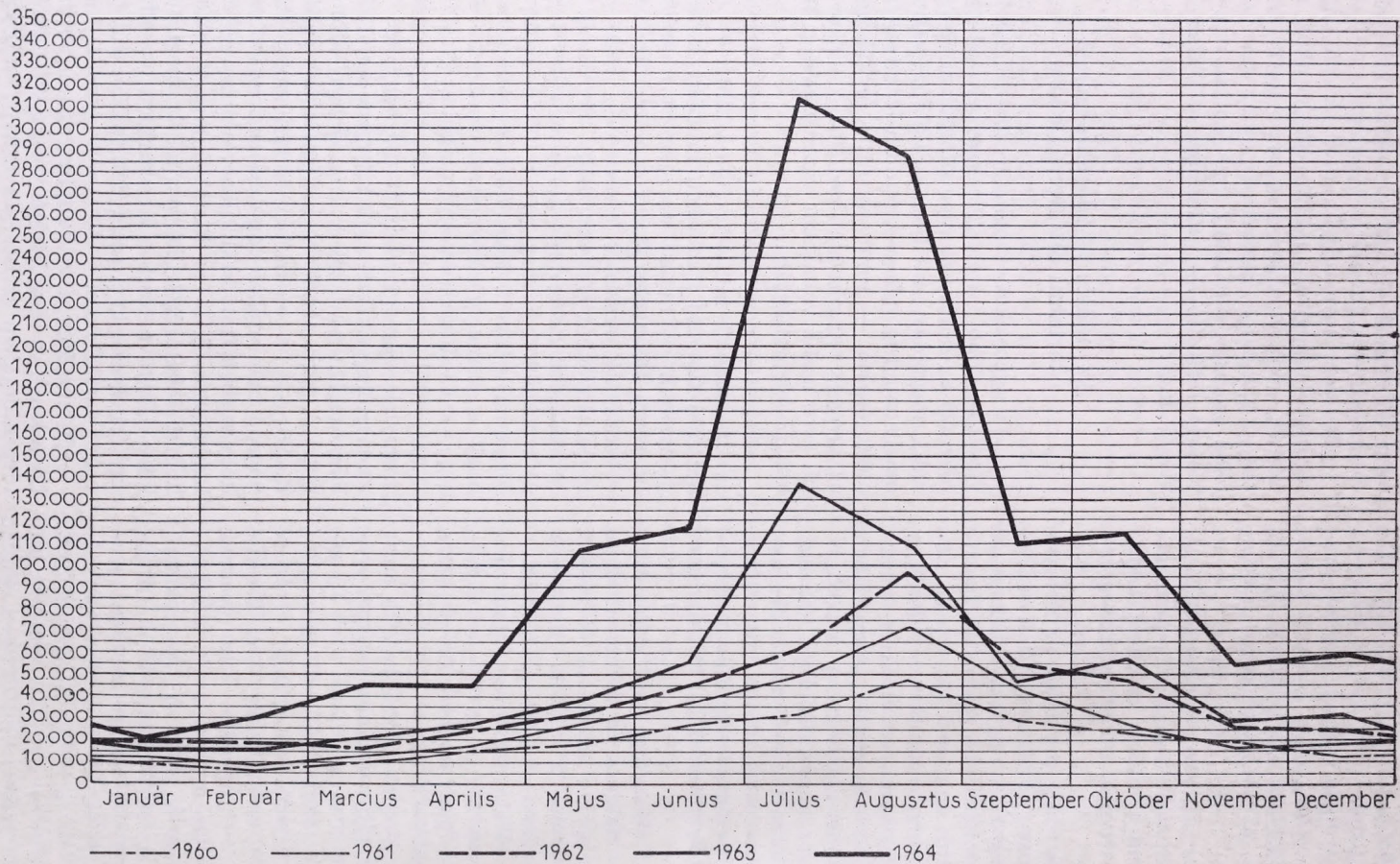
Az üdülés és idegenforgalom tartalmi differenciálódása

Az igényeket meghatározó — előzőkben vázolt — főbb összefüggéseken belül különösen jellemző az üdülő- és idegenforgalom tartalmának, megoldási módjának állandó változása, amely mind az igények, mind a lehetőségek vonatkozásában — pontosabban: a lehetőségek és az igények egymásrahatása útján — szinte évről évre újabb vonásokat visznek bele a tárgykör problematikájába.

Ebben a vonatkozásban különösen jelentős az „eszközök” műszaki fejlődésének — és e műszaki fejlődés gazdasági, szociális következményeinek — hatása az igények alakulására. Itt nincs lehetőség pl. az automobilizmus növekedésének részletes elemzésére, csak éppen fő jellemzőként említem, hogy létezése és egyre szélesebb rétegekre való kiterjedése teljesen új vonásokkal gazdagítja az üdülő- és idegenforgalom igényeit. Nagyjából megállapíthatjuk, hogy a személygépkocsi használatának lehetősége — a valutáris és egyéb adminisztratív korlátozásoktól eltekintve — használója számára megnyitja egy-egy világrésznyi nagyságú terület tetszőleges részletekre kiterjedő bejárásának lehetőségét, az utazás során „ad hoc” felmerülő igények igen rugalmas kielégítésének feltételeit. Sőt — ha az utóbbi időben egyre jobban terjedő utánfutókat vagy éppen magába a gépkocsiba beépített szálláslehetőségeket is figyelembe vesszük — az itt-ott felmerülő elhelyezkedési lehetőségek korlátaitól is mentesít, illetve lehetővé teszi a hosszabb tartózkodást a szálláshelyekkel el sem látott, de különösen vonzó területeken.

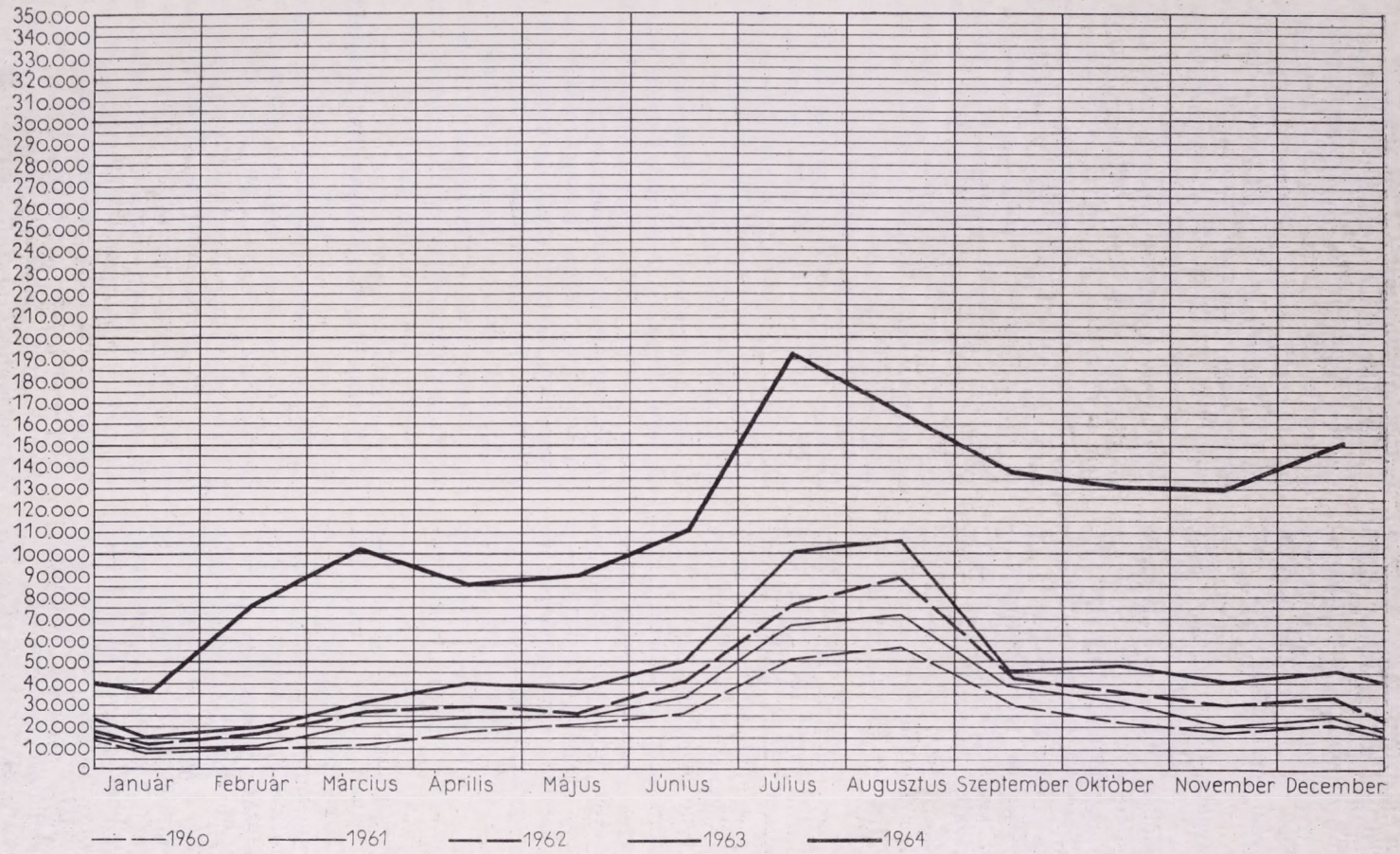
E lehetőség következtében egyre jobban kibontakozik a „szállásigénymentes” üdülés és idegenforgalom szélsőséges fajtája, amelyben a tevékenység színhelye térben és időben folyamatosan változik, és szinte leglényegesebb eleme maga a helyváltóztatás. De éppen ennek a

A beutazó idegenforgalom éves alakulása



2. ábra

A magyar kiutazók számának éves alakulása



3. ábra

— mindenhol meglevő adottságokra támaszkodó, látszólag semmiféle létesítési és területrendezési tevékenységet nem igénylő — formának a vizsgálata igazolja a legvilágosabban, hogy az üdülés és idegenforgalom tömegszerűvé válása ma már nem — és a jövőben még kevésbé — teszi elkerülhetővé az üdülési és idegenforgalmi feltételeknek tervszerű módon, jelentős beruházások, valamint egyéb intézkedések útján való biztosítását.

Nyilvánvaló ugyanis, hogy egyes — még „fel nem fedezett” — területektől eltekintve a hely vonzóereje általában több — és az ilyen típusú turisztika fejlődésével egyre több — „vendég” egyidejű megjelenését motiválja, ami a személyek és a gépkocsik többfajta ellátásának feltételeit követeli meg (még akkor is, ha hálókocsit, konzerveket és tartalékbenzint is hoznak magukkal), egészségügyi, közlekedésrendészeti (parkírozási) intézkedéseket tesz szükségessé — többek között — az adott hely mindennapos élete, műemlékeinek, természeti kincseinek védelme, vonzóerejének fenntartása vagy éppen fokozása érdekében.

Ez a látszólag nem jelentős követelmény pl. hazánkban — igen rövid idő alatt, igen nagy gazdasági áldozatok árán, amikor az elkerülhetetlenné vált — több százezer fő befogadására alkalmas, „összkomfortos” camping-táborok létesítését tette szükségessé.

Ebben a gondolkörben ismételten hangsúlyoznom kell, hogy az igények kielégítése — tervszerű, koncepciózus fejlesztés esetén — nem lehet csak preventív jellegű, hanem — a már hangsúlyozott szociális követelmények és „üzleti” lehetőségek egyidejű figyelembevételével — erősen aktív kötelezettséggel jár. Ennek színvonalas és gazdaságos teljesítése pedig csak a tárgykörrel kapcsolatos szakszerű területrendezési tevékenység útján biztosítható.

Az üdülés és idegenforgalom tartalmi változásaira jellemző többek között a megoldási lehetőségek erős differenciálódása, amely — a már említett „autoturizmus” mellett — rendszeresen újabb formák kialakulására, körülhatárolódására, táji, időbeni és személyi specializálására vezet. Ilyen viszonylag új, speciális forma pl. a horgászat, a kajakozás, a sátorozás vagy az „autóstopos” utazás. Hasonlóan speciális a szervezett (IBUSZ, Eurobusz) autóbuszutazások rendszere, továbbá az egyre terebélyesedő rendezvények: konferenciák, vásárok, fesztiválok tömege — sajátos célokkal, útvonalakkal, időpontokkal, szálláshelyigénnyel stb.

Ugyanakkor a differenciálódás egy-egy sajátos üdülési, idegenforgalmi kategóriára — annak tartalmára — is kiterjed. Pl. a valamikor csak két-három társadalmi réteg: a „luxusüdü-

lők”, a „polgári igényűek” és az „egyszerű turisták” igényeinek megfelelő szálláshelyek fajtái felfelé, lefelé, valamint közbelső speciális formákkal (pl. motel) is bővülnek.

A mindenkori üdülési és idegenforgalmi formák differenciálódása, szaporodása mellett állandó eltolódások következnek be a már meglevő formák igénybevételének arányai között is. Ez egyrészt az igények differenciálódásából adódik, másrészt azonban az üdülő- és idegenforgalmi települések, területek és létesítmények viszonylagos „értékváltozásából” is. Nyilvánvaló ugyanis, hogy általában bármely település, terület vagy létesítmény egy adott kor igényeinek megfelelően fejlesztve, beépítve egy — igényeiben már lényegbevágóan fejlettebb — korszak követelményeit nem képes kiszolgálni. Az épületek komfortossága, a különböző közművekkel és intézményekkel való ellátottság, az utak vonalvezetése és állapota — a mindenkori karbantartást feltételezve — a létrehozásától számított 2—3 évtized alatt már olyan „erkölcsi kopást” szenved, amely csak alacsonyabb igények kielégítését képes biztosítani — természetesen alacsonyabb ellenszolgáltatási árak mellett. De „erkölcsi kopást” jelent az is, ha időközben ugyanolyan alaprendeltetés céljára (pl. gyógyfürdő) kedvezőbb hatású természeti adottságokat fedeznek fel.

Így a természeti, táji, földrajzi stb. adottságoktól függően mindenütt be kell következnie a „leértékelődés” vagy „újjaépítés” időszakának, aminek célszerűsége, részleges vagy teljes keresztülvitelének gazdaságossága az értelemszerűen előirányozható tervváltozatok ökonometriaival összehasonlítása alapján dől el. Ez eléggé bonyolult — számos vonatkozásban nem eléggé érett — hatékonysági elemzési metodika alkalmazásának szükségességét veti fel.

A megoldások gazdasági hatékonysága

Ennek kapcsán helyesnek látszik mindjárt az üdülés és idegenforgalom gazdasági hatékonyságának néhány regionális vonatkozású kérdését felvetni. Itt céltudatosan nem foglalkozom az idegenforgalom gazdaságosságának (pl. a „deviza-termelésnek”) általános kérdéseivel, amelyek „más asztalra” tartoznak; azokból csak annyit veszek át, hogy az üdülés és idegenforgalom népgazdasági haszna nem kizárólag — sőt nem is döntően — az üdülő- és idegenforgalmi intézmények közvetlen bevételeiből származik, hanem nagyrészt olyan kapcsolódó jelenségekből (szórakozás, ajándékok vásárlása stb.), amelyek kihasználási lehetősége alapvetően függ azoktól a területi kapcsolatok-

tól (szórakozási, bevásárlási lehetőségektől stb.), amelyek kialakításában a területi rendezésnek döntő szerepe van. Ugyanakkor — a területi rendezésnek ugyanezen aspektusa — az üdülő- és idegenforgalmi területek szociális-kulturális-egészségügyi ellátottságának feltételeit is hivatott biztosítani.

Még ennél is jelentősebb — minthogy lényegében a területrendezés egyik legfontosabb és legáltalánosabb célkitűzésének realizálását hivatott biztosítani — az az alapelv, hogy a népesség letelepülési rendszerében a lehető legkedvezőbb kapcsolatokat alakítsuk ki a lakóhelyek, a munkahelyek és az üdülés célját szolgáló területek között. Ez persze meglehetősen sokértelmű alapelv, mert egészen más konkrét követelményeket állít fel a napi, a hétfélig és az éves (általában tartósabb) üdülési tevékenységek biztosítása tekintetében. Míg a napi üdülésnél a $\frac{1}{2}$ — $\frac{3}{4}$ órás, a hétféiginél pedig a 2 órás egyirányú ingázás határértéknek tekinthető, addig az éves (2—3 heti időtartamú) üdülés távolsága a szuperszónikus repülőgépek korában gyakorlatilag már korlátlan. Ezek vonatkozásában mindenesetre két érdekes jelenség figyelhető meg, és pedig az, hogy a rendelkezésre álló szabad időtartam növekedésével csökken a helyhez kötött (nyaralás jellegű) üdülések volumene az összes üdülési formákhoz képest, s hogy a lakóhelytől való eltávolodás nagysága függ a rendelkezésre álló szabad idő tartamától.

E jelenségre jellemző konkrét számadatok arra mutatnak, hogy az üdülő személy hosszabb időtartamú távolléte alkalmával lényegében „elszakad” lakóhelyétől, azzal — esetleges postai vagy telefonösszeköttetésen kívül — semmiféle más kapcsolatot nem igényel. Ezzel szemben azonban — és ez a lényegesebb — átmenetileg egy másik település lakójává válik (kivéve persze a „nonstop” autóturázást), annak szálláshelyeivel, közintézményeivel és egyéb elemeivel lép szerves kapcsolatba. Ott — mint „vendég” — részben sajátos üdülő- és idegenforgalmi célú létesítményeket és szolgáltatásokat vesz igénybe, részben pedig a „vendéglátó” település saját lakosságát kiszolgáló intézményi, szolgáltatási rendszert. Így saját személyi igényei szuperponálódnak a helyi ellátási, szolgáltatási rendszernek a saját lakosság kiszolgálását meghatározó követelményeire.

Ez a jelenség sajátos gazdasági szempontokat vet fel mind a speciális üdülő- és idegenforgalmi, mind pedig a kettős rendeltetésű alaplétesítmények tekintetében. A viszonylag nagy üdülő- és idegenforgalmi országok (Ausztria, Svájc) tapasztalatai szerint ugyanis a kizárólag üdülő- és idegenforgalmi rendeltetésű lé-

tesítmények teljes időalapjának kihasználtsága — a közismert idényjelleg miatt — legfeljebb 20—30%-ot ér el. Csak olyan sokoldalú idegenforgalmi központok esetében, mint amilyen pl. Bécs, éri el az 50%-ot. Nagyobb mérvű kihasználtságot általában csak ott tudnak elérni, ahol az ilyen létesítményekben való ellátottság olyan alacsony színvonalú, hogy az ún. elő- és utószезon igényét sem képes hiánytalanul kielégíteni. Vagyis a viszonylag nagyobb mérvű kihasználtság nem feltétlenül „jó jel”. A település állandó lakosságát is kiszolgáló létesítmények időalapjának kihasználtságát természetesen olyan mértékben befolyásolja az ideiglenes lakosság jelenlétének ingadozása, egyrészt, amilyen mértékben nagyobb az üdülő- és idegenforgalmi idény létszáma az állandónál, másrészt pedig amilyen mértékben növelik e létesítmények kapacitását az ideiglenes lakosság kiszolgálása érdekében. Ezeket a többletkapacitásokat természetesen úgy kell telepíteni, hogy mind az ideiglenes, mind az állandó lakosság számára megfelelően hozzáférhetőek legyenek.

Az üdülő- és idegenforgalmi terület fejlesztésének gazdasági hatékonysága szempontjából súlyos jelenség a létesítmények ilyen alacsony kihasználási lehetősége. Amennyiben az ilyenek létrehozására irányuló beruházások gazdasági hatékonyságát megtérülésük időtartamával mérjük, az a kihasználtsággal fordított arányban növekszik (pl. a 20%-os kihasználtságú objektum beruházása csak ötször olyan hosszú idő alatt térül meg, mint ha a 100%-os kihasználás lehetséges volna). Még kedvezőtlenebb eredményre jutunk, ha a létesítmények gazdaságosságát rentabilitásuk alapján vizsgáljuk, a ráfordítások és bevételek értékeinek kamatoskamatszámítás szerint való diszkontálásával.

Ezt tekintetbe véve igen fontos követelmény a kihasználás időtartamának lehető legnagyobb mérvű megnövelése; a létesítményeknek lehetőleg többcélú felhasználása; a csak viszonylag rövid idényben hasznosítható létesítmények lehető legkisebb ráfordítással való megvalósítása.

A viszonylag hosszú kihasználási időtartam egyik lehetősége az üdülési-idegenforgalmi idény lehető legnagyobb mérvű meghosszabbítása. E téren sajátos lehetőségeink vannak a nálunk rendszerint stabil szeptember-októberi időszak jobb kihasználása révén, amihez — a szálláshelyek megfelelő üzemeltetése mellett — megfelelő szórakozási, sportolási lehetőségekről is gondoskodni kell. Ez a mi éghajlatunk mellett a létesítmények téliesítése nélkül is általában megoldható. További komoly lehetőség: a létesítmények egy részének idényen kívüli ipari hasznosítása. Ennek ugyanis nemcsak a létesít-

mények hatékonysága szempontjából van jelentősége, hanem az adott munkaerő hatékony hasznosítása szempontjából is. Nem közömbös ugyanis, hogy mi történik idényen kívül az üdülési-idegenforgalmi csúcsidényben foglalkoztatott dolgozókkal. Ezek időalapjának kiesését semmiképpen sem lehet — az ugyancsak erősen idény jellegű — mezőgazdasági foglalkoztatással kompenzálni, minthogy a mezőgazdaság és az üdülési-idegenforgalom csúcsigénybevételének időtartama szükségyszerűen átfedi egymást. Így tehát kiemelkedően jó megoldás, ha e — különben nagyrészt felesleges — munkaidőalapot olyan, viszonylag kevésbé állóeszköz igényes és kis szakképzettséget igénylő iparban foglalkoztatjuk, amely az üdülési-idegenforgalmi létesítményekben: különösen éttermek, üdülők, szállodák, szórakozóhelyek épületeiben — azok jelentősebb sérelme nélkül — átmenetileg elhelyezhető. Jellegzetesen ilyen iparok pl. a konfekcióipar, a műszeripar különböző ágazatai és általában a manufaktúrához még mai fejlett állapotukban is viszonylag közel álló iparfajták.

Bizonyos mértékig meghosszabbítható az idény tartama az idényen kívül szervezett rendezvények megtartásával is. Ez azonban valóban csak e célra is alkalmas településekben kívánatos.

A beruházásokkal való takarékoság másik lehetősége a csúcsigényeknek alapvető rendelkezésük szerint más célokat szolgáló létesítmények útján való kielégítése. Erre legcélszerűbbek azok az oktatási intézmények, amelyek rendeltetészerű kihasználtsága éppen az üdülési- és idegenforgalmi csúcsidőszakban szünetel — vagyis a nyári szabadságok idején (téli üdülőterületek esetében az évvégi, illetve téli szemeszterközi időszakban). E célra — az üdülési- és idegenforgalmi jellegű szerényebb szállodáknak és üdülőknak megfelelő elszállásolási lehetőséget alapvető funkciója szerint is biztosító — kollégiumok, internátusok stb., amennyiben megfelelő helyen fekszenek, általában eleve alkalmasak, de szükség esetén a tantermek is — azok megfelelő adaptálásával — a szerényebb turistaszállás követelményeinek megfelelő célra igénybe vehetők.

Az üdülési- és idegenforgalom ágazati összefüggései

A vázolt jelenségek és lehetőségek arra mutatnak, hogy az üdülési és idegenforgalom „állóeszközeinek” fejlesztését, védelmét, üzemeltetési szempontjait — ideértve a tájakat, műemlékeket, kedvező természeti sajátosságokat

is — országos méretekben, egy országos, a településhálózat fejlesztését meghatározó koncepcióval összehangolt, illetve abba beépített terv keretében lehet csak kielégítően megoldani.

Bár a közelmúlt regionális és településtervezési tevékenysége, valamint az ezzel kapcsolatban kialakított területi főépítési rendszer és a tájegységi bizottságok funkciói az ország egyes, üdülési és idegenforgalmi vonatkozásában kiemelkedő jelentőségű területekre (Balaton, Mátra, Bükk, Duna-kanyar, Mecsek stb.) meghatározták azok legcélszerűbb fejlesztésének, hasznosításának lehetőségeit és kívánatos módját, mindez végeredményben mégis csak részleges megoldást jelentett az egész ország népességének és befelé irányuló idegenforgalmának átfogó kielégítése szempontjából.

Az igények fejlődésének üteme felvetette az országos koncepció kidolgozásának szükségességét, amelynek keretei között a megoldás nemcsak az adott és e célra különösen alkalmas területek, települések megfelelő fejlesztési lehetőségeiből indul ki, hanem a távlatban várható belföldi és külföldi igények előirányzott alakulásából is. Természetesen az ily módon kezdeményezett koncepció keretei között is igen nagy a szerepe az erre a célra kiemelkedően alkalmas területek és települések terveinek, de azok összességükben sem biztosítják az igények minden irányú kielégítésének tervszerű feltételeit.

Az alábbiakban ismertetni kívánom, hogy a regionális tervezés eredményei hogyan fűgnek össze azokkal az „ágazati” tervezési munkákkal, amelyek közvetve vagy közvetlenül vesznek részt — számos más ágazati feladat végrehajtásával együtt — az üdülőterületek (ideértve a gyógyhelyeket, sport- és turisztikai, valamint idegenforgalmi területeket is) fejlesztésére irányuló feladatokban.

Az ágazatoknak az üdülési és az idegenforgalom követelményei szerint való tervszerű koordinálására azért van különös szükség, mert az üdülési és idegenforgalmi területek fejlesztésében gyakorlatilag az ágazatok egész sora vesz részt. Az a körülmény, hogy van nálunk egy központi döntéshozó szerv: az Országos Idegenforgalmi tanács, továbbá egy ugyan csak központi jellegű szervező és lebonyolító intézmény: a Belkereskedelmi Minisztériumhoz tartozó IBUSZ, nem jelenti az ilyen jellegű feladatok ágazati szintű összefogását. Ezt még az egyes nagyobb összefüggő üdülési és idegenforgalmi területek táji intéző bizottságai: a Balatoni, Velence-tavi, Mátrai, Duna-kanyarbeli, Nyugat-Magyarországi és egyéb Intéző Bizottságok, továbbá az illetékes területi idegenforgalmi hivatalok sem tudják a maguk körzeté-

ben sem hiánytalanul biztosítani. E területek fejlesztésében ugyanis a Közlekedés- és Postaügyi, az Egészségügyi, a Mezőgazdasági és Élelmezésügyi Minisztérium, az Országos Vízügyi Főigazgatóság, a SZÖVOSZ, a Szakszervezetek Országos Tanácsa, továbbá a területileg illetékes tanácsok végrehajtó bizottságai és azoknak illetékes szervei — legújabbán pedig az Építésügyi és Városfejlesztési Minisztérium mint településfejlesztési főhatóság — egymástól lényegükben eltérő feladatokkal, hivatali ügykörüknek megfelelő módon részt vesznek. Ilyen bonyolult összetételű fejlesztési tevékenységnek alapja tehát a regionális tervezés, amely a különböző érdekelt szervezetek térbeli és műszaki vonatkozásban egymással összefüggő, nem egyszer egymással ütköző funkcióit, elgondolásait, terveit szakszerűen összehangolja és biztosítja, hogy a terület tervszerű felhasználása valamennyi érdekelt szerv szempontjait érvényesítő közös optimum kialakításával hozza létre.

Ez a helyzet — amely minden más ország államigazgatási, szervezési problematikájának megfelelően ott is hasonló jelenségeket hoz létre — tette szükségsszerűvé, hogy világszerte az üdülési területek regionális tervezése az első legfontosabb ilyen jellegű munkák között szerepeljen. Ennek megfelelően történt az is, hogy a magyar regionális tervezés elsőként a baltoni üdülőterülettel foglalkozott.

Az üdülőterületek regionális tervezését a szocialista országokban az a körülmény is speciális „műfaj”-já teszi, hogy míg minden más területen a termelőerők és az államigazgatás területi munkamegosztásának szempontjai megelőzik az üdülés átfogó feltételeinek megteremtését — és ezért számos ágazatnak és szervnek a szerepe sokkal súlyosabb a regionális tervmegoldások kialakításában — ebben az esetben az üdülés és idegenforgalom szempontjai annyira dominálnak, hogy — kivételes esetektől eltekintve — lényegében az üdülési és idegenforgalmi feltételek helyes megoldásának biztosítása a terület rendezési-fejlesztési problémáinak legtöbb elemét meghatározza.

Ez gyakorlatilag annyit jelent, hogy üdülőterületek esetében a regionális tervezőknek általában a területi adottságok legjobb kihasználását figyelembe véve — kívülről kapott ágazati szempontok és követelmények figyelembevételével — módjuk van az alapvető koncepció kialakítására, amelyhez a többi ágazatnak ugyancsak a regionális tervek szerint kell igazodnia. Ezekben a területeken a népgazdasági tervezés is tulajdonképpen csak olyan mértékben gyakorol befolyást a fejlődésre, hogy a népgazdaság mindenkor teherbíró képességének és egyéb követelményeinek megfelelően

elosztott nemzeti jövedelemből az adott terület fejlesztésére fordítható hányadrész nagyságát határozhatja meg. Ily módon a regionális tervezésnek a népgazdasági tervezéssel és más ágazatokkal fenntartandó „visszacsatolásos jellegű” kölcsönkapcsolata abban nyilvánul meg, hogy az alapvető koncepció egyes megvalósítási ütemeit az adott időszakban figyelembe vehető gazdasági és ágazati lehetőségekhez képest rendezze össze egy-egy összefüggő fejlesztési ütemmé, ami azonban nem a végleges állapot tervét, hanem csak az ahhoz vezető út „lépcsőfokainak” tartalmát vagy megoldási módját befolyásolja.

Mint az előzőkben is jeleztem, kivételes esetek természetesen vannak. Különösen ilyenek a területekbe beékelődő bányakincsek vagy meglevő iparok, amelyeknek kiaknázási, illetve felhasználási lehetőségei gazdasági célszerűség miatt nem akadályozhatók meg. Ez esetben a regionális tervezés egyik legfontosabb feladata, hogy az üdüléstől idegen létesítmények és funkciók zavaró hatásával szemben a lehető legnagyobb védelmet biztosítsa. Ez éppúgy kiterjedhet az ipar bizonyos tevékenységének korlátozására, mint a regionális tervekben meghatározott védősávok, védőtávolságok és más területfelhasználási intézkedések megállapítására. Számos helyen azonban az ipar elkerülhetetlenül olyan mértékig „avatkozik bele” a táj természetes állapotába, hogy az általa előidézett káros hatások kiküszöbölésére külön létesítési feladatok előirányzása útján kell gondoskodni. Ilyen eset pl. nálunk a Mátra hegység alábányászása, amelynek vízelvonó hatása miatt az üdülőlakosság vízigényét csak külön odavezetett vízellátási rendszerrel lehet kielégíteni.

Az országos koncepció szükségessége és az abból eredő vizsgálati követelmények

Mint a bevezetőben jeleztem, az üdülés iránti igény világszerte tapasztalható növekedése minden országban új megvilágításba helyezi az igények kielégítésének biztosítására irányuló feladatokat. Ez minden országban — és így nálunk is — szükségessé teszi, hogy felhagyjunk a természeti adottságai folytán üdülőterületek céljára kiválóan alkalmas területek extenzív jellegű hasznosításával, hanem ehelyett tervszerűen gondoskodjunk arról, hogy minden e célra alkalmas terület — anélkül, hogy a terület zsúfoltságával magát az üdülési célt hátráltatnánk — a lehető legnagyobb mértékben hasznossá váljék. Mivel az ilyen területek mennyisége meglehetősen korlátozott és

földrajzi elhelyezkedésük sem teszi lehetővé mindenirányú üdülési igény hiánytalan kielégítését, a megfelelő táji adottságokkal nem rendelkező területeken is az adott lehetőségeknek leginkább megfelelő módon ki kell alakítani az üdülés különböző formáinak megfelelő feltételeket.

Ma még egyik országban sem érték el azt az állapotot, amelyben a népesség az üdülés ágazataiban olyan mértékben venne részt, ahogyan azt pl. a kommunista rendszer kialakulásának távlataiban feltételezhetjük. Az igények legnagyobb fokú kielégítettségének időszakában ugyanis fel kell tételeznünk, hogy a dolgozók teljes szabadságidejüket, a tanulók szabadságidejükhöz jelentős hányadát, sőt az eltartottak is évente legalább néhány hetet a testi és szellemi felfrissülés érdekében használnak fel. Ez az időtöltés pl. a dolgozóknál természetesen nemcsak az ún. évi rendes fizetett szabadság időtartamát foglalja magában, hanem a munkán kívül eltöltött napi idő egy részét és az ún. hétvégi munkaszüneteket is. Ugyanezt mondhatjuk a tanulókról is. Ezenkívül a különböző gyógyhelyi ellátottságot igénylő betegek ilyen irányú igényét hely és időtartam vonatkozásában egyaránt hiánytalanul ki kell majd elégíteni. A kielégítés módja szükségszerűen a változatosságot, évenként más helyek meglátogatását, az utazás élményszerűségét, a nemzetközi idegenforgalom igénybevételét is megköveteli. Ennek az állapotnak az elérésétől mind hazai, mind pedig világviszonylatban még igen messze vagyunk. Az üdülés és rokon jellegű szolgáltatások jelenlegi tényleges volumene legfeljebb 10—15%-a a távlatban várható üdülésgazdálkodási igénynek.

Az igényeknek ilyen aspektusból várható abszolút távlati mennyiségével és növekedésük igen gyors ütemével szemben a hazai legalkalmasabb üdülőterületek már ma is viszonylag telítettek. Felületes vizsgálat alapján jóformán reménytelennek látszik az előzők szerint feltételezett igények abszolút, de különösen azok gazdaságos kielégítésének lehetősége. Az igények növekedésével szemben egyre növekszik az e célra alkalmas területek más célra való igénybevételének abszolút mértéke — mégpedig főként a termelés és a települések fejlődése céljára — továbbá egyre több zavaró hatás érvényesül főként az ipar, a közlekedés, a mező- és erdőgazdaság részéről. Ilyen körülmények között különösen kiemelt szerepe van a regionális tervezésnek, amely egyrészt az üdülés potenciális adottságainak feltárásával, azok gazdaságos kihasználási lehetőségeinek megállapításával és a kihasználás tervszerű feltételeinek

meghatározásával az e téren elérhető optimumot biztosítja.

Mindez egy sor — világszerte és nálunk is új — tervezési módszertani igényt vet fel.

Mindenekelőtt nem az adottságokból, hanem a lakosság és a befelé irányuló idegenforgalom üdülési, gyógyászati, illetve turisztikai igényeinek hosszabb távlatban várható alakulásából kell kiindulnunk, mégpedig megfelelően feltárva az ebben a mozgalomban részt vevő kategóriák (lakóhely, korosztály, foglalkozási ág stb.) sajátos igényeit, ami lehetővé teszi az igények differenciált kielégítésének megoldását is.

Ezt kell követnie mindazon területek felkutatásának, amelyeknek természeti adottságai alkalmasak vagy alkalmassá tehetők az üdülés és idegenforgalom céljára. Ezek közül mindenképpen számításba kell vennünk nemcsak a meglévő vízfelületeket, hanem új vízfelületek kialakítására alkalmas területeket is, továbbá a jelenlegi más igénybevétel vagy szennyeződés miatt üdülési célokra alkalmatlan vízfelületeknek mentesítési lehetőségeit. Külön táji elemek a vízforrások, amelyek akár gyógyászati-üdülési vagy esetleg csak turisztikai ivóvíz-beszerezési lehetőségek miatt értékesek. Általában jelentősek mindazok a magaslati területek, amelyek igénybevételét különleges adottságok vagy más felhasználási módok nem gátolják; az erdőterületek, továbbá az egészségügyi szempontból kedvező mikroklímájú területek, valamint mindazon területek is, amelyek táji szépségeik következtében vonzóak ilyen célra. De ide kell sorolnom a műemléki és egyéb történeti szempontból jelentős területeket, településeket vagy akár csak egyes jelentősebb objektumok környezetét is, továbbá mindazon területeket, ahol látványosságok, élmények biztosítják a látogatók kikapcsolódását, egyes adottságaink megismerését. A mi viszonyaink között ide tartoznak a közismert történelmi borvidékek, szocialista városaink, új lakótelepeink, a Hortobágy és a bugaci puszták stb.

Az idegenforgalom szempontjából speciális — éppen ezért felhasználása szempontjából igen jelentős — kategória a különböző társadalmi, szakmai, tudományos és egyéb rendezvények céljára alkalmas települések, területek, meglévő létesítmények, illetve mindazon helyek, amelyek ilyen létesítmények elhelyezésére alkalmasak.

A felsorolt sajátosságok átfedése valamely területen természetesen erősen fokozza az alkalmasságot (ilyen pl. a Balaton északi partja, amely a minden vonatkozásban kiváló vízfelület mellett gyógyászati célokra alkalmas forrásokkal, táji szépségekkel, erdőterületekkel, műemlékekkel és különleges borvidékekkel egy-

aránt rendelkezik, ezenkívül mikroklímája is kedvező, mivel a vízfelület párolgása erős hűtőhatást fejt ki, éppen a legmelegebb nyári időszakban).

Az alkalmas és alkalmassá tehető területek feltárása kapcsán természetesen a legfontosabb követelmény azoknak a felhasználási kategóriáknak a megállapítása, amelyekre a feltárt terület célszerűen igénybe vehető. E kategóriák fő csoportjai:

- a) üdülés, pihenés;
- b) gyógyászati célok;
- c) sportolás, ide értve a turisztika szűkebb értelmezését (az ún. természetjárást) és a halászatot, vadászatot is;
- d) idegenforgalmi célok, ide értve az ún. belső turizmust (vagy más néven országjárást) is.

Az alapvető alkalmassági kategóriák egyrészt átfedhetik egymást (mint ahogyan a Balaton esetében már láttuk), másrészt mindegyikük igen sok részkategóriából áll, amelyek mindegyikét külön-külön kell a felhasználás megállapítása szempontjából figyelembe venni. Így pl. az üdülési, pihenési stb. lehetőségek mérlegelése esetén külön kell választanunk azokat a területeket, amelyek főként tartós (1—2 hetes) igénybevételre alkalmasak, azoktól, amelyek az ún. 1—2 napos hétfégi felüdülés lehetőségeit rejtik magukban. A gyógyászat esetében jóformán minden természeti adottság más-más betegségfajtának a gyógyulását segíti elő, ugyanakkor azonban a nem megfelelő betegségfajta esetében káros tüneteket is válthat ki. Hasonló az eset a sportok vonatkozásában, ahol a terület alkalmassága általában a testedzés meghatározott fajtáira vonatkozatható. Például a turisztika esetében is élesen meg kell különböztetnünk egymástól az egyszerű barangolás lehetőségét a sziklamászás, az alpinista túrák, a barlangi túrák és egyéb, erősebb igénybevételű mozgási lehetőségeket nyújtó feladatoktól.

Mind a négy alapvető felhasználási kategóriára vonatkozóan megállapíthatjuk, hogy az azok céljára való igénybevétel általában zavaró hatású lehet a többire. A pihenés bizonyos fajtáira kedvezőtlenül hat a sportolók bizonyos fajtájú tevékenysége (pl. a Magas-Tátra regionális terveiben élesen elhatárolták egymástól az üdülés-turisztika, a gyógyítás és a tudományos kutatás, a csillagászat területeit). Sőt, a fő kategórián belüli egyes felhasználási fajták is zavarhatják egymást. A természetjárás és a vadászat nyilvánvalóan nem fér meg egymással ugyanabban az időben, ugyanazon a területen. Még az azonos felhasználási kategóriák

esetében is zavarják egymást az azokat tartósan és rövidebb ideig igénybe vevő látogatók, így pl. a tartósan nyaralókat a „víkendezők”.

Az ilyen sok oldalról alkalmazott megosztást is tovább kell kategorizálni abból a szempontból, hogy a terület és annak felszereltsége az igénybe vevő közönség igényeit milyen szinten elégíti ki. Az ún. francia Riviéra partvidékére készített tervben pl. az egyik legfontosabb célkitűzésnek tekintették az üdülőforgalom pénzügyi szempontok szerinti megosztását. A legfelső kategóriába sorolták a legmagasabb anyagi áldozatot ráfordító külföldi luxusutasokat, utána következnek a nagyobb igényű hazai üdülők, majd a szerényebb igényű, de még bizonyos „polgári” kényelmet igénylő külföldi és hazai látogatók, végül a kis pénzü vagy „vadromantikus” sátorlakók. Az e kategóriák számára leginkább alkalmasnak talált területek felhasználását a terv úgy állapította meg, hogy azon a látogatók ne „zavarják” egymást, pontosabban, hogy lehetőleg ne is találkozhassanak egymással. Ezzel szemben pl. nálunk Tihanyban az egymástól eltérő minden „kategória” igen jól megfér egymással, bár a találkozásuk lehetősége teljesen akadálytalan.

A kategóriák bizonyos mérvű elkülönítési igénye mellett azonban fennáll bizonyos kapcsolódások igénye is. A legnagyobb fokú pihenésre, sőt a pihenést igénylő gyógyulási folyamatokra igényt tartó közönség számára is időnként üdítőleg hat bizonyos élmény, amelyet mások mozgalmassabb szórakozása, sportolása nyújt. (A Balatonfüreden rendezett vitorlásversenyek pl. inkább kedvező, mint kedvezőtlen hatásúak a legmagasabb kíméletet igénylő szívbeteg számára is — a Tihanyban rendezett motorkerékpár-versenyek azonban valamennyi kategóriába tartozó üdülőt nagymértékben zavarják.) Ezzel a kérdéssel kapcsolatban azt is meg kell állapítanunk, hogy az üdülést igen sok ember számára az üdülés körébe tartozó egyes kategóriák közötti változtatgatás lehetősége teszi leginkább kellemessé. Ezt — a változatosság természetadta igénye mellett — a mi éghajlati viszonyaink közepette az időjárás változékonysága is szükségessé teszi. Aki pl. nap mint nap csak fürdik vagy vitorlázik, annak egyszer-egyszer jól esik egy-egy nagyobb gyalogtúra is vagy fordítva. A nappali fürdés után az egyik üdülő este mulatóhely jellegű szórakozást kíván, a másik csendes olvasást stb. Az elsősorban fürdő jellegű üdülőterületek közönsége rossz idő esetén is valamiféle más időtöltésre tart igényt. Így tehát a területek alkalmasságának megvizsgálása során a megfelelő kombinációs lehetőségekre való alkalmasság is igen fontos.

A területeknek az előzőkben vázolt minőségi kategorizálásával egyidejűleg kell foglalozni azok ésszerű befogadóképességének, „kapacitásának” megállapításával. Ennek során feltétlenül biztosítani kell, hogy sem az azonos kategóriába tartozók, sem pedig a különböző kategóriák ne szorítsák ki egymást. Ez természetesen nemcsak az egymással való érintkezés által okozott túlszűfolttsági tünetekben, hanem különböző igénybevételi formák egymást zavaró hatásában is megnyilvánulhat.

A vizsgálat természetesen nemcsak az adott állapotban már meglévő befogadóképesség megállapítását szolgálja, hanem annak célszerű kiterjesztési lehetőségeit is, beleértve ebbe mindazon körülmények megszüntetésének lehetőségét, amelyek az adott terület maximális kihasználását gátolják. Ez egyike az üdülőterületek fejlesztését szolgáló, csak több ütemben végrehajtható feladatoknak, hiszen számos esetben nagy forgalmú közlekedési pályák áthelyezését, ipari üzemek kitelepítését vagy zavaró áthatásaiuk jelentős beruházásokkal járó megszüntetését stb. kívánja meg, amihez a szükséges gazdasági feltételek csak viszonylag hosszú idő alatt állnak rendelkezésre.

A vizsgálatnak ki kell terjednie számos jelenség távlati alakulásának elemzésére is, nem egyszer olyanokra, amelyek a tervezés időpontjában még csak feltételezhetők, anélkül, hogy megfelelő előzményekre támaszkodhatnának. Ilyen pl. a létesítendő tározók üdülési célokra való hasznosítási lehetőségeinek elemzése. Ennek során a medence feliszapolódásának valószínűségét és tisztításának módját, illetve a vízszint ingadozásának az üdülési célokra való kihasználási lehetőségeit teszik vizsgálat tárgyává. Számos esetben ugyanis előfordul, hogy a tározók alapvető rendeltetésüknek megfelelő hasznosítása esetén éppen az üdülési idényben rendelkeznek olyan kis víztartalommal, amely üdülési célokra már nem hasznosítható.

Nem mellőzhető a vizsgálatnál a meglévő létesítmények hasznosítási, bővítési lehetőségeinek elemzése sem, hiszen bizonyos mértékig ezek is meghatározói a távlati kapacitásnak. Így a szállás, étkezés, gyógykezelés, sportolás stb. céljára szolgáló létesítmények befogadóképessége, korszerűsége, a közlekedési hálózat, valamint a közművek állaga és állapota jelentősen befolyásolja a további műszaki feladatok megoldásának lehetőségeit és költségeit, ezen keresztül pedig a célszerűen kialakítható fejlesztési ütemek időtávlátatát és tartalmát.

Meg kell vizsgálni a területet igénybe vevő népesség ellátási lehetőségeit, mégpedig főként az élelmiszerek és egyéb fogyasztási cikkek, továbbá az üdülési igények kielégítését biztosító

kiszolgáló személyzet vonatkozásában. Ezzel kapcsolatban fel kell tártani a környezet mezőgazdasági termelési és áruellátási viszonyait, továbbá a népesség gazdasági helyzetét, foglalkoztatottságát. Meg kell állapítani a mezőgazdasági termelésnek és az áruelosztásnak oly módon való kifejlesztését, átszervezési lehetőségeit, hogy az üdülőterületek ellátása hiánytalanul és gazdaságosan biztosítható legyen. Meg kell állapítanunk, hogy mekkora körzet dolgozói milyen mértékben tudnak részt venni az üdültetési funkciókban.

Fontos tényező a vizsgálatnál az üdülő- és idegenforgalom eddigi tényleges mennyisége, összetétele és ezek alakulása, külön figyelembe véve az idény jellegű időszakok és a forgalom eredetének adatait. Ennél különösen figyelemre méltó a terület önkéntes és adminisztratív intézkedésekkel befolyásolt látogatása, ez utóbbiak közé értve a munkaadó vállalatok, illetve a SZOT beutalásait és a csereüdültetési akciókat, amelyek bizonyos mértékig befolyásolják a választási lehetőségeket. Hasonlóképpen foglalozni kell a különböző irányvonatok, rendszeresen fenntartott autóbustúrák, menetdíjkezelvények és egyéb befolyásoló tényezők hatásával is.

Mindezek összességükben megfelelnek a regionális tervezés gyakorlatában alkalmazott „regionális vizsgálat” speciális tartalmának, ami annyiban „speciális”, hogy ezekkel egyidejűleg — illetve nagyrészt ezek között — kell vizsgálat tárgyává tenni a terület mindazon természeti, földrajzi, gazdasági, műszaki, demográfiai, szociológiai, településhálózati és egyéb sajátosságait, amelyek mindenfajta regionális tervezésnek az alapvető vizsgálati anyagát jelentik.

A tervezés főbb módszertani szempontjai

A továbbiakban röviden összefoglalom a konkrét tervezési munka szempontjait, amelyek összességükben a tervezési területek kialakításának módját meghatározzák.

Ezek közül első a vizsgálat keretei között feltárt terület, elsö vagy több fő rendeltetésének (profiljának) megállapítása, ami magában foglalja azoknak az üdülési, idegenforgalmi kategóriáknak rögzítését, amely kategóriák sajátos igényeinek kielégítését a fejlesztés során biztosítani kell.

A tervezés következő lépcsöje annak a nagyságrendnek (kapacitásnak) a megállapítása, amely az üdülőterület befogadóképességét, illetve az üdülőterület fejlesztése során megvalósítandó létesítmények nagyságát elsödle-

gesen determinálja. Ezt természetesen nem abszolút értelemben a terület egészére és a kategóriák összességére kell meghatározni, hanem kategóriánként és a fejlesztés ütemeinek megfelelő fokozatok szerint is. A létesítmények nagyságának és megvalósításuk ütemezésének tisztázása érdekében — a lehetőségek határáig — fel kell bontani a tervezési területen lebonyolódó feladatokat azok legkisebb önálló funkcióira, így pl. a különböző üdültetési formáknak megfelelő elszállásolási, étkeztetési, sportolási, gyógykezelési, szórakozási stb. funkciókra, hogy ennek megfelelően lehessen az egyes rendeltetési céloknak megfelelő létesítmények helyét megállapítani. Ez egyben lehetőséget ad az egyes részrendeltesetek területi határainak helyes megállapításához is; ami nemcsak azt biztosítja, hogy a kifejlesztés teljes távlatában minden létesítménynek meglegyen a maga célszerű telepítési közege, hanem már a legközelebbi fejlesztés időszakában is lehetővé teszi a végleges állapot követelményeinek megfelelő közlekedési és közműhálózati rendszer időszzerű szakaszainak megfelelő helyre való telepítését.

Az eddigiekben még nem konkrét létesítményekről, csak azok elhelyezési lehetőségeiről volt szó, ezért a tervezés további szakaszában a konkrét létesítmények meghatározásáról is gondoskodni kell, hogy azoknak megfelelő műszaki adatai alapján történhessék meg a fejlesztés során következő szakaszában megvalósítandó létesítmények megfelelő méreteinek és kapcsolatainak meghatározása is. Ez esetben természetesen számos olyan, csak nagyobb távlatban megvalósítandó létesítmény feltételezett nagyságát is elő kell irányozni, amelyek a maguk megvalósításának idején esetleg kisebb-nagyobb eltéréssel válnak időszzerűvé, de a korábban megvalósítandó egyes alapvető rendeltetésű létesítmények: utak, közművek stb. méretezéséhez és vonalvezetéséhez kielégítő támpontokat adnak.

A műszaki tervezés e szakaszában kell gondoskodni mindazon létesítési feladatok meghatározásáról is, amelyek az üdülés és idegenforgalom funkcióinak fenntartási lehetőségét, biztosítását vagy éppen az azok teljesítését akadályozó körülmények megszüntetését célozzák. Ide tartozik pl. a zavaró hatású ipari létesítmények eltávolítása vagy zavaró hatásuk megszüntetése, többek között az üdülést szolgáló vízmederbe bekötött szennyvizeknek más irányba való elvezetése, esetleg a szennyező hatás biztos megszüntetését szolgáló berendezések létesítésének előírása, megfelelő növényzettel ellátott, illetve ellátandó védősávok telepítése az üdülőterület és más rendeltetésű övezetek, to-

vábbá az üdülőterületnek különböző rendeltetésű területrészei között. Ide tartozik még az üdülési célokat szolgáló erdőterületek erdőgazdasági feladatait korlátozó előírások megállapítása, a talaj-, illetve tájvédelem számos részfeladatának előírása, a tájat, illetve a természeti adottságokat megszüntető beavatkozások (pl. külszíni bányászat) hatásának felszámolása is.

Az üdülő- és idegenforgalmi területek sajátos ellátási problémáinak megoldását — különösen az üdülési-idegenforgalmi idényben jelenlevő többlet létszámnak friss mezőgazdasági termékekkel való ellátását — ugyancsak megfelelően elő kell irányozni, mégpedig mint az érintett települések állandó népességének igényeire szuperponálódó és mindenképpen kielégítendő többletet. Ez nemcsak a megfelelő mezőgazdasági ellátó övezetek helyének kijelöléséből és az azokkal fenntartandó kapcsolatok kiépítési módjának meghatározásából áll, hanem a csak nagyobb távolságból igénybe vehető ellátmányok szállításának, tárolásának és elosztásának megfelelő feltételeket is biztosítani kell.

Az előzőekben vázolt ellátási igények még kiegészülnek az üdülő- és idegenforgalom ellátását szolgáló — számos helyen csak idényszerűen biztosítható — személyzet élelmezésének és egyéb irányú ellátásának megoldásával is. Ez egyébként már csak következménye annak az alapvető követelménynek, hogy a tervekben magának az ellátó, kiszolgáló személyzetnek biztosításához szükséges műszaki feltételeket is tervszerűen meg kell határozni. Ennek — a környezet demográfiai helyzetétől és annak várható alakulásától kezdve — ki kell terjednie az adott körülmények között esetleg időszakosan a helyszínre betelepítendő vagy ingáztatandó személyzet biztosítására. Különösen fontos követelmény, hogy az érintett települések állandó lakosságára az üdülés és idegenforgalom mindenképpen kedvezően hasson, egyrészt olyan vonatkozásban, hogy a lehető legnagyobb mértékben járuljon hozzá gazdasági, ellátási helyzetük megjavításához, másrészt pedig, hogy minél kevésbé zavarja őket sajátos életkörülményeik fenntartásában, illetve fejlesztésében.

A tervezés során megállapított végleges állapot, továbbá az azok elérését megelőző egyes ütemek kialakításán túlmenően meg kell oldani a kialakítás módozatainak szervezeti, szervezési (organizációs) feltételeit is, vagyis annak a műveletsornak a meghatározását, amely a lehető legkisebb zökkenő, ütközés, felesleges ráfordítás, az üdülő- és az állandó lakosság minimális zavarása mellett a leghatékonyabban biztosítja a tervezett állapot létrejöttét.

Az elmondottakból következik, hogy az üdülőterületek regionális tervezésében szükség-

szerű léptékbővülés következik be az egyéb területek regionális tervezéséhez képest. Itt ugyanis számos — a táji adottságok helyes kihasználásától erősen függő — létesítmény elhelyezése már a regionális tervezés stádiumában is olyan részletes megoldásokat kíván, amelyeket rendszerint csak az általános városrendezési tervek vagy még azoknál is nagyobb léptékben lehet egyértelműen kialakítani. Ugyanezek az okok jelentkeznek általában az utak és közművek nyomvonalainak meghatározásánál, de ugyanezt a részletességet indokolják az üdülőterületek tervszerű fejlesztésének költségelőirányzatával kapcsolatos követelmények is. Ennek során ugyanis — éppen mert maga a regionális terv egyben a terület fejlesztésének gazdasági terve is — a maximális felelősség terheli a tervezőt az egy-egy tervidőszakban rendelkezésre álló keret legcélszerűbb felhasználási lehetőségeinek meghatározásával kapcsolatban.

Ilyen módon a regionális tervezés első szakaszának — amely minden más területen, mint regionális tervtanulmány, lényegesen nagyvonalúbban alakítható ki — számos vonatkozásban itt már a regionális rendezési terv követelményeit is ki kell elégítenie, tekintet nélkül arra, hogy egyes, nagyobb távlatban megvalósuló részei a későbbiekben kisebb vagy nagyobb mértékben módosulhatnak. Ez a látszólag indokolatlan többletmunka azonban elkerülhetetlenül szükséges ahhoz, hogy az adott területek optimális kihasználásának műszaki feltételei a terület fejlesztésének egész időtartama alatt hiánytalanul biztosítva legyenek. Ez a „többletprecizitás” egyébként abban is megtérül, hogy az ilyen területek egyes településeinek általános és részletes rendezési tervei nemcsak program tekintetében sokkal megalapozottabbak, mint általában más településeké, hanem maguknak a településrendezési terveknek igen sok eleme már a regionális tervekben kialakul, és így megtakaríthatóvá teszi az azzal általában kapcsolatos további feladatokat.

A tervezésnek ez a részletezettsége teszi egyébként lehetővé azt is, hogy mindazokon a területeken, ahol az általános fejlesztés viszonylag lassan belépő követelményei folytán az időközben szükségszerűen megvalósuló egyes létesítmények konkrét helyének megállapítása a tervezés időszakában még nem lehetséges, ezt a területi főépítész kézben tarthassa.

A részletesebb regionális tervezést indokolja az a körülmény is, hogy a legtöbb üdülőterület fejlesztésénél azok az érdekelt államigazgatási és társadalmi szervek, amelyeknek az üdülőterületek fejlesztésében és kihasználásában szerepük van, időszakosan elég nagy sürgősséggel vetik fel egyes újabb üdülési rendel-

tetési létesítmények elhelyezésének szükségességét, és ennek helyes megoldása csakis a megfelelő részletességgel előkészített regionális terv birtokában biztosítható.

Ennek kapcsán mindjárt fel kell vetni az üdülőterület tervszerű fejlesztésének ágazati szempontjaival kapcsolatos problémákat. A korábbiakban már említett, viszonylag sok érdekelt szerv mindegyikének sajátos, szociális, üzleti és egyéb szempontjai vannak, amelyek megfelelő kielégítése jelentős hatással van a tervezési terület felhasználásának megoldására. Az azonban természetesen elképzelhetetlen, hogy minden ilyen érdekelt szerv konkrét területfelhasználási igényével megfelelő összhangba tudjon jutni más szervek követelményeivel. Ha minden szerv sajátos szempontjai külön-külön is érvényesülnek, úgy az ilyen területek felhasználásában, a létesítmények rendszerének kialakításában megengedhetetlen zűrzavar következne be a megfelelő építészeti egység helyett.

Ennek kiküszöbölésére egyetlen lehetséges út, ha az érdekelt ágazatok a maguk követelményeit számokban, irányelvekben és normatívákban meghatározva adják meg azzal a célkitűzéssel, hogy valamennyi szervnek összes követelményét az ezek koordinálásával foglalkozó regionális tervező hangolja össze és alkossa meg ezekből a fejlesztés célszerű szintézisét. Ez természetesen nem zárja ki, hogy az érdekelt ágazatok a tervezés során „menetközben” megfelelő konzultációs tevékenységgel támogassák a tervezők munkáját és szakismereteik, valamint ágazati szempontjaik érvényesítésével hozzájáruljanak a tervezők által kialakított megoldások finomításához.

Ezen túlmenően azonban az elkészült tervek megfelelő bírálatával, véleményezésével is érvényt tudnak szerezni elgondolásaiknak a jóváhagyás során.

Az elkészült regionális tervtanulmányok birtokában az ágazatoknak további szerepük van a fejlesztés alapjait szolgáló fedezet biztosításában és elosztásában, és ily módon részt vesznek a fejlesztés egyes ütemeinek kialakítását meghatározó gazdasági feltételek előkészítésében is.

Ebben a vonatkozásban sem képzelhető el a fejlődés tervszerű biztosítása egyes ágazatok sajátos finanszírozási lehetőségeinek egyszerű összehangolása útján, minthogy bármelyik ágazat saját létesítményének tervszerű működtetése csakis olyan járulékos és kapcsolódó beruházások egyidejű vagy éppen megelőző végrehajtásával lehetséges, amelyeket az arra illetékes ágazatok önmaguktól nem irányozhatják elő. Az ilyen — főként közlekedési, közműve-

sítési és ellátó hálózati — létesítmények távlatban is megfelelő rendszerének kialakítása elkerülhetetlenül szükséges ahhoz, hogy bármely időszéri létesítmény megvalósítása és teljes értékű használata a jövő tervszerű fejlesztésével összhangban legyen megoldható. Ez pedig természetesen csak a jövőt számos vonatkozásában már „megelőlegező” regionális tervek birtokában érhető el.

Tovább fokozza a regionális tervek ilyen rendeltetésű felhasználásának szükségességét az „új mechanizmus” során létrejövő helyzet, amelyben az üdülő- és idegenforgalmi létesítmények jelentős hányada is esetleg vállalati kezdeményezés útján valósul meg — mégpedig rövid előkészítési idő feltételezésével, amelyek során csak a megfelelő, átfogó tervelőzmények birtokában lehet az akut problémát a nagyobb távlat sérelme nélkül megoldani.

Ezen túlmenően is erősen heterogén az üdülőterületek fejlesztésének finanszírozása, mert az érdekelt szervek által rendelkezésre bocsátott beruházási ütemen kívül az üdültetésből befolyó költségtérítés, különböző tagsági díjak, üdülőhelyi díjak, az érintett települések községfejlesztési alapja is különböző összetételben és arányban járulnak hozzá a fejlesztéshez, és így a regionális terv egyéb ütemre vonatkozó fejlesztési szakasza mindezek összességének figyelembevételével hoz létre egy komplex fejlesztési feladatot, amely minden vonatkozásában jól kihasználható, gazdaságos települési egység kialakítását eredményezi.

A regionális tervezőknek a regionális rendezési tervekkel kapcsolatos feladata tehát üdülő- és idegenforgalmi területek esetében általában úgy módosul, hogy az érintett területre vonatkozó regionális tervtanulmánynak a fejlesztés soron következő szakaszára kidolgozott terve jelenti azt a tervezési fázist, amelynek bázisa — a tervtanulmány teljes anyaga mellett — az adott fejlesztési időszakra mozgósítható anyagi fedezet teljes nagysága. Ennyire konkretizált feladat esetében már természetes, hogy ennek a fejlesztési időszaknak az általános szervezési (generálorganizációs) tervét is ki kell dolgozni. Ez a generálorganizációs tervezésnek sajátos feladata, mivel egymással műszakilag szervesen összefüggő települések rendszerében kell a fejlesztés feladatainak egymással időben összefüggő elemeit a megvalósítás vonatkozásában is összekapcsolnia. Ez nemcsak olyan közlekedési és közműhálózati szakaszokra vonatkozik, amelyekkel szemben egyidejűleg merülnek fel követelmények a területen elhelyezkedő számos településben, hanem olyan — a térben pontszerűen jelentkező — létesítményekre is, amelyek máshol megvalósuló létesítmé-

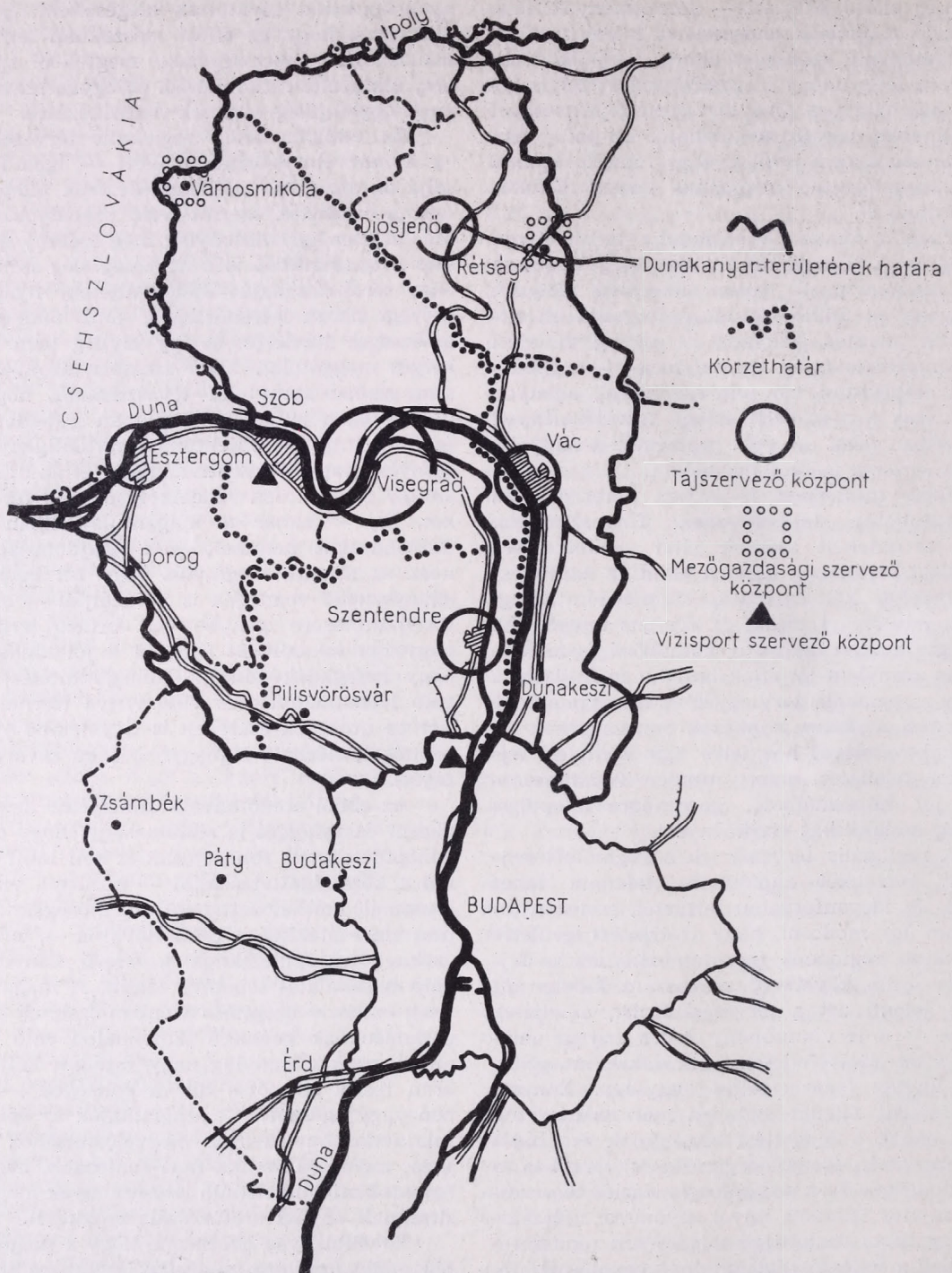
nyek funkcióit hivatottak kiegészíteni. Így pl. szükséges, hogy az adott időszakban létrejövő szálláshelyek összességének megfelelő sportolási, étkeztetési, szórakozási és egyéb létesítmények egyidejűleg álljanak rendelkezésre.

Az üdülőterületek regionális tervezésének — a már elmondottak mellett — igen fontos célja az ott folyó magánépítkezések telepítésének a közérdek szerint való szabályozása is. Már a jelenlegi, viszonylag még szerény gazdasági helyzetünkben is a népesség elég széles rétege törekszik saját üdülőépületek, nyaralók, hétvégi házak létrehozására, ami önmagában egészséges törekvés, és így elvileg nem volna helyes meggátolni. Ezzel szemben azonban azt sem szabad szem elől tévesztenünk, hogy az ilyen magán jellegű — általában szabadon álló és földszintes — objektumok területigénye viszonylag nagymértékben foglalja el az üdülésre amúgy is szűkösen rendelkezésre álló területeket. Így — habár a magántulajdonban levő üdülőházakat nemcsak azok tulajdonosai, hanem az általuk meghívott vagy ott bérlőként elhelyezkedő vendégek is használják — az egy fő üdültetésére igénybe vett bruttó területük nagysága sokszorosát teszi ki a jól kihasznált, nagy befogadóképességű, tömegüdültetést szolgáló létesítményekhez viszonyítva (természetesen ez utóbbiak esetében is figyelembe véve a vendégek elérhető legnagyobb fokú zavartalan-ságát).

Az ebből eredő következményeket az a gazdasági összefüggés is alátámasztja, hogy a magánépületeket is fokozatosan el kell látni azokkal a közszolgáltatásokkal — közúttal, villanyárammal, bolthálózattal és a lehetőségekhez képest vízvezetékekkel és csatornával is —, amelyek ezeknek az épületeknek korszerű színvonalon való használatát lehetővé teszik. A magánépületek extenzív beépítése azonban ezeknek a szolgáltatásoknak korszerű színvonalon való kielégítését csak viszonylag nagy fajlagos költségek árán teszik lehetővé. Bár a költségek — részben vagy egészben — átháríthatók az épületek tulajdonosaira, az azok megvalósításához szükséges anyag és munka más fontosabb, nagyobb hatáskörrel funkcionáló létesítmények megvalósításának anyagi erőforrásait csökkenti.

További ilyen probléma, hogy a magánépítéssel épülő nyaralók minőségi, esztétikai színvonalára — az egyéni ízlés (illetve ízléstelenség) érvényesülési lehetősége, a kivitelezés során alkalmazott primitív megoldások (pl. a család maga „tervezi” és hajtja végre az építkezést) révén — veszélyeztetik az üdülőterületek általános megjelenését, kellemességét és idegenforgalmi vonzóerejét.

Az eddigiekben ismertetett tervezési szem-



4. ábra. A Duna-kanyar üdülőterület mikrostruktúrájának vázlata

pontok lényegükben a vizsgálat alapján alkalmasnak talált területek felhasználásának tervszerű biztosítását szolgálják. Ezt a kézenfekvő feladatkomplexumot azonban még ki kell egészíteni az üdülés és rokon jellegű funkciók megfelelő területi szerkezetének kialakításával.

A területi szerkezet problémájával kapcsolatban a településhálózat fejlesztésének már több ízben publikált szempontjai világosan leírják azt a hierarchiát, amely a különböző szerepkörű települések esetében fennáll. A települések hálózatának ez a szerkezeti rendszere természetesen az üdülőterületekre is kiterjed, de ott — éppen az üdülés és idegenforgalom követelményeinek megfelelően — bizonyos mértékig módosul, új vonásokat, mégpedig az üdülés és idegenforgalom követelményeinek megfelelő vonásokat vesz fel.

Ennek a sajátos területi, településhálózati szerkezetnek a rendszere mindenképpen függ az üdülési és idegenforgalmi jellegű területek földrajzi elhelyezkedésétől, továbbá az üdülési és idegenforgalmi funkciók iránti igények felerősülésének helyétől.

Az előbbi lényegében a természeti adottságok és az ilyen adottságok művi létrehozásának lehetőségeit meghatározó tényezőktől függ. Ezek befolyásolása csak olyan mértékben lehetséges, amennyire a követelmények kielégítéséhez felhasználható gazdasági eszközök azt lehetővé teszik.

Az üdülési és idegenforgalmi funkciók felerősülésével kapcsolatban ma már mindenképpen arra az álláspontra kell helyezkednünk, hogy az üdülés mint a népesség természetes és feltétlenül kielégítendő igénye; továbbá az idegenforgalom, mint a nemzeti jövedelem és a külkereskedelmi mérleg javítását szolgáló üzletág, fontos szociális, népgazdasági tényező, amelynek realizálása nem függhet az itt-ott rendelkezésre álló adottságok gazdaságos kihasználási lehetőségeitől. Az üdüléssel kapcsolatban természetesen számolnunk kell azzal, hogy a hosszabb időtartamú — „nyaralás” jellegű — igények a lakóhelytől tetszőleges távolságban is kielégíthetők. Tehát, amennyiben a természeti adottságaink ezt az ország bármely részén kellő mennyiségben és megfelelő változatosságban nyújtani képesek, ezek előállításához különleges művi adottságok nem szükségesek. A napi és hétfélig üdülési igényekkel kapcsolatban azonban mindenképpen biztosítani kell a lakóhelytől való ésszerű ingázási távolság betartásának lehetőségét, és pedig a napi üdülés vonatkozásában maximálisan $\frac{1}{2}$ — $\frac{3}{4}$ órát oda és ugyanannyit vissza, míg a hétfélig forgalomnál $2 + 2 = 4$ órai utazási időt is megengedhetőnek tartunk. Ennek túllépése azonban már erősen veszélyez-

teti az üdülőterületek üdülési célra való alkalmaságát, illetve az ezek elérésére és használatára fordított időarányok pihentető jellegét.

Ebben a kérdésben ez idő szerint még igen nagy különbséget jelent a személygépkocsik és motorkerékpárok tulajdonosainak a helyzete a tömegközlekedési eszközöket használókhoz képest, ez azonban a regionális tervek távlatában már elmosódik. Joggal tételezhetjük fel, hogy akkorra az üdülőterületeket kiszolgáló tömegközlekedési eszközök átlagos utazási sebessége és kényelme is legalább egyenértékű lesz a magántulajdonban levő közlekedési eszközök használatával. Egyes konkrét, nem tömeges úticélok megközelítése tekintetében azonban a tömegközlekedési eszközök sohasem lehetnek versenyképesek a személygépkocsival.

Az ország népessége számára — a természeti adottságoknak az előzőkben már vázolt maximális kihasználása mellett — azokon a területeken, ahol a településektől a napi és hétfélig üdülésnek megfelelő távolságban nincsenek e célra természetes állapotukban alkalmasnak minősíthető területek, ilyeneket tervszerűen kell létrehozni, mégpedig olyan területeken, ahol az az adottságai folytán a viszonylag legkisebb áldozat árán, a szükséges mértékben és minőségben megvalósítható. Szükség esetén bármilyen vízfolyás, erdő, dombvidék — végső esetben még az erdősítésre alkalmas sík terület is — megfelelő tervszerű fejlesztés eredményeképpen lehetővé teszi a pihenés, felüdülés, gyógyulás, szabadtéri sport stb. elemi követelményeinek kielégítését. Itt a regionális tervezőknek az a fő feladatuk, hogy kijelöljék az e célra előirányzott területet, és megállapítsák a kívánt állapot eléréséhez szükséges feladatokat. Jellemző pl. a Gyöngyös—Visonta körzetében végzett külszíni bányászás, amelynek területére a VÁTI tervet dolgozott ki abból a célból, hogy a természetes állapotában megbolygatott terület a kibányászás megtörténte után természeti szépségekben gazdag erdészeti-turisztikai területé váljék — a központjában egy mesterséges tóval, amelynek medre a kibányászott térfogat tervszerű kihasználása révén jön létre, víztartalmát pedig a talajvíz természetes szintje biztosítja.

Ilyen és ehhez hasonló tervekkel segítheti elő a regionális tervező, hogy mindazok az ágazati szervek — ez esetben különösen az érintett város tanácsa és a szakszervezet —, amelyeknek kötelességük a város lakosságának ilyen irányú igényeit kielégíteni, megfelelő műszaki programmal rendelkezzenek az e célra teendő intézkedések és az e célra fordítandó eszközök felhasználásának tervszerűségéhez.

Mindezt figyelembe véve, az üdülés és idegenforgalom területi szerkezete lényegében

a különböző kategóriába tartozó üdülőterületek és az ezek tervszerű használatára alkalmas létesítményi feltételek térbeli elhelyezkedésének rendszerét jelenti. Ez meglehetősen tág értelmezési lehetőséget biztosít, ezért szükségesnek tartom a megállapításnak valamivel bővebb kifejtését is.

Az üdülés és idegenforgalom területeinek van egy országos „makroszerkezete”, amely magában foglalja mindazokat a településeket és egyéb területrészeket, amelyeknek üdülési és idegenforgalmi szempontból valamiféle szerepük vagy jelentőségük van, továbbá azokat a közlekedési és egyéb hálózatokat, amelyek ezeknek a pontszerűen kijelölhető üdülő- és idegenforgalmi helyeknek a megközelítési lehetőségeit biztosítják. Ez a makroszerkezet lényegében része az országos település- és közlekedéshálózat szerkezeti rendszerének és ábrázolás tekintetében az országos település- és közlekedéshálózati keretterv egyes településeinek, valamint közlekedési vonalainak rendszerébe épül be. Az üdülő- és idegenforgalmi jellegű településeknek a sűrűsödése vagy távlati sűrítési lehetősége jelöl meg az ország területén olyan lehatárolható tájegységeket, amelyek éppen e specialitásuk folytán válnak üdülő-, illetve idegenforgalmi területi egységekké. Ilyen pl. a Balaton, a Duna-kanyar, a Mátra, a Bükk-hegység stb. körzete.

Ezekben belül alakítható ki e tájegységek településhálózatának „mikroszerkezete”, amely a tájegység célszerű használatához szükséges üdülési, sportolási, ellátási, termelési és egyéb funkciók, illetve az egyes üdülési kategóriák számára jelöli meg a megfelelő telephelyeket és azoknak egymással, valamint az odavezető fő közlekedési hálózattal fennálló, illetve kialakítandó kapcsolatait.

E mikroszerkezet tehát az üdülőterületi tájegység településeinek, illetve létesítményeinek térbeli munkamegosztását meghatározó rendszer, amelyben az üdülő- és idegenforgalmi terület használatának, ellátásának, igazgatásának stb. funkciói a lehető legkisebb felesleges mozgás és egyéb társadalmi munka ráfordítás útján biztosíthatók.

Az egyes ilyen tájegységek egyik legfontosabb szerkezeti eleme az az (esetleg több) központi település, amely alkalmas arra, hogy az egész terület igazgatási, ellátási és egyéb feladatait onnan lehessen irányítani, és esetleg lakótelepe is lehet azoknak a dolgozóknak, akik a különböző — nem lakótelephez kötött — üdülési létesítmények szolgáltatási feladatait ellátják. Ezeknek a központi településeknek kell általában a turistaforgalom központi elosztási funkcióit is ellátniuk, az odaérkezők megfelelő

eligazításával, nagyobb választékú vásárlási igényeik kielégítésével, a létesítmények üzemeltetésének, ellátásának szervezésével és mezőgazdasági eredetű élelmezést biztosító begyűjtő és elosztó feladatok irányításával. Ilyen központi céljára jelölték ki és fejlesztik a Magas-Tátrában pl. Ó-Tátrafüredet vagy a Duna-kanyar területén Nagymaros és Visegrád községeket, amelyek a későbbiekben létesülő vízierőmű gátjának összekötő szerepe révén együttesen alkalmasak e funkció betöltésére.

A különböző területi adottságok szempontjából azonban a központi szerepkör vagy a „turistaosztás” feladata több településre is eloszolhat. Így pl. a Mátra dél felől Gyöngyös központot keresztül, észak felől pedig Pásztót keresztül közelíthető meg a legelőnyösebben. A Balaton nagy kiterjedése miatt is célszerű ott a többközpontos szervezés, amelyre az északi parton Balatonfüred, a délin Siófok, a tó nyugati végén pedig Keszthely a legalkalmasabb.

Ez a makro-, illetve mikrostruktúra igen fontos eleme az üdülőterületek tervszerű fejlesztésének és a regionális tervezésnek. Problematikája egyelőre még újszerű. A VÁTI által az ÉM irányítása alatt 1965—66. évben kidolgozott országos üdülő- és idegenforgalmi tervtanulmány már nagyrészt ennek figyelembevételével készült. Az Országos Településhálózat-fejlesztési Tervtanulmány 1967—68. évben való átadása során pedig annak külön fejezeteként fog elkészülni — a vázolt irányelvek szerint továbbfejlesztett — országos üdülő- és idegenforgalom létesítményhálózatának regionális koncepciója.

IRODALOM

- Belovic:* A Magas-Tátra kiépítésének problémái. Technické noviny, 1965. 33. sz.
- Budapesti Városépítési Tervező Vállalat:* A Duna-kanyar, továbbá a soroksári Duna-ág üdülőterületének regionális tervtanulmányai 1960—1966.
- Cullingworth, J. B.:* Az üdülési szükséglet és az idegenforgalom tervezése. Idegenforgalmi kolokvium. Budapest, 1965. (Előadás nyersfordítása)
- DEMOGRÁFIA* c. folyóirat cikksorozata. A Balatonvidék népessége és idegenforgalma. 1960. 1. sz.
- Dr. Gerle György:* A regionális tervezés gazdasági kérdései. (Jegyzet) Tankönyvkiadó, 1966.
- KGST Építésügyi Állandó Bizottság:* Az üdülő-, turisztikai és gyógyhelyek tervezésének főbb elvei és műszaki-gazdasági mutatói. 1964.
- Központi Statisztikai Hivatal:* Idegenforgalmi adattár. 1966.
- Dr. Perczel—Dr. Gerle:* Regionális tervezés. Akadémiai Kiadó, 1966.
- Preisich Gábor:* A Duna-kanyar rendezési terve. Építésügyi Szemle, 1961. 2. sz.

Országos Műszaki Fejlesztési Bizottság: Az idegenforgalom műszaki fejlesztésének egyes kérdései. 1966—67.

Stöhr, W.: Idegenforgalmi tervezés és regionális rendezés. *Aufbau*, 1963. 67. sz. (Nyersfordítás)

URBANISME c. folyóirat cikksorozata: A Földközi-tenger partvidékeinek regionális tervezéséről. 1957. 53. sz.

Városépítési Tervező Vállalat, illetve Városépítési Tudományos és Tervező Intézet: A Balaton, a Mátra, a Bükk, a Zempléni- és a Mecsek hegy-

ség, a Bakony, a nyugat-dunántúli üdülőterület és a Velencei-tó tervtanulmányai.

Az E₅ (M₁) sz. autópálya, továbbá a Sopron—Balaton—Jugoszlávia autótutak körzetének regionális tervtanulmányai.

A Gyöngyös—Visonta-i külfejtés aszanációs tervtanulmánya.

Országos üdülő- és idegenforgalmi tervtanulmány.

Országos településhálózat-fejlesztési tervtanulmány.

A ZÖLDTERÜLETEK FEJLESZTÉSE AZ EMBER SZOLGÁLATÁBAN

Dr. ORMOS IMRE

a mezőgazdasági tudományok doktora

A gazdasági szükségesség, a társadalmi termelőmunka megköveteli, hogy az erre kedvező helyeken a munka- és lakóhelyek összesűrűsödjenek; városok keletkezzenek. Ez a sok ezer évvel ezelőtt megindult folyamat ma is mutatja hatását, és a Föld lakosságának jelentős része városlakó. Európában a Szovjetunió nélkül 60 év alatt 33%-ról 60%-ra emelkedett a városi lakosság száma, a Szovjetunióban ugyanez a folyamat 30 év alatt 29%-ról 43%-ra való emelkedést mutat. Az Amerikai Egyesült Államokban és Kanadában együtt számítva 81% a városi lakosság aránya. A termelőmunka új formái sem tették feleslegessé a városokat. A régi városok növekvő irányzatot mutatnak, új városok keletkeznek, noha már régen felismerték a hátrányokat is, amelyek a városban éléssel a városlakóra nézve együttjárnak. E hátrányok egyebek közt jelentős mértékben az egészség veszélyeztetését jelentik. E. K. WINTER szerint a városlakó emberek biológiai tartalékai kimerülnek. [1] A szabályozatlan városnövekedés idején ez a veszély nagy volt, és az újabb városépítési törekvések arra irányulnak, hogy a szabályozás révén az egészségi ártalmakat kiküszöböljék, a kellemetlenséget csökkentsék.

A város okozta hátrányok nagyrészt arra vezethetők vissza, hogy a városban élő ember elszakad a természettől, a szabad levegőtől, napfénytől. A természeti környezet jótékony fiziológiai és pszichikai hatásait sem élvezi. Ezért már régen — mintegy száz-százhusz éve, az iparosodás, a városok fejlődésének erős fellendülése óta — törekvések nyilvánulnak meg, hogy a természeti elemeket, elsősorban növényeket, fa-, cserje- és virágtetvényeket vigyenek a városba. Fásítások, kertek, parkok, összefoglaló néven városi zöldterületek jöttek létre, noha eleinte inkább csak esztétikai céllal; többségének csak díszítő szerepet szántak; sétára,

üldögélésre rendezték be ezeket. Az utóbbi évtizedekben került előtérbe és érvényesül erősen olyan felfogás, hogy értékeljék mindazokat a klimatikus és fiziológiai hatásokat, amelyeket a városi zöldterületek hasznára irányuló vizsgálatok feltártak.

A városklímáról több összefoglaló munkát ismerünk; elsősorban KRATZER [2] művét, továbbá AMELUNG, [3] LINKE, [4] BREZINA, [5] SCHMIDT, [6] WEICHMANN és UNGEHEUER, [7] BERG [8] írásait. A zöldterületek és az üdülés szempontjából nagyon fontos HELLPACH [9] orvosprofesszor *Geopsyché* c. műve, amely a táj, a természeti környezet pszichológiai hatásaival foglalkozik.

Ilyen kutatások nyomán látjuk ma tisztán, hogy a közkertek egészségügyi jelentősége milyen nagy, hogy mennyire hozzájárulnak a lakosok egészségét közelről érintő viszonyok kedvezőbbé alakításához.

Néhány adat a zöldterületeknek a városklímát befolyásoló hatásairól:

Fák alatti területek lehűlése szélcsendes időben a kisugárzás csökkentése folytán kisebb lesz. Már egy egyedülálló fa is csökkentheti a kisugárzást a koronája alatt 50%-ra, koronamagasságának megfelelő távolságban 13%-kal. Nyári melegben, napsütésben a fák alatti területeken a besugárzás és ezzel a felmelegedés csökken. A kapott hőenergia egy részét a lomb befogadja, de fel is dolgozza életfolyamatai során, egy részét átocsátja, egy részét visszaveri. Mindezen folyamatok arányai az egyes növényfajoknál különbözően alakulnak. A hőmérsékletkülönbség 3 °C-t is elérhet, és keskeny zöldterületeken is mutatkozik. A zöldterületek és a városi környezet között kialakuló hőmérsékletkülönbség lassú, de tartós légmozgást indít meg. Ezáltal a zöldterületek hűvösebb levegője a beépített területekre jut.

A növények környezetében magasságuk 10—12-szeresének megfelelő körzetben a levegő relatív nedvessége nagyobb. A mérések szerint a különbség elérheti a 18%-ot is. Ez az embernek nagyon kellemes, mert úgy érzi, hogy a hőmérséklet itt alacsonyabb, azonkívül elhárul az a rossz érzés, amit a nyári melegben fellépő csekély légköri nedvesség az ember nyálkahártyáin okoz.

Tudjuk, hogy a kert növényzete egyrészt csökkenti a por keletkezését, másrészt felfogja és leköti a szél által hordott port; valósággal átfésüli a mozgó levegőt.

A levegő portartalmát illetően tudjuk [10], hogy a gyepterületek 3-szor, 6-szor több porszemcsét tudnak megkötni, mint az üvegfelületek és 2-szer annyit, mint a vazelinnal bevont papiros. Egy erdefenyő-állomány hektáronként 36,4 t, egy bükkfa-állomány 68 t port tud a levegőből kiszűrni és megkötni. A porszemek megszámlálásával bizonyítható már egy 30 m széles kerterület jelentős hatása. *DOKUCSAJEVA* vizsgálatai során fák alatt 42,2%-kal kevesebb porszemet talált, és ilyen hatásokat még a fák lombtalan állapotában is megfigyeltek.

LOEBNER [11] megszerkesztve Lipcse város térképén azokat a görbe vonalakat, amelyek az egyazon porszemszámot mutató helyeket kötik össze, világosan kimutatott minden építkezést és pályaudvart mint porforrást, de ugyanakkor számszerűleg megmutatkozott a parkterületek tisztító hatása is a szélárnyékos oldalakon. Parkok és utcafelületek fölött található porszemszámlálásokat bizonyító erővel Budapesten is végeztek, kimutatva a zöldterületek, főként az öntözött gyepfelületek pormegkötő hatását. Hasonlót bizonyítanak *WILLIAM* [12] vizsgálatai is. A zöldterületek mintegy kifésülik a mozgó levegő portartalmát, ugyanakkor maguk is indítanak levegőmozgást, ami az ember felfrissülését eredményezi forró nyári napokon. A kisebb portartalom csökkenti a ködképződés lehetőségeit. A porral együtt csökken a levegő baktériumtartalma is, de ezek pusztításában a növények a mechanikai tisztításon túl is részt vesznek. Testük kiválasztott anyagai révén ún. *fitoncid* hatást fejtenek ki, a velük érintkezésbe kerülő vagy csak közelükbe jutó baktériumokat elpusztítják. *TOKIN* [13] szovjet kutató ide vágó vizsgálatai úttörő jelentőségűek és meggyőzőek. A fitoncidák pusztító hatással nemcsak azokra a mikroorganizmusokra vannak, amelyek közvetlenül érintkeznek a növényi testtel, hanem azokra is, amelyek a növény körül levő környezetben (levegőben, talajban, vízben) vannak. Egyes növényeket valóságos baktériumölő és gombaölő övezet vesz körül. A legnagyobb ilyen hatást a rend-

szeresen kaszált, tehát felsértett testű növények, gyepképzők fejtettek ki a szabad levegőre kerülő sejtnedveik révén.

Közismert tény, hogy a növények életfolyamataikkal javítják a levegő kémiai összetételét. A széndioxid elvonásával és oxigén kibocsátásával az ember légzése számára kedvezőbbé teszik, frissítik a levegőt. Nem csekély jelentőségűek a kert fái és cserjéi a szél elleni védekezésben. A szélesebbég 60%-át felemészthetik mechanikai ellenállásukkal, amint azt *SELEJHOVSZKIJ* [14] kimutatta. Másrészt a növényzettel borított terület meleg, szélcsendes időben kellemes légmozgást indíthat meg a közte és a kövezetek, száraz, kopár talajok, kőfalak között keletkező hőmérséklet-különbség révén. Végül sokra kell értékelnünk azt a védőhatást, amit az épületet környező park és kert fái, cserjéi fejtenek ki a zajjal és a közlekedési eszközök okozta rázkódtatásokkal szemben.

Lombjuk részben elnyeli, részben szétszórja a hanghullámokat, azonkívül a lomb „suttogása” a hangfedés jelenségét idézi elő, és ezzel a zajnak az embert zavaró hatását csökkenti.

A városi viszonyok nagyrészt fizikai tényeken alapuló, de fiziológiai és pszichológiai hatásokat kiváltó körülményeket teremtenek a városban. De a túlcivilizált városi élet, a városi ember munkakörülményei más vonatkozásban is káros hatásokra vezethetnek. A városi zsúfoltság, a szoros egymás mellett élés, az érzékszervi ingerek szüntelen áradata, a nagy sietség a városlakóra antropológiai és orvosi szempontból ártalmasak; olyan egészségi károsodásokat idézhetnek fel, amelyeknek elhárítására a megelőzés és a gyógyítás értelmében egyaránt legjobb eszközök a városi zöldterületek. Azonban a városi élet ártalmait nem korlátozódhatnak kizárólag *testi* jellegű kártételekre. Nagymértékűek — lassú hatásúak, ezért kevésbé feltűnőek, de nem kevésbé károsak — a *pszichológiai* megbetegedések. Statisztikai számok bizonyítják, hogy éppen a technikai haladás centrumaiban a leggyakoribbak a pszichikai eltévelyedések és gyengeségek, a diszharmóniák, neurózisok, ingerültségek, a lélek érzelmi és erkölcsi értékeit illető szféráinak elkorcsosulása, eltompulása, a csökkent értékűség érzete, depressziók, a kábítószerek iránti szenvedélyek; legnagyobb mértékű az alkotóerő és az életkedv hanyatlása. Megállapítható az is, hogy ezek a jelenségek különös mértékben olyan városokban lépnek fel, amelyek környezetéből a technika és a „csak racionális” tervezés száműzte az érintetlen természet szépségeit. Amerikában a betegek 30—35%-a pszichikai túlerheltség folytán szenved. A vegetatív dystonia az Egyesült Államok lakosainak 50%-ánál megállapítható. Német

szerzők írják, hogy a Német Szövetségi Köztársaságban is 30—40%-nál fordul ez elő, és a technizálás, automatizálás további előrehaladásával ennek az arányszámnak fokozódására vannak elkészülve. Sok ma használatos munkamódszer külsőségessé teszi a munkát, amiből hiányzik az embert kielégítő tartalom, amely belső ürességgel jár együtt. Ez kedvetlenséget, örömtelenséget idéz fel, ami viszont arra készítet, hogy az ember munkaidőn túl kártalanítsa magát, vagyis hogy szabad idejében ne kikapcsolódást, ne nyugalmat keressen, hanem új, másféle ingereket, újabb feszültséget, izgalmat. A legtöbb nagyvárosi ember munkáját jellemző mechanikus vonás túlzott pszichikai és fizikai feszültséget idéz elő azon kényszer által, hogy folyamatosan le kell küzdenie azt a megérthető *belső ellenállást*, amelyet a természetes élettől, a természetes élet ritmusától idegen munkakörülmények idéznek fel. Ha azonban van lehetősége arra, hogy gyakran és szisztematikusan elmélyedjen, teljes odaadással, teljes koncentrációval, zavartalanul természeti tárgyak, elemek, jelenségek szemléletébe, ez megkönnyebbülést hoz neki; hatása olyan lehet, mint egy lelki fürdő. Ha lehetősége van arra, hogy munkája közben, amikor a fáradságot felidéző feszültség jelentkezik, ha csak rövid időre is, pl. a munka szünetében izmainak feszültségét feloldja, figyelmét kikapcsolódást jelentő gondolatokra, tárgyakra, például nyíló virágokra, a szélben lengő ágakra, tovaúszó felhőkre irányítsa, ez sokkal üdítőbb lehet, mint a cigaretta mérge vagy valami doppingoló gyógyszer. A városi zöldterület így a szellemi és pszichikai energiák szakszerű ápolásának eszközüvé válhat, erőnek forrása lehet. A teljesítmények maximumát a termelésben csak azoktól az emberektől várhatjuk, akik testi és lelki teljesítőképességük maximumával állnak a munkához. Ennek a teljesítőképességnek megtartását, ha kell visszaszerzését illetően a természeti elemeknek — ezeknek a könnyen elérhető városi zöldterületekben — feltétlenül nagy szerep jut.

Az embernek sérthetetlen és elvitathatatlan joga, hogy városban és falun egyaránt egészségesen, emberhez méltóan élhessen. Joga van egyéniségének szabad kibontakoztatásához. Ehhez az is hozzátartozik, hogy lehetőséget találjon a természet csendjében való szemlélődésre, eszmélkedésre.

A városi zöldterületek létesítése ma szükségesség. Szükségesség az elmondottak értelmében a városlakó javára; testi és lelki épségének, egészségének megőrzéséhez jelentős mértékben hozzájáruló segítőeszköz. A városi zöldterületek létének, létesítésének kérdésében is figyelembe kell venni, hogy az ember nemcsak

„homo oeconomicus” és a legridegebb takarékoság mellett is számolni kell — éppen a helyes gazdálkodás szempontjainak érvényesítése érdekében — azoknak a hatásoknak összességével, amelyekkel egyrészt a városi élet együttjár, másrészt a haszonnal, amit a városi zöldterületek közvetve, de nem csekély mértékben jelentenek.

Ezért szükséges, hogy figyelmet fordítsunk a kertészetnek arra az ágára is, amely nem árut termel, hanem a termelést végző dolgozó embert szolgálja, lakóhelyének, munkahelyének környezetét alakítja, életfeltételeit javítja, jóérzését, életörömet fokozza; *a kertépítésre*. Mindez már önmagában is elegendő ok arra, hogy a települések zöldterületi kérdéseivel behatóan foglalkozzunk, de az elsősorban gazdasági hasznosságát kereső szemlélet számára is világos lehet, hogy a dolgozók fizikai és pszichológiai állapotának kedvezőbb alakulása — aminek a települések zöldterületei jelentős befolyásoló tényezői — a termelőmunka eredményességére is nagymértékben kihat, annak mennyiségi és minőségi javulására vezet.

Már *ARISZTOTELÉSZ* követelte a városépítőktől, hogy mindazt vegyék figyelembe a tervezésnél, ami az életet kellemessé és értékessé teszi. A megoldás útját az jelentheti, hogy a város belső területét részekre kell bontani, az egyes részeket többé-kevésbé önálló városrészekké alakítani, és közöttük széles választó zöldterületeket kell létrehozni. *WRIGHT* természetes életet csak laza városszerkezet mellett tud elképzelni. *SCHWARZ* szerint a várost két részre kell osztani: egy kizárólag technikai és egy kizárólag emberi részre. [23] A technika világában a pszichikai kiegyenlítés a nagy probléma. Ezt egyéni alapon nem lehet megoldani. A külvárosi családi ház sem megoldás erre. A szociológusok ehelyett városias megoldást kívánnak; a feszültségek feloldására legyen lehetőség a városon belül. Ez úgy lesz lehetséges, hogy a várost különböző szempontok szerint tagoljuk, külön tereket alakítunk benne a magán- és a nyilvános élet számára, ahol mind az egyéni, mind a kollektív igények kielégítésére lehetőség nyílik.

L. MUMFORD írja: „Amennyiben a biológiai problémákat nem oldják meg, a legelegánsabb technikai újítások és a leghumánusabb be rendezések csak frivol félrevezetési manőverek.” Szerinte olyan tervezésre van szükség, amely az életet teszi gondoskodásának középpontjába: ez a modern városépítés legfontosabb feladata. Ehhez azonban az kell, hogy az ember és az embercsoportok szükségleteit intenzívebben kussassuk, mint ahogy eddig tettük. [18]

Örvendetes jelenség, hogy hazánkban or-

szágszerte mind több kezdeményezés irányul közkertek létesítésére, a településen élő ember szolgálatára rendelt fásítások megindítására. Hatósági kezdeményezések, kormányzati rendelkezések tanúsítják, hogy e kérdések fontossága iránt nő a megértés, de ezt bizonyítja a lelkesedés is, amivel a települések lakói jelentős társadalmi munkával járulnak hozzá az ilyen tervek megvalósításához. Mind szélesebb körök előtt lesz világos a települések zöldterületeinek nagy jelentősége általában, de — úgy látom — inkább csak esztétikai szempontokból, míg az egészségügyi vonatkozások ritkábban, csak elnagyolva kerülnek szóba. A zöldterületi problémák gondozásával hivatásszerűen foglalkozó szakembereknek sokat kell még tenniük — de számítva mások megértésére és támogatására —, hogy tudatosítsák a városi zöldterületek nagy egészségügyi jelentőségét, hogy megmutassák, mily sokoldalúan fejtik ki ezek jótékony hatásukat a lakosság egészét közelről érintő pszichológiai és fiziológiai viszonyok kedvezőbbé alakításában. Meg kell mutatnunk, hogy ezek a hatások a városi élet körülményeit jelentő, olyan tényezők megváltozását eredményezhetik, amely tényezők egyaránt befolyásolhatják közérzetünket, hangulatunkat, egészségünket, végeredményben nyugodt, boldog életünket, munkaképességünket. Főként a levegő portartalmára, baktériumtartalmára, páratartalmára, hőmérsékletére, a besugárzás mértékére, a levegő kémiai összetételére, mozgására, a zaj terjedésére és a rezgések, rázkódások terjedésére fejtenek ki kedvező hatást a zöldterületek a település területén belül. Csupa olyan körülményre, amely a településhez kötött ember életfeltételeit közelről érinti.

Mind az orvosi vélemények szerint, mind az egyes emberek egyéni igénye alapján tudjuk, hogy az igények az üdülés körülményeit illetően nagyon különbözők. Az orvosi vélemények és az egyéni kívánságok egymásnak gyakran ellent is mondanak. Tárgyilagosan vagy ösztönösen, kívánságszerűen igényel az egyik ember pihenésül csendet, nyugalmat, passzivitást, szemlélődést, míg a másik testi mozgást, testgyakorlást, többé-kevésbé élénk, mozgalmas társaságot. Gyakran e kétféle üdülési igény különböző arányokban, keverten jelentkezik. Az arányok az igények különbözőségében sokszor élethor, egyéniség és foglalkozási körülmények szerint alakulnak. Az utóbbiak legtöbbször a kiegyenlítés, a munka- és életkörülmények elmentésének jegyében jelentkeznek.

A városban belül és a városban kívül ennek megfelelően olyan zöldterületi formákról, illetve berendezésekről kell gondoskodni, amelyek lehetőséget adnak a nyugodt, csendes pihenésre

is, de ugyanakkor figyelmet kell fordítani a zöldterületek kialakításánál arra is, hogy az ember a természeti környezetben tevékenykedhessen ne csak passzív maradjon. Minél nehezebb valahol a városból kiszabadulni és a hét végén a szabad tájban üdülést találni, annál fontosabb, hogy bájos, vonzó zöldterületeket alakítsunk ki a városban belül vagy annak környezetében: a gyermekeknek játszóhelyet, a felnőtteknek uszodákat, strandfürdőket, sport- és tornalehetőségeket és mindezeket kielégítő mennyiségben.

A városban belül és annak környezetében szükségünk van határozott használati program megvalósítására alkalmas zöldterületekre. Mint-hogy az üdülést keresők igénye és az üdülésre szánt idejük nagyon különböző, ez erős differenciálást tesz szükségessé a zöldterületek tervezését illetően is. Alapvető követelmény az, hogy a városi élet terheitől szenvedő, üdülést kereső embert kiemeljük megszokott, mindennapos környezetéből, a lehetőségek szerint rövidebb vagy hosszabb időre lakó-, illetve munkahelyétől eltávolodhassék, és olyan környezetet találjon, ahol a káros vagy zavaró körülmények hatásának nincs kitéve, ahol életének fiziológiai és pszichológiai feltételeit kedvezőbben találja meg, ahol az átforrósodott város helyett hűs árnyat, vizet, a városi por és füst helyett tiszta levegőt, a hajszolt forgalom okozta zaj és örökös feszültség helyett nyugalmat talál. Barátságos környezetre vágyik a város kőszivátagja helyett, természetes tájat kíván látni, zöld lombot és napfényt.

Természetes tájon nem érthetünk ősállapotban levő, érintetlen tájat. Ilyet a városban kívül sem találhatunk, hiszen az emberkéz városaink távoli körzetében, országok egész területén visszahagyja, láttatja nyomát. Üdülés céljára ilyen tájat felhasználni nem is volna a legkedvezőbb, mert az üdülést keresőknek igényük van bizonyos — kisebb vagy nagyobb — kényelmi berendezésekre is. A természeti szépségek legyenek könnyen megközelíthetők, és amit azokon az emberi beavatkozás elrontott, azt az ésszerűség határain belül ki kell javítani, a hiányokat pótolni, a zavaró építményeket elfedni, szép kilátásokat — hatásuk fokozása érdekében — lombbal keretezni. Mindezt esztétikai igénnyel, sokban a kertművészet szabályai szerint.

A természeti környezet jótékony hatását a városlakó számára három lépcsőben lehet és kell biztosítanunk. Az első a települési területen belül megőrzött, illetve létrehozott zöldterület, a mindennapi, könnyen elérhető üdülés helye; a második a települési területen kívüli, de még hosszabb utazás nélkül felkereshető szabad

táj, erdő, víz; míg a harmadik a szabadságidő kedvező eltöltésére alkalmas, üdültetési tényezőkben gazdag, zavaró körülményektől mentesített üdülőtérület.

Tervszerűen figyelembe kell venni a zöldterületi igényeket a városépítési tervezés kezdeti mozzanataitól fogva. Nem elég a maradék vagy beépítésre alkalmatlan területeket kiutalni zöldterület céljára. Rendszert kell kialakítani a különféle képpen jelentkező használati igények kielégítésére.

Nem elegendő globálisan kielégíteni egy bizonyos normát, amit a lakosságszám vagy területi részesedés arányában fejeznek ki. Vizsgálni kell a különböző korosztályok és különböző igénytípusok szerint a szükségletet, amelyeknek megfelelően a használat módja szerint előrelátással, annak legjobban megfelelő zöldterületi formákat, méretezést és felszerelést kell megvalósítani. Ezek egymást csak részben, egyes használatmódokban, végeredményben csak erős kompromisszumokkal helyettesíthetik.

A differenciált használati igénynek megfelelő tervezésre annál nagyobb gondot kell fordítani, minél sűrűbb a lakosság az illető zöldterület vonzási körzetében, minél korlátozottabban a lehetőségek területek igénybevételére és szűkösebbek az erre fordítható anyagi erők. Ilyen irányú konkrét vizsgálatokat hazai viszonyaink között is végezni kell, mint ahogyan ilyenek szükségességét általában városi vonatkozásban a Kertépítésszek Nemzetközi Szövetségének X. kongresszusa is meghatározta.

Városi zöldterületeinket ma használatra rendeljük, és amint a városi élet sajátosságaiából kifolyólag sokféle, egymástól elkülönülő igény jelentkezik, úgy kell ezen különböző igények legteljesebb kielégítésére különböző megjelenésű, elrendezésű, felszereltségű zöldterületeket építenünk és a lakosság rendelkezésére bocsátanunk. Így alakulnak sokféleképpen a kerttervező feladatai, így jönnek létre a kertművészet „műfajai”. Ezek között helyet kaphat — a város megfelelő pontjain, leginkább fontos reprezentatív, társadalmi funkciót betöltő épületek kapcsolatában — a díszter és azon a szorosan vett díszkert, de egészen más feladatot tölt be és mennyiségileg is első helyen szerepel a városi üdülőkert, amelynek olyan kialakítást kell adnunk, hogy ez a környező lakóterület lakóinak kellemes tartózkodási helye lehessen. Nagyoknak és kicsinyeknek, felnőtteknek és gyerekeknek, mivel ezek igényei a kertben tartózkodás óráiban, a pihenésben és játékban különbözőek, az üdülőtér mindkettő részére meg kell adni a legtekélyesebb elrendezést: felnőtteknek a séta, szemlélődés, üldögélés, társasjáték berendezéseit; a gyerekeknek

a játék helyét, ismét differenciáltan. Ki kell alakítanunk kisebb tereket a kicsinyeknek, nagyobb tereket, sok mozgás, ugrádozás lehetőségeit a nagyoknak (esetleg még ezeket is korcsoportok szerint szétválasztva), de mindenkor úgy, hogy felnőtt és gyermek egymást ne zavarja, amit elsősorban útvezetéssel és cserjesorokkal, cserjecsoportokkal lehet megoldani.

Zöldterületeink legfőbb hasznélvezője a gyermek. Az ő túlaradó energiái szoríthatók a legkevésbé a szűk városi keretek közé. Az ő egészsége van legjobban kitéve a város speciális ártalmainak. Neki van legnagyobb szüksége a jó levegőre, napfényre. Számára a játék élet-szükséglet, és ehhez szabad tér kell. A városi utcán játszó gyereket a forgalom és csábítások veszélyeztetik. A lakásba zárva fejlődésük akadályozott. Minthogy élénk játszókedvüket le kell küzdeniök, apatikusak, szellemileg tompák, izgó-mozgó, idegesek lesznek. Nem tanulnak meg játszani, csak az ablakon át nézik a kint folyó élet mozgalmasságát. A fény és levegő hiánya folytán vérszegények lesznek, amely a koncentrálóképesség hiányára, lehangoltságra és félelemérzésekre vezet. A bérkaszárnnyákban folyó szomorú élet, az utca befolyása, a játszótérek és kertek hiánya fejlődési károsodásokat okoz, és ettől egész nemzedékek szenvednek (HENNIG). A gyermeknek kell játszóhelyet biztosítanunk, ahol a legegészségesebb körülmények között, természeti élményekkel gazdagodva, főként a városi forgalom veszélyeitől mentesen, testi épségét nem kockáztatva töltheti el társak között szabad idejét. Jogos az a mondás, hogy „gyermek játszótér nélkül olyan, mint felnőtt munka nélkül”, ennek minden szociális, testi és lelki következményével. Ma minden 4—5. gyermek városi gyermek. Az ő fizikai és lelki életterének korlátozottsága — ugyanakkor az érzékszervi ingerek korlátlan mennyiségű áradata — káros a testi és lelki fejlődésére, ezt tehát mindenképpen el kell kerülni. E tekintetben nem elég a rövid vidéki tartózkodás a nyári vakációban, személyiségét a mindennapos környezet alakítja döntő mértékben. Játzóhelyre van szüksége, széles nagy terekre, ahol mozogni, ugrálni, futni lehet. A nyári melegben pancsoló medencét találjon, strandfürdőt, ha lehet, és jó, ha iskolába nagy forgalom zajától, porától mentesen, zöldterületen át mehet.

Mindezek követelmények, amelyeket ki kell elégítenünk, ha nagy anyagi ráfordítások útján is, ha egész társadalmunkat érintő mértékben nem akarunk károsodni, ha felelősséget érzünk a jövő iránt. A követelmények kielégítésére új településeinken, mai elvek szerint tervezett lakótelepeinkben, városrészeinkben megvannak a lehetőségek, ha a megvalósítás gyakran sajná-

latosan késik is; de a városi gyermekek többsége még mindig régi lakónegyedekben él, és kétségbeesetten keresi a játék helyét, természetes életigényeinek kielégítését. Hatóságainknak gazdálkodásuk terveinek elkészítésekor ezekkel a pillanatnyilag és a távolabbi jövő érdekében egyaránt mellőzhetetlen feladatokkal behatóbban kellene foglalkozni, ha nem akarják magukra venni a jövő generációk testi-lelki elkorcsosulásáért a felelősséget. Helyet kell teremteni régebbi lakónegyedekben is megfelelő méretű játszótérek részére. Meg kellene vizsgálniok álláspontjuk tarthatóságát abban a tekintetben, hogy vajon a felnőttek sportjára fordított nagy áldozatokhoz képest — amire természetesen szintén szükség van — a gyermekek igényeiről is gondoskodnak-e megfelelő mértékben.

A zöldterületek tervezésénél azonban nemcsak a gyermekekről kell gondoskodni. A városi élet az öregekre nézve is veszélyeket rejt magában. Az idős emberek nehezebben viselik a kellemetlenségeket. Fokozza ennek jelentőségét, hogy az öregek számaránya a lakosság egészében növekszik; 1910 és 1950 között körülbelül kétszeresére emelkedett. A demográfiai adatok mutatják, hogy a kultúrállamokban a korátlag az utóbbi évszázad alatt kb. 25 évvel emelkedett. Életkoruk és egyéb körülményeik folytán különleges igényeik is vannak, amelyek a város mai fejlődési tendenciájával ellentétesek. Sok egyéb mellett egészségük érdekében sokat kell tartózkodniok szabad levegőn, zöldterületeken.

A fejlődés vonala arra mutat, hogy a szabad idő aránya növekedni fog. A városépítésnek erre fel kell készülnie. A több szabad idő a zöldterületek látogatottságát fokozza, sőt sokan lesznek, akik időtöltésül a kertészkedést választják majd. Gondoskodnunk kell olyan zöldterületi formákról, amelyek a kellemes és egyben hasznos kertészkedésre lehetőséget adnak.

A használati cél kielégítése mellett az esztétikai jelentőség is sokoldalú. A zöldterületek az egyes épületek kapcsolatában nagy esztétikai értékűek lehetnek, érzékeltethetnek arányokat, a lombtömegek kapcsolódása az épülettömegekkel mint nagyobb együttes érvényesülhet. Az épület mellé ültetett fák és cserjék jó szolgáltatást tehetnek egy-egy épületnek azáltal, hogy elfedik a környezetet, a háttér zavaró elemeit, izolálni és ezzel teljesebb hatásra juttatni képesek a művészileg megformált architektonikus alkotást. Ezeket túl a zöldterületek lombtömegeikkel és művészileg formált tereikkel nagyhatalmú elemei a város kompozíciójának, a városszerkezet kialakításának, a város és táj kap-

csolatának. A városkép gazdagításának, művészi alakításának eszmei értékeit, a település lakóinak kulturális szükségleteit szolgálják, illetve szolgálhatják, ha létesítésük, kialakításuk valóban ezen sokoldalú feladatnak megfelelően, a legjobban történik. A tanácsok részéről nagy anyagi áldozattal, a társadalmi munkások részéről sok fáradtsággal létesített zöldterületeket e közhasznú célok legteljesebb kielégítésére kell beállítani, és ez csak a különböző szinteken végzett munkák egybehangolásával, a legjobb megoldásokra irányuló törekvések következetességével érhető el.

Hazánkban a városépítés szakemberei mindig a korszerű törekvések élén jártak a zöldterületi helyzet javítása érdekében is, és ez a múltban, a kapitalista érdekekkel összeütközésben, nem egyszer éles harcokra vezetett. Felszabadulásunk után lehetőségeink lényegesen javultak, és a városépítési normaszabályzat mindenben kielégítő arányokat ír elő. Az Építési Minisztérium városrendezési normái minden igényt kielégítő kereteket szabnak ki a zöldterületek korszerű fejlesztésére; városépítési tervezésünk ez alapon megfelelően gondoskodik új városaink, új lakótelepeink vagy szanálási területeink jó zöldterületi ellátottságáról. Érvényesíti e közhasznú elveket a szűkkeblű gazdálkodási törekvésekkel szemben is, bár gyakran a zöldterületi igények nagy része beépítésre, termelési hasznosításra alkalmatlan területek felhasználásával elégíthető ki. Mind az építészeti, mind a kertépítészeti tervező intézetek külföldön is elismert magas színvonalú munkájával szemben azonban a megvalósításnál — sajnos — gyakran mégis kicsinyes szempontok kerekednek felül; utólag behelyezett épületekkel borítják fel a megnyugtató arányokat és teremtenek korszerűnek, közérdekűnek, az egészségügyet, az életszínvonalat szolgálónak véggképp nem tekinthető helyzeteket. A megvalósítás minden mozzanatában teljességre kell törekednünk: a pénzügyi tervezés, a műszaki tervezés és a kivitelezés munkáját mind a legteljesebb hatás biztosítására kell összehangolni. Ám e tekintetben mind a keretek kiszabásánál, mind a részletkérdések megoldásánál még sok a hiányosság, a tennivaló.

Mennyiségi tekintetben a városépítők mintegy száz éve igyekeznek megkeresni az arányszámokat — területre vagy lakosságra vonatkoztatva —, amelyek eleinte csak esztétikai igények, később mindinkább az egészségügyi szempontok szerint kielégítőnek minősíthetők. A számokat, amelyeket különböző szerzők megadnak, nehéz összehasonlítani, mert más-más alapon számolnak, és a városi zöldterületi fajták közül mást-mást vesznek be igényeik

végösszegébe. Azt azonban kétségtelenül meg lehet állapítani, hogy ez az igény sok évtizeden keresztül mindig növekedő volt, a legutóbbi egy-két évtizedben felbukkant városépítési kezdeményezésekben pedig a zöldterületi részarány óriási mértékben felszökött.

Hatóságainktól az új zöldterületek létesítéséhez a lehetőségek megteremtését várjuk, de *kerttervezőinknek* is meg kell vizsgálni munkájukat, hogy műveik kielégítik-e maximális mértékben a használat igényeit, hogy zöldterületeink — régiak és újak — megfelelnek-e mindenben a célrendeltség követelményeinek. Nem egyszer látunk még új létesítményeket is olyanokat, amelyeknél csak a dekoratív szempontok érvényesülnek, ahol formalizmus — gyakran egy korszerűtlen, egy letűnt világra jellemző, abból sarjadt és annak hangulatát idéző formavilág — nyilvánul meg. Nem egyszer a terv papirosszsépsége, grafikai hatások érvényesülnek a térben megvalósítandó kertművészeti alkotás jó kvalitásai helyett. Nem egy terv azt árulja el, hogy tervezője nem mélyült el feladatában, nem ismerte fel vagy nem tárta fel annak sokrétűségét. Néha más művészetekben sikert aratott formák felületes átültetésével igyekszik a tervező modernnek, korszerűnek, a művészet haladásával együtt haladónak látszani, elejtve a kertművészeti alkotás *sajátos* lehetőségeit, olyan szempontokat, amelyek itt a megoldás teljességéhez elengedhetetlenek. Vanak, akik a kertművészeti alkotásban a tervező egyéni szubjektívizmusát tekintik elsődlegesnek, ami például a festőművészetben is vitatható nézet, de éppen tarthatatlan a kertművészetben, ahol nem egy csekély értékű papiros vagy vászon esik az alkotói szeszély áldozatául, hanem ahol a műnek határozott célt kell szolgálnia, használhatónak kell lennie, ahol a jelentős közpénzeken megvalósított műnek célrendeltségét be kell töltenie és azt ki is kell fejeznie. Csak így lehet az *szép*; nem részlet-szépségeivel hatásos, hanem egészében, elsősorban kompozíciójával, a részek egymás közti és a környezet adottságaival fennálló belső összefüggéseinek feltárásával, továbbá kifejező ereje révén. CAMILLO SITTE, a városépítés művészetének nagy jelentőségű úttörője mondta: „a művészet abban van, hogy azt csináljuk, ami szükséges, de azt szépen”.

Ha a városépítési tervek által megszabott kereteket kielégítőnek tekinthetjük is, ugyanazt sajnos nem mondhatjuk el a *kivitelezésről*. A magasépítési teljes dokumentációnak megkívánt részét képezik ugyan a kerttervek is, ezek megvalósítása azonban nagyon sokszor éveket késik, és a lakóépületek porban, sárban, sokszor szinte hozzáférhetetlenül állanak. A közterüle-

tek kertjeit illetően is sok a kívánnivaló. Sokszor a régebben létesült közkertek állapota siralmas, néha sivár területek „kiáltanak” kertesítés után, de nem egyszer az újonnan, sok költséggel és talán sok jóakarattal is elkészített kertek minősége sem megfelelő; mindhárom eset a városképnek negatívuma. Néha kontrármunka okozza a hibákat, máskor a létesítéskor hamisan értelmezett takarékoság. A leggyakoribb eset, hogy nem gondoskodnak a szükséges karbantartási költségekről és a beruházott sok-sok ezer forint közpénz hanyagság miatt veszendőbe megy. A zöldterületek létesítésének kérdéseiben is szükséges volna, hogy ne csak a pillanatnyi hasznosításban mutatózó szempontok befolyásolják a döntéseket; e kérdésekben se a könnyebb út legyen irányadó, hanem a nagy perspektívában megnyilvánuló tervezés gondolata érvényesüljön, mert különben jövőtehetetlen hibák és a jövőben mind súlyosabban érezhető hiányok fognak mutatkozni.

A közhasználatú nyilvános kertek, az egész települést szolgáló parkerdők, fásítások a *falusi* környezetben élők számára is kedvelt, üdítő tartózkodási helyet biztosítanak a pihenés óráiban; az utcafásítások a mindennapi munkával kapcsolatos közlekedés során hoznak enyhülést, és a zöldterületek valamennyi fajtája a település egészének klimatikus viszonyait javítja meg. A sportterek, amelyeket ma már minden kis településben is megtalálhatunk, kulturált külsőt nyernének mai sivárságuk helyett, ha néhány cserjével, fával keretültetvényekről gondoskodnánk. Nagy jelentőségű volna az egész közösségre nézve és nemcsak az egyéni tulajdonosok számára, ha a régi és új lakóházak mellett egyaránt a telken belüli kertesítésekre is nagyobb gondot fordítanánk, mind a növényanyag gazdagítását, mind mennyiségüket és kultúrállapotukat illetően. Új lakótelepeinken az építkezéssel egyidejűleg a kertesítés tervei is elkészülnek, de a kertek megvalósítása sokszor évekig késik. Pedig a bentlakók részéről sokszor az erőfeszítés szép példáit látjuk: egyéni kezdeményezéssel készülnek kis kertek az ablakok alatt, de ezek — bármily dicséretes és tiszteletre méltó törekvést tanúsítanak — nem járulnak hozzá a városkép emeléséhez; szét-szórtan, szakszerűtlenül létesítve heterogén mi-voltukban a legszebb, magas színvonalú építészeti kompozíció érvényesülését lehetetlenné teszik, és a hiányokat még szembeötlőbben tárják fel.

A zöldterületek minőségében mutatkozó hiányok csak egy vonatkozásban menthetők: azzal, hogy nem áll rendelkezésre a megfelelő növényanyag. A kertépítés ügyének elhanyagol-

lása egy évtizedre visszavetette a szükséges növényanyagok a megfelelő fajokban és minőségben való előállítását. Csak az Építésügyi Minisztérium intézkedései biztatnak ismét rendezéssel, de a dolog természetéből adódik, hogy a megfelelő növényanyag nem állítható elő egyik évről a másikra. Egy-két éves suhángokkal, csemetékkel nem lehet kielégítő kerteket, utcafasítást létesíteni; bármilyen olcsók azok, a gyenge eredmény csak kioltja a városi zöldterületek létesítésére irányuló kedvet, kezdeményezést. Csak a kertépítésben valóban járatos szakemberek tervező munkája, szolid talajmunka, jó minőségű és a hely igényeinek megfelelően megválasztott növényanyag, gondos ápolás, kielégítő öntözés biztosíthatja a sikert és városi zöldterületeink olyan állapotát, hogy azok valóban teljesíthetők nagy egészségügyi és kulturális feladatukat.

A részleteket illetően feltűnő, hogy állami tulajdonban, közületek kezelésében levő területekből számukra jelentéktelen kiterjedésű területeket milyen nehezen lehet valóban közhasznú zöldterületek céljára megszerezni. A birtoklók ragaszkodása gyakran mereven ellenszegül a közérdeknek, és nem egyszer meghiúsít fontos és hiánypótló kezdeményezéseket. Sajátságos, hogy hány esetben fordítanak idejélmúlt, sőt izléstelen kerti létesítményekre nagy összegeket, létesítenek egyes kis területeken szőnyegágyakat, virágórákat ott, ahol a zöldterületek általános helyzetén olcsó eszközökkel sokat lehetne és nagyon kellene javítani. Városi gyermekjátszóterek hányszor állanak nyíltan a poros, füstös, nagy forgalmú utak felé, városi és falusi sportterek hányszor állanak teljes sivárságban, holott ezeknél néhány sor olcsó cserjével, fával, barátságos, pormentes, árnyas környezetet lehetne teremteni. Temetőink — amelyek a városi zöldterületek létesítésben és karbantartásban költségmentes, sőt lukratív fajtáját jelentik — hányszor nélkülözik a legminimálisabb keretültetvényeket, hányszor teljesen nyíltak a forgalmas utcák felé, még Budapesten is úgy, hogy valóban csak rideg nagyüzemeknek tekinthetők, nem pedig az emberek legszebb érzelmeit érintő kultuszhelyek.

Külön feladatot jelentene zöldterületeink fejlesztése tekintetében az ipari üzemek fásítása, védősávok létesítése, amelyek itt nemcsak az ember életerejét, egészségét, jobb munkakörülményeit szolgálják, hanem az anyagi javak, állóeszközök védelmével közvetlen gazdasági hasznot is hajtanak. Csökkentik a szélhordta por kártételét a finom gépekben, fokozzák az épületek tűzvédelmét stb.

Átfogó, szakszerű tervezés alapján, lépés-

ről lépésre haladó megvalósítással juthatunk itt csak helyesen előre, de a legtávolabbi tervek megvalósítása érdekében is az első tennivaló az előfásítás.

Az egészségügyi, szociális és esztétikai jelentőségű zöldterületek fejlesztésének területén az említettek kivül még sok más feladat is vár megvalósításra (út, vasút, védősáv, erdősisítés stb.). De valamennyinek előfeltétele, hogy az irányításra hivatottak jobban felismerjék e kérdések jelentőségét, és az anyagi eszközöket — nemkülönbön a társadalmi erőket, amelyek ilyen célok érdekében lelkesedéssel mozdulnak meg — széles körű bel- és külföldi tapasztalatok felhasználásával átfogó, szakszerű tervezés után céltudatos ütemezéssel zöldterületi létesítményeknél hasznosítsák. Országszerte vizsgálva a történeteket, sok jó és sok rossz példát láthatunk. Egyes helyeken — könnyen véve a dolgot — silány anyaggal, felületes munkával létesítettek méreteikre nézve jelentékeny zöldterületeket, és nem gondoskodtak a szükséges karbantartásról. Az eredmény természetesen ilyen helyeken nem kielégítő. Az ilyen nekilendülés egyenesen káros az ügyre, mert az anyagi áldozatkészség és a társadalmi munkások lelkesedése a kudarc láttán lelohad; ezt újra élesíteni nehezebb lesz, mint volt az első kezdeményezés. Szakszerűség, szoliditás, hozzáértés szükséges a tervezés és a kivitelezés minden mozzanatában, ha a népgazdaság értékeit lelkiismeretesen kezeljük, ha időálló és céljaikat teljesen betöltő létesítményeket kívánunk megvalósítani. A zöldterületi fejlesztésnek is, mint minden hasonlónak sikerét a helyes irányítás, összefogás, a megfelelő szervezet biztosítja, és előrehaladásunkhoz az e tekintetben ma fennálló hiányosságokat kell elsősorban megszüntetni.

A közkertek létesítése, parkosítás iránt különösen az utóbbi 5 évben nagy érdeklődés mutatkozik, de sajnos, a létesülő parkok jelentős része nem megfelelő, színvonalas és korszerű tervek alapján készül. Ennek oka nemcsak az, hogy tervező vállalataink zöldterületi csoportjainak létszáma nem elegendő az igények kielégítésére, hanem nagyjából az, hogy a terveket nem a kertészetnek ezen különálló területén speciálisan képzett és gyakorlott szakemberek készítik, hanem gyakran helyi — néha talán jó termelő — kertészek, néha még szakembernek sem nevezhető alkalmazottak, akiknek munkája gyakran igen jelentős ráfordítások ellenére sem bírja el a kritikát, sem esztétikai, sem használhatósági, sem gazdaságossági szempontból. Szükséges volna, hogy mindhárom szempontból való igényességre és a vele-

járó felelősségre központi helyről felhívják az illetékes beruházók figyelmét.

Kormányzatunk 15 éves lakásépítési terve, a velejáró zöldterületek és egyéb városi parkok, kertek létesítése és karbantartása ez időszakon belül mintegy 3 milliárd forint ráfordítást jelent. Ennek az összegnek nagyságrendje megköveteli, hogy felhasználásánál a legnagyobb szakértelemmel és gonddal járjunk el.

A kerttervező munkája egészségügyi és kulturális jelentőségű, ilyen követelményeknek meg kell felelnie, de ugyanakkor csak alapos szakértelme biztosíthatja, hogy az ésszerűen kitűzhető legmagasabb célok elérése mellett mind a kert vagy park megépítése, mind karbantartása a leggazdaságosabb legyen. A kerttervező ügyessége, találékonysága, szakértelme jelentős megtakarításokra vezethet a tereprendezés költséges munkáinál, a kertészeti részletek, motívumok megválasztásánál, az élettelen építőanyagok alkalmazásánál, a hely éghajlati és talajviszonyainak legjobban megfelelő növényanyag összeállításánál és mindezzel — nemkülönben a formai elrendezéssel — korszerű, olcsóbb építési módszerekre teremthet lehetőséget, továbbá a karbantartási költségek lényeges csökkentését érheti el.

Városi zöldterületeink kivitelezés, minőség és gazdaságosság szempontjából sok hiányosságot mutatnak. E hiányok forrása többféle. Anyaghiány, szervezeti kérdések, a gépesítésben, a kivitelezők szakképzettségében mutatkozó hiányok sok kívánnivalóra vezetnek zöldterületi minőségben. Mindezek párosulva a szakszerű karbantartás oly nagyon fontos és nagy költségkihatású munkáinak hiányaival, sokszor szinte teljes elmaradásával, zöldterületeinkkel szemben a sokszor jogos elégedetlenségre adnak okot.

A zöldterületek jelentőségének hangsúlyozására idézhetjük az Egészségügyi Világszervezet definícióját: „Egészség az az állapot, amikor pszichikai, fizikai és szociális vonatkozásban egyaránt jól érezzük magunkat.” Ugyancsak idézhetjük *LE CORBUSIER* szavait: „A városépítés művészetének az a feladata, hogy visszaállítsa az értékek hierarchiáját, amikkel az ember a »lényeges örömök« jótéteményeit élvezni tudja, a természet, a napfény, a tér és a zöld adományait. Egész élő testi és szellemi létében érzi az ember a parancsoló szükségességet, hogy ezekkel az eszközökkel mindennapi erőit felújítsa. A városokban ezek az örömök, amelyeknek mindennapi kenyérré kellene lenniök, bizony nagyon kevesek számára érhetőek el.”

A ma fennálló hátrányos helyzet megváltoztatásához elsősorban az szükséges, hogy le-

küzdjük azt a sok helyen tapasztalható leki-csinylést, amivel a javításra irányuló kezdeményezések találkozhatnak. A kertépítési feladatok országosan mutatkozó nagyságrendje a kérdések felületes kezelését nem engedi meg, mert így népgazdasági mértékkel is jelentős károk származnak.

Mindenekelőtt az kell, hogy a kertépítéshez szükséges növényanyagok a hazai viszonyoknak, a különböző célú létesítményeknek megfelelő fajokban és minőségben álljanak rendelkezésre. A zöldterületi létesítményektől jogosan elvárható eredményt csak az biztosíthatja, hogy a kertépítési célra jól megválasztott fajok a kertészeti faiskolákban szokásos módon előnevelve kerüljenek kiültetésre; az intenzív ápolást igénylő kertekbe, fontos helyekre, feltétlenül csak ilyenek. Az erdősítésre szánt csemeték sem a fajok, sem az extenzív nevelési módszerek folytán olcsóságuk ellenére nem alkalmasak, a városi kertekben való felhasználásuk nem ad megfelelő látványt, a pusztulásnak, sőt pusztításnak nagyobb mértékben vannak kitéve, és így felhasználásuk csalódásra, elkedvetlenedésre vezet.

Rendkívül nagy hiány van kertészeti célú fűmagokban. A mezőgazdasági célra nemesített fűmagvaktól pontosan ellenkező sajátságokat kívánunk, mint a kertészeti fűmagoktól. Ott nagy zöldhozam a kívánatos, itt a sűrű gypszőnyeg, de rövid szálak, hogy kevesebb legyen a kaszálás és ezzel a karbantartás költsége. Gondoskodni kell hazai alapanyagból kertészeti célra nemesített fűmagvak előállításáról, azok gyors ütemű elszaporításáról, mert a jelenleg használt, külföldről behozott fajták más éghajlatról származva alkalmatlanok.

A kertépítés szervezetének kiépítése figyelmen kívül érdemel. A mai — néha nagy létszámú — kisüzemek drágán építenek. A gépesítettség ellenében csekély. Megfelelő géppark beállítása rövidesen visszatérítene a beszerzési költségeket. A gépesítés azonban megkívánná gazdaságossági okokból a nagyobb kertépítő vállalatok felállítását, amelyeket pl. megyénként vagy ennél is nagyobb körzetekben lehetne megvalósítani.

A nagyobb vállalatok létrehozása lehetővé tenné, hogy a szakértelem tekintetében ma mutatkozó hiányokat is felszámoljuk. A minőség emelésének, az építési és karbantartási költségek csökkentésének csak ez lehet az útja.

Az utóbbi három évtizedben mutatkozó fejlődés során a zöldterület-tervező tevékenységének köre túlnyúlik a települési terület határán is. Az ember és a táj, a település és a táj kölcsönhatásának értelmében feladata lett, hogy a városlakó üdülőtérületének második lépcsőjéről,

egyszerűség kedvéért városerdőnek nevezett területek ilyen célra történő megszerzéséről, megőrzéséről, berendezéséről gondoskodják. Ehhez hasonló kötelezettség a harmadik lépcsőről való intézkedés is. Mindkettő már a regionális tervezés körében megoldandó feladat. De a tervezés komplexitásának szükségessége még ezen is tovább terjed, és amint már a mezőgazdasági termelésről mint az ipar egyik ágáról beszéltünk, és amint ez a fejlődés irányát látva jogos is, a tervezés komplexitásának erre a területre is ki kell terjednie. Így lép fel a tájtervezés, a tájmelióráció szükségessége; a nagy ipari koncentrációk körében ez már égető szükségesség, ott sok helyen már a menthetőnek a mentésére kényszerülnek. Viszonyaink mai állapota szerint nálunk még a tervezésnek nagyobb lehetősége áll fenn, de az ésszerűség azt követeli, hogy ilyen irányú munkánkat a részfeladatok megoldásai helyett valóban komplex tervezés alapján végezzük.

A komplexitásba bele kell foglalni a mezőgazdaságilag hasznosított területekre irányuló tervezést is. Komplex tervezés során kell foglalkozni a termőtáblák kijelölésével, viszonyainak javításával, a vízrendezéssel és a klímát javító, s ezekkel a terméseredményeket fokozó létesítményekkel a szabad tájban és a telephelyeken egyaránt. E sokféle szakterület együttműködését egybe kell fogni, hogy a javítás, a tájmelióráció végrehajtása — amely sokkal szélesebb körű, mint a melioráció néven ismert kultúrtechnika — a legcélszerűbb, hatása a legteljesebb legyen.

A feladatok ilyen alakulása vezetett a *táj-építész*, a tájrendező munkakörének kialakulásához, ehhez a fogalomhoz, amely az emberi beavatkozások hatását a tájban, a lassan, de feltétlen következetességgel lezajló természeti folyamatokat vizsgálja és biológiai felkészültsége alapján irányítja a fejlesztést a helyes útra.

IRODALOM

- [1] WINTER, E. K.: Zivilisationskrankheiten. „DIAITA”, 1958. Febr.
- [2] KRATZER: Das Stadtklima. 2. Aufl. Braunschweig, 1956.
- [3] AMELUNG, W.: Physiko-Balneo- und Klimato-Therapie der vegetativen Dystonie. Ges. f. Balneologie, Kongressbericht. Leipzig, 51—59. 1957.
- [4] LINKE: Das Klima der Grossstadt (In Biologie der Grossstadt). Dresden, 1942.
- [5] BREZINA, W.: Das künstliche Klima in der Umgebung des Menschen. Stuttgart, 1937.
- [6] SCHMIDT, W.: Messungen des Staubkerngehaltes. Meteor. Ztsch. 1918.
- [7] WEICHMANN, L. u. UNGEHEUER, H.: Grundlagen der Klima- und Wetterkunde. In: „Klima, Wetter, Mensch”. Heidelberg, 1952.
- [8] BERG, H.: Einführung in die Bioklimatologie. Bonn, 1947.
- [9] HELLPACH, W.: Geopsyche. 4. Aufl. Engelmann, Leipzig, 1955.
- [10] LUNC, L. B.: Zelenoje sztroityelsztvo. Moszkva, 1952.
- [11] LOEBNER, H.: Horizontale und vertikale Staubverteilung in einer Grossstadt. Univ. Leipzig, 1935.
- [12] WILLIAM, A.: Pollution atmosphérique et Végétation. Urbs. Nova. Bruxelles, 1951.
- [13] TOKIN, B. P.: Phytonzide. Izd. Ak. Medic. N. SSSR, Moszkva, 1946.
- [14] SELEJHOVSZKIJ, A. B.: Jesztesztvennije szanitarnohigienyicseszkije faktori planyirovki. Moszkva, 1954.
- [15] MEISTER, F. J.: Grünanlagen als Lärmschutz. Hilfe durch Grün. Dortmund, 1959.
- [16] FORTMANN, H.: Industrielle Luftverunreinigungen und ihre Einwirkung auf Mensch, Tier und Pflanze. Hilfe durch Grün. Dortmund, 1959.
- [17] HENNEBO, D.: Staubfilterung durch Grünanlagen. VEB Verlag Technik. Berlin, 1955.
- [18] MUMFORD, L.: City Development. New York, 1945.
- [19] VOGLER, P.—KÜHN, E.: Medizin und Städtebau. München, 1957.
- [20] LE CORBUSIER: Oeuvre complète, Zürich
- [21] La Charte d’Athènes: Urbanisme des C. I. A. M. Paris, 1943.
- [22] RODWIN, L.: The British New Town Policy. Cambridge, 1956.
- [23] SCHWARZ, R.: Von der Bebauung der Erde. Heidelberg, 1959.
- [24] STÖCKLI, A.: Grossstadtprobleme. Hannover, 1958.
- [25] SMITH, G. H.: Conservation of Natural Resources. London, 1962.

VÁROSKÖZPONTOK KÖZLEKEDÉSI PROBLÉMÁI ÉS MEGOLDÁSUK

JAKAB SÁNDOR

Bevezetés

A településtudomány és a várostervezés a gépjármű megjelenése óta mindjobban és mind többet foglalkozik a városi közlekedés kérdéseivel. Ma már közhely, hogy a település- és a városi közlekedéstervezés olyan erős kölcsönhatásba került, hogy éles határvonalat húzni közöttük már nem lehet.

A várostervezés jelen gyakorlatában az egyéni (szubjektív) elgondolás, intuíció még uralkodó, bár fokozatosan merülnek fel igények egyes részleteknek egzakt módszerekkel történő megoldására. Vonatkozik ez a városi közlekedés tervezésére is.

Nagy kérdés, hogy mely munkaterületekre lehet az egzakt módszereket, gépi számítást stb. alkalmazni, és meddig kell a település-, lakás-, illetve közlekedéspolitikán alapuló intuíciónak terjedni.

Az intuíció nagyobb biztonsággal láthat előre, realisabb és realisabban ütemezhető terveket teremt, ha a feltevések körét szűkíti és ahol lehet a hasonló körülmények, illetve hasonló megoldások eredményeit alkalmazza.

Az empirikus módszerek nagyon hasznosak, ha sok tényező kölcsönhatását elméleti alapon nem lehet megállapítani. A sok változó és egymást befolyásoló tényező nem teszi lehetővé, hogy a városi közlekedés létesítményeit olyan értelmezésben „méretezzük”, amiképpen a mérnöki tudományok más ágazataiban azt megszoktuk.

A méretezés egyébként, még a statikában is kétirányú lehet. Nevezetesen megadott terhelésre (igényre) teherbíró szerkezetet kiszámítani avagy megadott szerkezet teherbírását ellenőrizni. Ez utóbbinál az „igényt” esetleg csökkenteni kell, ha a szerkezet nem erősíthető

vagy a biztonsági tényezőt kell csökkenteni, ami már kompromisszum.

Ehhez hasonló, de sokkal összetettebb a városi közlekedés létesítményeinek „méretezése”, mert a terhelés (az igény) nem statikus, hanem dinamikus; az igény térben és időben változó; az igény és kielégítése kölcsönhatásban áll.

A kölcsönhatásra példa a gépjárműforgalom és gyalogosforgalom szétválasztása.

A kölcsönhatás fokozatai az alábbiak:

a) A városi úton csekély a gépjárműforgalom. A gyalogosforgalom is csekély. A kölcsönhatás fellép, de az okozott zavar, balesetveszély még megengedhető határok között van. Intézkedés nem szükséges.

b) A gépjárműforgalom erőteljesen megnő, a gyalogosforgalom csekély vagy fordítva. Intézkedés szükséges, de a forgalom szabályozásával még megoldható.

c) Mindkét tényező megnövekszik. Forgalm szabályozás nem elegendő. A kétféle forgalom teljes szétválasztása szükséges.

d) A szétválasztás azonban olyan beruházási nehézségekbe ütközhet, amely visszahat az igényekre, azokat lecsökkenti, például az üzleteket távoli központba kitelepítik. A forgalom kizárása esetén annak egy része megszűnik, nem keres kerülő utat sem.

Természetesen a példák nemcsak a közlekedésre, hanem a városi életet befolyásoló minden tényezőre is sorolhatók (szagártalom, levegő-, vízszennyeződés stb.).

Mi lehet — minden nehézség ellenére — a tervezésben követendő út?

Minél többet kutatni, vizsgálni és kiértékelni az összefüggéseket; a külföldi eredményeket megismerni. Hazai vonatkozásban a városi közlekedésnek kutatóintézete nincs, és valószí-

nű, hogy ezt célszerűen a településtudományi kutatásokkal szoros kapcsolatban kell majd megszervezni.

Addig is nyitva áll a legkézenfekvőbb és leggazdaságosabb út. A nagy motorizációs fokon álló városok kutatásainak és megoldásainak, esetleg balsikereinek megismerése. Az alábbi anyag ezt a célt szolgálja.

A városközpont szerepköre

Az urbanizálódással a város kiterjed, a lakosszám növekszik, a városközpont területe viszont nem változik. Alapvető funkcióit megtartja, ezért terhelése rohamosan növekszik. A városközpont a gyalogos- és a gépjárműforgalomnak egyaránt úticélja, tehát a forgalmi torlódás fellépése elkerülhetetlen. Az utazási sebesség lényegesen lecsökken csúcsidőben. Alig lehet áthaladni a belvároson. A belváros fokozatosan elveszti képességét, hogy funkcióit elláthassa.

Minthogy a gépjárműforgalom az USA-ban elérte azt a fokot, amit mi a „telítettség” idejére várunk, hasznos lehet az USA tapasztalatait megismerni a városközpontokat illetően. Nem téveszthetjük szem elől Európa és az USA viszonyaiban fennálló alapvető különbségeket, ennek ellenére sok tanulság vonható le.

V. Gruen így nyilatkozott e kérdésben: „A gyalogos területek gondolata nem új. Európai városok piacterei hosszú múltra tekintenek vissza. Árkádsort üzletekkel századok óta használnak Európában. Ezért meglepő, hogy a gyalogos térségeket az utóbbi években sokszor egészen újszerűnek tüntették fel. Kétségtelen, hogy a korszerű gyalogos térségek új alakban jelentek meg. A technika, a várostervezők tapasztalata és a gépjárművek forgalma a gyalogos térség gondolatát ismét új életre keltették.

A történelmi fejlődés különösen érdekes. Azelőtt a szűk utcák a nyüzgő gyalogosokkal és egymás mellett sorakozó üzletekkel, érdekes színeikkel, illataikkal és anyagaikkal ingerlő csalogatást jelentettek a gyalogos részére, aki élvezettel sétált ilyen környezetben. Amíg csak lassan mozgó járművek közlekedtek, a gyalogosok testi épsége nem forgott komoly veszélyben. A gyalogos és a fogatolt jármű több-kevesebb nehézséggel ugyanazt a közlekedési pályát használta. A gépjárműközlekedés megjelenése azonban szükségessé tette a gyalogost a járművektől gyalogjárók építésével elválasztani, az út közepét így a gyorsabb járműveknek engedve át.

Amint azonban az ilyen járművek száma évről évre szaporodott, a járművek részére szol-

gáló terület elégtelennek bizonyult és a gyalogos területek egyre zsugorodtak.

Manapság sok városban még a gyalogátke-lőhelyen sem lehet a gyalogos biztonságban. Ez az állapot különösen a régi városokban éleződik ki, ahol az igen keskeny utcák nem bírják el a növekvő gépjárműforgalmat, és a gyalogosok számára sem biztonságosak.

Ez az áldatlan állapot végső fokon a városközpontok kereskedelmi tevékenységének csökkenéséhez vezet, mert a vásárló biztonságosabb környezetet keres másutt. A fejlődésnek ez a foka Európa legnagyobb részében még nem következett be, de az Egyesült Államok már elől jár az elővárosokban épített bevásárló központok terén. Ez utóbbiak erős versenyt támasztottak a városközpont üzleteivel szemben és érzékeny veszteségek keletkeztek a kiskereskedelemben. Ez az irányzat csak most kezdődik Európában, de már észlelhető.

Mit lehet tenni, ha e jelenség Európában is felüti fejét a következő évtizedben? Vajon megfelelő megoldás a város központjának lezárása a gépjárműforgalom elől? Egyes európai városokban ezt tették nemrégiben.

A tapasztalatok szerint nem célszerű az autókat addig eltávolítani a központi területről, amíg nem gondoskodnak más közlekedési eszközökről. Azaz a városközpont kényelmes és biztonságos megközelítésének feltételeit meg kell teremteni.

A gyalogos terület létesítése nem csupán a gépjárművek kizárásából áll. Minden kísérlet, amely csak ezt a célt akarja elérni, az ebből eredő problémák megoldása nélkül, kudarcra van ítélve. E problémáknak megoldása különösen időszerű ma és kiváltképpen Európában, ahol a gépjármű és gyalogos közötti konfliktus egyre válságosabb méreteket ölt.

A gyalogos térségek gondolata ismét népszerű lett az elmúlt években az egész világon, miután évszázadok óta elhanyagolták. Amerikában ez az egyik eszköz, amelyet a városközpont üzleteinek fellendítésére használnak. Ezzel remélik, hogy versenyezni tudnak majd az utóbbi 10 évben elburjánzott külterületi bevásárlási centrumokkal.

Megállapították, hogy a külterületi bevásárlási központok sikerében sok tényező játszik közre, nevezetesen *a jobb közlekedési kapcsolat és jó parkolási lehetőségek, a gyalogosok elkülönítése az autóforgalomtól és a környezet esztétikai értékeinek új megbecsülése. A gyalogos térségek, amelyeket legutóbb néhány belvárosban kialakítottak, a kísérletét jelentik annak, hogy a városközpontnak olyan tulajdonságot biztosítsanak, amelyek a külterületi üzletközpontok sikerét eredményezték.*

Sajnos, a gyalogos térség gondolata megfogta a nagyközönség és az ingatlantulajdonosok képzeletét anélkül, hogy tudatában lennének annak, hogy ez csak egyetlen a sok tulajdonság közül, amelyek a központi terület új-jálesztése számára fontosak. Nagyon egyszerű néhány utcát lezárni a gépjárműforgalom elől, méghozzá különösebb költségek nélkül. Sok város ilyen eszközhöz folyamodott, és azt várták, hogy ez egymaga visszahozza majd az élénk üzleti életet a városközpontba. Ez a gyenge, felemás megoldás rendszerint nem hozza meg a kívánt eredményeket, és akkor a sétatutca eszméjét kudarnak nyilvánítják.

Könnyű, de eredménytelen módszer, egy komplex problémát az alapvető követelmények figyelmen kívül hagyásával megoldani. A gyalogos térség kialakításának a fejlesztés befejező lépésének kell lennie, a gyalogos-, gépjármű- és tömegközlekedés átfogó fejlesztési tervének befejező része."

Az európai városok és városközpontok története eltér az amerikai városokétól, sokkal nagyobb múltra tekint vissza, sokkal több emléket őriz. Megkülönböztethetők: a történelmi városközpontok, amelyek a XVIII. században, illetve régebben keletkeztek; a XIX. század városközpontjai; a modern városközpontok, amelyek az utóbbi években épültek.

A történelmi városközpontban több szempontra kell tekintettel lenni, mint a később keletkezetteknél.

A városszerkezet abban az időben alakult ki, amikor a gépjárműforgalomra még nem gondolhattak, ezért a gépjárműforgalom igényei egyáltalán nem elégíthetők ki, és így általában a gépjárműforgalmat ki kell tiltani belőlük.

A műemléki jelleg nemcsak egyes épületekre, hanem az egész együttesre vonatkozik, amelynek megtartása kulturális kötelesség, ezen felül idegenforgalmi érdek is.

A kereskedelem többnyire speciális üzletekre, minőségi választékra stb.-re szorítkozik.

Régebben az egész város, később a polgárság java lakott a városfalakon belül. Újabban az üzletek és irodaházak sok lakót kiszorítottak, és a legtöbb belváros lakóterület jellegét elvesztette. A „city” kereskedelmi és iroda központ főfunkciót vett fel, de bizonyos mértékben lakóterületi szerepet is megőrzött.

Az európai városközpontokban a kereskedelmi funkció olyan lényeges, hogy pl. Essenben 85%-a a megkérdezetteknek a „városba megyek” kifejezésen a városközpontot értette, és a városközpont látogatásának legfontosabb célját a bevásárlásban látta. Egyébként a városközpont látogatásának céljait alábbiak szerint értékelték:

üzleti ügyek	8%
hivatalok, orvos stb. felkeresése	13%
bevásárlás, fodrász	90%
magánlátogatás, találkozás	20%
szórakozás	12%

(Több kérdőpontra adtak választ, ezért több mint 100%.)

A városközpont látogatásának okát az alábbiakban jelölték meg:

jobb választék	65%
többféle elintézés egyidejűleg lehetséges	55%
kisebb árak	46%
(több mint 100%.)	

A városközpontot a munkabajáráson és oktatási célokon kívül alábbi gyakorisággal keresték fel:

hetenként	5—7-szer	2%, azaz összesen	2%
hetenként	3—4-szer	3%, azaz összesen	5%
hetenként	1—2-szer	22%, azaz összesen	27%
havonta	2—3-szor	27%, azaz összesen	54%
1—2 hónapban	1-szer	26%, azaz összesen	80%
3—4 hónapban	1-szer	8%, azaz összesen	88%
évente	2-szer	7%, azaz összesen	95%
ritkábban		5%, azaz összesen	100%

Látható, hogy hetenként a lakosság 27%-a felkereste a városközpontot. A negyedévenként vagy ritkábban látogatók csak 10—15%-ot tesznek ki.

Természetesen a városközpontban közlekedők száma a fentieknél lényegesen nagyobb, mert a központban állandó lakosok vannak, továbbá rendszeresen közlekednek az itt dolgozók, iskolába járók stb. is.

A városközpont tehermentesítése

A városközpontokat a fokozódó gyalogos- és gépjárműforgalom hatására tehermentesíteni kell. Ennek módja, mértéke és fokozatai a helyi adottságoknak megfelelően különböznek. Ha megkíséreljük típusokba foglalni, akkor alábbi sémák adódnak:

a) A városközpont felhagyása, új, távoli bevásárló központ létesítése. Ez elsősorban az USA-ban alkalmazott módszer, ahol a bevásárló csaknem kizárólag gépjárművel közlekedik. Ilyen mennyiségű gépjármű parkolását megoldani még többszintes parkoló garázsokban sem lehet, nem beszélve ezeknek költségeiről és a költségviselés módjáról.

b) A városban belül új, vonzó bevásárló központok létesítése. Ez európai viszonyoknak inkább megfelelő megoldás. A tehermentesítéssel nem szűnik meg a régi városközpont szere-

pe, csak csökken a forgalma. Lehet, hogy a visszamaradó forgalom még olyan nagy, hogy nagyszabású korszerűsítése el nem kerülhető.

c) A városközpont fokozatos átalakítása, illetve a forgalom szabályozása. Ez a leggyakoribb módszer, ami az a) és b) alatti esetben is előfordulhat, legfeljebb mértéke más.

A megoldások célkitűzése rendszerint a gyalogosforgalom különválasztása. Ennek megvalósítása több fokozatban lehetséges, így:

- kizárólag gyalogosközlekedésre fenntartani az egyes utcákat, illetve tereket vagy pedig szélső esetben az egész belvárost gyalogosforgalomra átállítani, ahová semmikor és semmilyen gépjármű be nem hajthat;
- gyalogos térség kialakítása, ahová meghatározott járművek behajthatnak (rendőrség, tűzoltóság stb.);
- gyalogos térség, gyalogos utak kijelölése, ahova meghatározott időben gépjárművek behajthatnak. Ennek célja az üzletek áruval történő feltöltése, ha más irányból meg nem oldható. Természetesen ezeket az időszakokat úgy határozzák meg, hogy a gyalogosforgalmat legkevésbé zavarják. Egyébként is a feltöltés kis tehergépkocsikkal, illetve furgonokkal történik, nagy tehergépkocsikat általában a belvárosban nem engednek közlekedni;
- gyalogos térség, amelyen parkolás és behajtás az ott lakók részére engedélyezett. Az előző ponttól abban tér el, hogy ez esetben személygépkocsik hatolnak be, és ott parkolnak is, tehát ilyen igény is kielégítendő.

A gyalogos térségek előnyei

Vizsgáljuk meg a gyalogos térségek előnyeit és következményeit.

A mérlegelés több szempontból történhet:

- a gyalogosforgalom emelkedése és a gyalogosforgalom biztonsága;
- a gyalogos, mint bevásárló, a bevásárlási idő alakulása;
- a parkolás megoldása;
- a tömegközlekedési rendszerrel kiépíthető kapcsolat;
- közúti forgalomra gyakorolt hatás;
- az áruszállítás lebonyolítása.

A különválasztott gyalogos utakon balesetveszély a közúti forgalmat szintben keresztező



1. ábra. Koppenhága főgyalogútja, a Stroget

pontokon léphet fel. Azonban ezeknek a pontoknak száma csekély és jobban védhető. Alaposabb értékelés akkor lesz lehetséges, ha a megvalósuló gyalogos utak száma megnövekszik, és azokon ilyen irányú méréseket végeznek. Koppenhága főutcáján a Stroget-en mérték a balesetek számát mind a régi állapotban, mind pedig a gépjárműforgalom kizárása után (1. ábra). A balesetek száma így alakult:

	1958.	1959.	1960.	1961.	1963.	1964.	1965.
Vegyes forg.	16	8	21	2	—	—	—
Csak gyalogos forg.	—	—	—	—	0	1	1

Megemlítendő, hogy a Stroget hossza 1080 m, tehát aránylag hosszú gyalogos út lett belőle. A gépjárműforgalom kizárása 1962-ben történt, s ezért nem az a feltűnő, hogy 1963 után a balesetek megszűntek, hanem az, hogy 1961-ben a vegyes forgalom idején is csak 2 baleset volt, nyilván a közlekedésrendészeti intézkedések következményeképpen.

A gyalogosforgalom a biztonságosabb közlekedésre erős növekedéssel válaszolt. A gépkocsiforgalom kitiltása utáni napi átlagban 20—30%-kal, a csúcspontokban pedig — 16 és 17 óra között — 25—50%-kal is emelkedett. Roham értékben a gyalogos út minden négyzetméterére 1 fő jutott.

Márpedig a kereskedő, az eladó véleménye nyugaton erősen befolyásolja a közvéleményt, kivált ilyen kérdésben, mint a gyalogosforgalom szétválasztása. A gyalogos — a városközpontban — „reménybeli” vevő, tehát annak csábítása, részére a kirakatok bemutatása elsőrendű érdek.

A „vevő” nemcsak gyalogolva nézi a kirakatokat, illetve közelíti meg az áruházaikat, hanem gépkocsiján ülve is!

Az USA-ban például a gépkocsiban való kiszolgálásra is berendezkedtek, hideg ételeket csomagolva konzolos asztalkán nyújtanak be a gépkocsi ablakán, avagy áruházban vásárlás után a személygépkocsi az alagsoron át távozik, közben futószalagról átrakják a megvett árut a csomagtartóba.

A bökkenő a gépkocsi századában ott kezdődik, hogy a vevő személygépkocsival vagy tömegközlekedési eszközzel érkezik, és minél nagyobb térséget zárunk ki a gépjárműforgalomból, annál nagyobb távolságot kell gyalogosan megtenni, illetve a megvásárolt áruval viszszygyalogolni.

A „motorizált” vevő kiszolgálása tehát elmentéses igényeket támaszt a bevásárló központ tervezőjével szemben.

A forgalom méretezésére előírt telítettség idején lehet, hogy a járműből nemigen akar kiszállni az utas, illetve minimális gyaloglással, egy helyen akar mindent megvásárolni.

Ez mutatja, hogy az „igények” kielégítése nem indulhat el csupán a ma forgalmának trend-szerű előrevetítésével, hanem a trendvonal meg is törhet, sőt visszazuhanhat, ha a kielégítés lehetőségei visszahatnak és megváltoztatják az igényeket! A jövő városát tehát meg kell komponálni a telítettség idejére!

Fenti érdekellentétek magyarázzák, hogy a kereskedelem a gépjárműforgalom emelkedésének tendenciájából nem tudja kiolvasni a vevő kiszolgálásának alakulását. Nem látja előre, hogy a gyalogosforgalom szétválasztása után nagyobb lesz-e üzleti forgalma vagy kisebb?

Ezért Dániában 18 hónapos kísérleti időre vezették be a gyalogos utcákat, a tapasztalatok után a kereskedelem többségében megnyugodott és véglegesen elfogadta.

Az NSZK-ban, Essenben közvéleménykutatást végeztek a kereskedők között. A megkérdezettek 72%-a a gyalogosforgalmú útra szavazott, mint bevásárló utcára. Kisebb arányban helyeselte azonban az egész városközpont gyalogosforgalomra való átállítását; e kérdésre 60% volt az igenlő válasz.

A felfogások és vélemények a szakmákon belül is differenciálódnak. A „futó vevőt” inkább szolgálja a gyalogos bevásárló utca, de kevésbé a határozott céllal rendelkezőt. Ez utóbbit értendő: szálloda, étterem, fodrász, bank, illetve súlyos és nagy terjedelmű árut árusító üzletek (pl. háztartási cikkek, szerszámok, szőnyegek stb.). Megfontolandó, hogy az utóbbiakat a gyalogos térség szélén helyezék-e el?

Eljutási idő

A gyalogos központ megvalósításának hatását nemcsak a kereskedőnek, hanem a városnak, illetve a város szakembereinek is figyelniük kell.

A gyalogos városközpontban végzett *bevásárlás teljes időszükségletét* például alaposan megvizsgálták Angliában, hogy az előnyök—hátrányok mérlegeléséhez számszerű adatokat vezethessenek le.

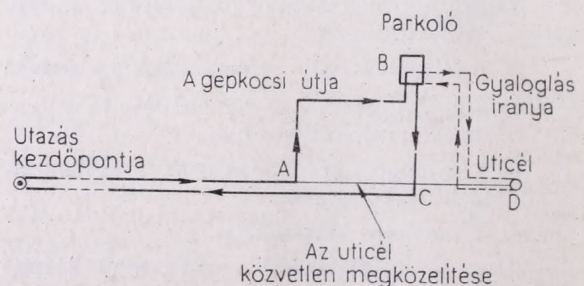
A vizsgálatok frissek, 1965. október és 1966. március közötti időszakban végezték. A munkanapok és a szombatok értékeit külön tüntették fel. A vizsgált 11 város közül: 6 városban van gyalogos térség, 4 város központjában a gyalogosforgalom nincs különválasztva, 1 város pedig bolygóváros, ugyancsak vegyes forgalmú üzletutccal (1. táblázat).

1. táblázat

A vizsgált angol városok adatai

Város	Lakos (1000 fő)	Városközpont évi üzleti forgalma (1000 angol font)	A	B
			db	jármű/óra
1. Kenilworth	18	2 800	—	—
2. Staines	55	7 500	7	840
3. High Wycombe	56	10 800	15	980
4. Uxbridge	66	6 800	11	860
5. Cowley	—	3 000	—	—
6. Hatfield	24	3 000	—	—
7. Stevenage	57	5 400	2	540
8. Crawley	62	7 600	3	400
9. Harlow	68	7 200	2	360
10. Coventry	322	21 000	—	—
11. Hempstead	66	5 600	3	670

A) Átlagos bevásárlásnál keresztezett utak száma
B) A keresztezett utak forgalma



2. ábra. Az eljutás sémája

A A gépkocsi eltér az utcéltől a parkoló felé; B Parkolóhely az utcél közelében; C A gépkocsi út-iránya a parkolóról visszajövet; D Az utcél (gyalogos bevásárló utca)

Minden városban — minta gyanánt — 25 lakóhely és 25 üzlet közötti eljutási időt mértek, különválasztva a várakozásra, parkolásra, gyaloglásra fordított időrészeket (2. táblázat).

2. táblázat

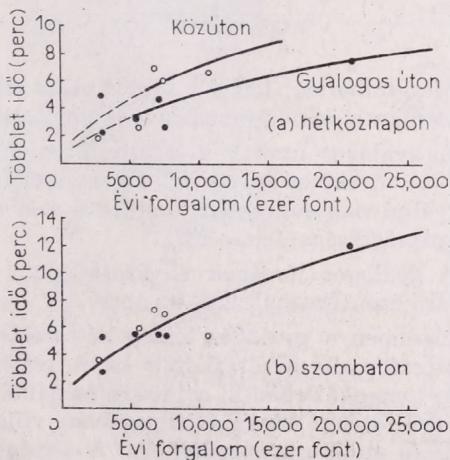
Bevásárlás időszükséglete városközpontokban

Város	Idővesztés (perc)			
	Személygépkocsi-utazás		Autóbusz-utazás	
	Munka-nap	Szombat	Munka-nap várakozási idővel	Szombat várakozási idővel
1. Kenilworth	1,9	3,6	—	—
2. Staines	5,9	7,0	10,0	8,5
3. High Wycombe	6,6	5,5	11,0	8,9
4. Uxbridge	7,0	7,4	8,9	7,5
5. Cowley	4,9	5,3	13,0	11,8
6. Hatfield	2,1	2,8	16,6	12,3
7. Stevenage	3,3	5,6	6,0	5,5
8. Crawley	2,6	5,4	10,3	7,2
9. Harlow	4,5	5,5	9,8	8,3
10. Coventry	7,6	12,0	9,4	9,3
11. Hempstead	2,7	5,9	9,5	10,4

1—4. Városközpont forgalma vegyes
5—10. Gyalogos városközpontok
11. Bolygó város, központjának forgalma vegyes

Jellemző értéknek azt az idővesztést választották, amely abból adódik, hogy a vevő nem tud az üzletig közvetlenül személygépkocsival, illetve tömegközlekedési eszközzel eljutni (2. ábra).

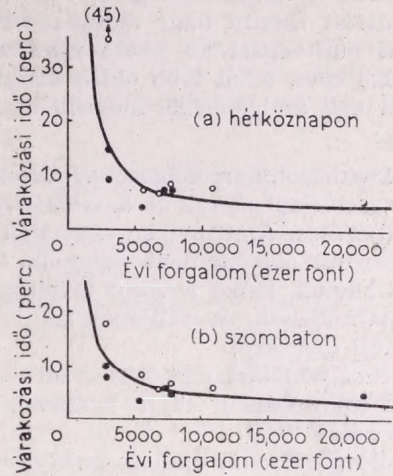
Az idővesztés az üzleti forgalom (kiskereskedelem bevételei) függvényében növekedett a személygépkocsi-utazásoknál (3. ábra). Autó-



3. ábra. Idővesztés a városközpont üzleti forgalmának függvényében személygépkocsi-utazásnál. (A fekete pontok a gyalogos megközelítés, a fehér körök pedig a közvetlen gépkocsi megközelítés mért adatai.)

busz-utazásnál fordított arányt tapasztaltak (4. ábra).

Kisvárosokban az idővesztés 15 perc volt autóbusz-utazások esetében (ami a ritkább járatok okozta várakozási időből ered), illetve 3—4 perc személygépkocsi-utazásoknál. Ez utóbbi



4. ábra. Idővesztés a városközpont üzleti forgalmának függvényében autóbusz-utazásnál

arra mutat, hogy a kisméretű városközpont közelről megközelíthető volt parkolóhelyekkel, szintbeli parkolás megvalósítható; a gyaloglási idő csekély. Nagyvárosokban az idővesztés egyformán 10 percre adódott. Szombaton azonos volt az idővesztés a vegyes forgalmú, illetve gyalogos központnál. Hétköznapokon az utóbbi 30%-kal kedvezőbb volt. A bevásárláshoz szükséges összes időszükséglet tehát 15—30 percre becsülhető az üzletben eltöltött időn felül.

Összefoglalva: a városközpont gépjárművel annál nehezebben közelíthető meg, minél nagyobb az üzleti forgalma.

Nehézség — idővesztés — akkor is felmerül, ha a gyalogosforgalmat nem választjuk külön, mert parkolóhely keresése stb. mindenképpen szükséges. A gyalogosforgalom különválasztása az eljutási időben nem jelent számottevő időmegtakarítást a hagyományos rendszerhez képest, előnyei nem itt keresendők, hanem a zavartalan és biztonságosabb gyalogsközlekedésben.

Mindenesetre azonban ilyen és ehhez hasonló statisztikai adatgyűjtés nélkülözhetetlen ahhoz, hogy a városi funkció és a városi közlekedés kölcsönhatását ne spekulatív, hanem empirikus módszerekkel ismerjük meg.

Nem kétséges, hogy a különféle megoldások összehasonlításához szükséges lenne a megvalósítás költségeinek ismerete is.

Parkolás a városközpontban

Közismert, hogy a gépjárműforgalom növekvő igényei a városközpont területfelhasználásában elsősorban a parkolás tekintetében támasztanak nehézségeket.

A városközpontban sok munkahely van, sok a hivatásforgalom, látogató, bevásárló stb. A tapasztalat szerint nagy motorizációs fokon szintbeni parkolással az összes járművet nem lehet elhelyezni, tehát több oldali kompromisszummal kell az igényeket mérsékelni. Ilyenek lehetnek:

- a városközpontban dolgozókat befolyásolni, hogy személygépkocsit ne használjanak munkába járásra. Amennyiben közvetlen tömegközlekedési eszközt nem vehetnek igénybe, távol laknak, akkor a város távolabbi pontján parkoljanak, és szálljanak fel tömegközlekedési eszközre;
- a parkolás időtartamát korlátozni;
- a parkoló órákkal díjat beszedni, esetleg progresszív díjat;
- parkoló garázsokat építeni, amelyek ugyancsak parkolási díjat szednek;
- nagy irodaházak építését a parkolás megoldásának feltételéhez kötni;
- nagy személygépkocsi-forgalmat vonzó létesítményeket lehetőleg a városközpontból kihelyezni.

Ezeknek az intézkedéseknek felsorolása érzékelteti, hogy a városközpontok tervezésénél és főleg üzemeltetésénél nem a gyalogos térségek kialakítása a nehéz probléma, hanem a parkolás megoldása.

Például a Zürichben 1964-ben végzett parkolástervezés eredménye azt mutatta ki, hogy a belváros épületállományának 70%-át kellene lebontani ahhoz, hogy a személygépkocsik elhelyezhetők legyenek. Zürich városközpontja 166 ha területű, a szükséges parkolófelület pedig 360 ha-ra adódott.

Költségbecslést végezve alábbi illuzórikus összegek mutatkoztak:

$$\begin{aligned} \text{Szanálási költség} \\ 6 \text{ millió Sfr/ha} \times 114 \text{ ha} &= 700 \text{ millió Sfr} \\ \text{A terület értéke} \\ 10\,000 \text{ Sfr/m}^2 \times 114 \text{ m}^2 &= 11\,400 \text{ millió Sfr} \\ \text{Összesen: } &12\,100 \text{ millió Sfr} \end{aligned}$$

Az összeg meghaladja a város 23 évi költségvetési hitelének keretét.

A parkolási tanulmány alábbi feltételezésekre jutott:

1. A munkába ingázóknak 30 év múlva legfeljebb 10%-a érkezhetsz saját személy-

gépkocsival. (Jelenleg ez az érték 14,5–17%.)

2. A nem munkába járók (látogatók stb.) 47%-ban személygépkocsival, 53%-ban pedig tömegközlekedési eszközzel érkeznek majd. Ez idő szerint tömegközlekedési eszközön 80% érkezik, mert a parkolóhelyeket a hosszú idejű parkolás aránytalanul igénybe veszi.
3. Mivel az 1. alattiak 90%-a, a 2. alattiak 53%-a a városközpontban gyalogolni kényszerül, kézenfekvő, hogy a gyalogosforgalom részére megfelelő területet kell biztosítani. Ezért gyalogos központot javasoltak, amelynek peremén parkoló garázsok helyezkednek majd el. A gyalogos térség bármely pontját 3–5 perces gyaloglással el lehet érni.

A távlatban a földalatti gyorsvasút a gyalogos központ alatt haladván a súlypontban megállóhelyet kap.

Dániában a gyalogos utak létesítésével egyidejűleg a parkolást is igyekeztek megoldani:

Város és lakosszáma	Gyalogutak		Parkolóállások száma		Motorizációs fok gépjármű/1000 lakos
	száma	össz. hossz	200 m alatti távolságban	2–300 m közötti távolságban	
Koppenhága 1 400 000	1	1080	600	630	197
Alborg 96 000	4	550	750	350	163
Randers 55 000	5	580	300	580	163
Holstebro 19 000	2	380	400	220	—

Megemlítendő, hogy a dán városok motorizációs foka elég nagy európai viszonylatban.

A gyalogos utakat a közúti forgalom elől 1962–63. években zárták le. Ez érzékelteti azt a forgalmi nagyságrendet, amikor a szétválasztás szükségessége felmerült.

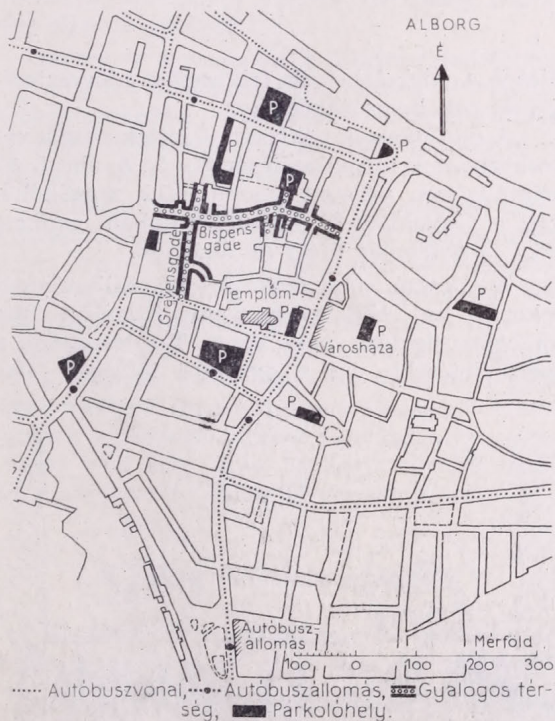
A gyalogos térségek a városközpont belső magjára szorítkoznak (5., 6. ábra).

Essenben a gyalogos térség két széles utca keresztező szakaszából alakult ki. A térség peremén tömegközlekedési eszközök megállói vannak. Déli szélén vasúti főpályaudvar, villamosvasúti és autóbussz megállóhely. A térséget virágtartók, szökőkút stb. díszíti.

Essenben a városközpont parkolási szükségleteinek jobb kielégítésére súlyozták a bevásárlók, illetve az ott dolgozók (hosszú idejű)



5. ábra. Randers (Dánia) városközpontja



6. ábra. Alborg (Dánia) városközpontja

parkolási igényét. Essen városközpontjában a munkahelyek száma 24 000 (ebből ott lakó 900 fő). A tágabb értelemben vett belvárosnak 113 000 munkahelye van (ebből ott lakó 23 000 fő).

A bevásárlók részére közeli, a munkába járók részére távolabbi parkolóhelyeket tétéleznek fel, de ez se legyen távolabb 400–500 m-nél.

A kereskedőkhöz intézett kérdésekre adott válaszok alátámasztották ezt az elképzelést. A parkolási helyzet javítására ugyanis azt javasolták:

- további parkoló állásokat kell létesíteni (77%)
- a hosszú ideig parkolókat ki kell tiltani a városközpontból (26%)
- a szabad parkolóhelyek jelzését meg kell javítani (19%)

A parkoló garázsok megvalósítása olyan nagy költséget jelent, hogy azt a közület vagy ellentétként egy áruház önmagában nehezen valósítja meg. A parkoló garázs építési költsége 50 000 Ft/álláshely nagyságrendűre becsülhető, amely 200 férőhelynél pl. 10 millió forint beruházást igényelne. Márpedig a bevásárló központ összpontosítja a forgalmat a régebbi szétszórt üzlethálózzal szemben, így a csúcsórákban nehéz lesz a parkolást szintbeni parkolással megoldani.

E kérdések gazdaságossági vetülete jelentkezik majd, ha városközpontjaink tervezését a költségek oldaláról is megvilágítjuk.

A gyalogos központ kiszolgálása

Elgondolkoztató tünet, hogy a gyalogos térségek alig születtek meg, máris felüti fejét a kitiltott járműközlekedés visszaállításának gondolata. Nem olyan könnyű a járműtől megszabadulni, amelyet a gyalogos saját kényelmére fedezett fel és szerkesztett meg.

A gépjármű, amire gondolnak, szerényebb, kisebb sebességű, így balesetmentes lenne. Essenben „city-service”-nek nevezték el azt a szolgálatot, amely a megvásárolt árukat az áruházakból a parkoló garázshoz vagy a tömegközlekedés megállóhoz szállítaná.

A svájciak 1964. évi vásárukon bemutatták a „Telekanapé” elnevezésű gyalogosokat szállító elektromos vonatát, keskeny nyomtávú vasútjukat, amely a gyalogos központban közlekedők kényelmét szolgálná. A lassú járműre nyilván menet közben is fel lehet szállni és a csomagokat kényelmesen szállítani. (7., 8. ábra)



7. ábra. Telekanapé üzem közben

E megoldások hasonlítanak a pályaudvarokon már régen használt elektromos targoncákhoz, amelyek a nagy gyalogos áramlás közepete helyet kérnek maguknak.

Ide sorolhatók egyéb gyalogszállító berendezések: mozgólépcsők, mozgójárdák, felvonók stb.

A gyalogos térségek létesítésének alap gondolatát nem veszélyeztetik a külön elgondolások, de figyelmeztetnek arra, hogy a szállítási igényeket nem könnyű elfojtani, mert más formában felbukkannak.

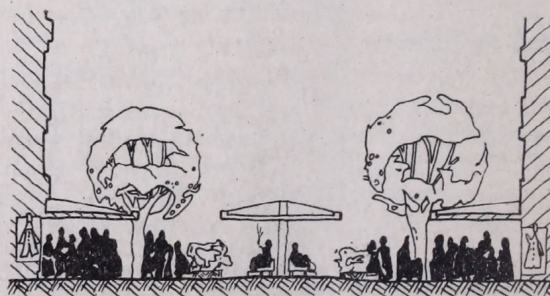
Városközpontok kapcsolata a tömegközlekedési hálózattal

A parkolás megoldásánál vázolt műszaki és gazdasági nehézségek önként terelik a gondolatmenetet a tömegközlekedés felé. A tömegközlekedés dinamikus útfelület-igénye jóval kisebb, és ami a legfőbb, parkolóhelyet nem igényel. A tömegközlekedési hálózat fokozhatja a városközpont látogatottságát, mert a személygépkocsin való utazás mind nehezebbé válik,

illetve a parkolóhelyek felkeresése idővesztést és sok bosszúságot okoz.

A dán városok példásan oldották meg a városközpontok megközelítését (1., 5., 6. ábra). Az érintőlegesen vezetett viszonylatok megállóhelyei a főgyalogutak metszéspontjában vannak, hogy a gyaloglás útját lerövidítsék.

A hosszú főgyalogutak használhatóságát fokozza, ha velük párhuzamos forgalmi úton tömegközlekedési vonal vezet. Természetesen a legtökéletesebb, ha a gyalogos térséget föld-



8. ábra. Telekanapé keresztmetszeti vázlatai

alatti vasúttal, kivált kéreg alatti vasúttal lehet megközelíteni. Ahol a forgalom nagysága a földalatti vasút építését rentabilissá teszi, ott mindenütt megtalálható ez a törekvés.

Említettük Zürich példáját, a Városépítés 1965/6. száma ismertette *Halle am Saale* új városrésznének hasonló terveit. Budapesten pedig a földalatti vasút Deák téri és Vörösmarty téri állomásainak forgalmi adatai mutatják a vonalvezetés előnyeit. Az épülő földalatti gyorsvasútnál is ez okból erőltették az *Astoria megálló* létesítését, amit hosszú viták előztek meg.

Gyalogos aluljárók

A gyalogos térségek kiterjesztése növeli a megközelítés hosszát, fokozza a peremén keletkező parkolási igényeket, ezért műszaki és gazdasági okok korlátot szabnak terjedelmének.

Felmerül tehát a kérdés, hogy a gyalogosforgalom védettsége hol szűnik meg?

Logikus, hogy a nagy forgalmú főgyalogutak a gyalogos térségen túl is védettek legyenek. Ahol a terepviszonyok, illetve a keresztező út magassági viszonyai megengedik, a gyalogaluljárók önként kínálkoznak.

Meglevő városoknál a közművezetékek át-helyezése rendszerint költségessé teszi a megvalósítást, amellelt a veszített magasság legyőzése állandó probléma.

Mégis ez a megoldás a tökéletes befejezése a gyalogos városközpontnak. A nagy forgalmú tömegközlekedési megállók balesetveszélye ugyanis leronthatja azt az előnyt, amelyet a gyalogos térséggel elértünk.

A földalatti gyorsvasutak megállóinál tehát a térszint alatti gyalogos térség a logikus megoldás. Azonfelül még a térszínen levő állomások, illetve megállók is *nagy* forgalomnál külön szintű megoldásokat indokolnak. Erre jó példa lesz, ha a Petőfi Sándor utca folytatásában a Kossuth Lajos utca alatt megépül a gyalogos aluljáró rendszer, mert Budapest belvárosának gyalogosforgalmát legalább olyan mértékben védi meg, mint ha egyik további utcáját a gépjárműforgalomtól mentesítenénk.

A közúti forgalom alakulása

Ha a városközpont valamelyik utcáját gyalogos úttá alakítjuk át, akkor a kirekesztett forgalom más utakra áramlik. A forgalom átalakulásának elemzése igen tanulságos. Például Koppenhágában a főutca (Stroget) lezárásának következményeit az alábbi adatok jellemzik:

	Gépjármű	Moped	Kerékpár
A városközpont kelet—nyugat irányú forgalma a Stroget forgalmán kívül	27 500	3 100	11 500
A Stroget forgalma	8 600	1 000	4 100
A városközpont összes kelet—nyugat irányú forgalma lezárás előtt,	36 100	4 100	15 600
a lezárás után	34 000	3 600	14 900
Elmaradt forgalom (hiány)	2 100	500	700

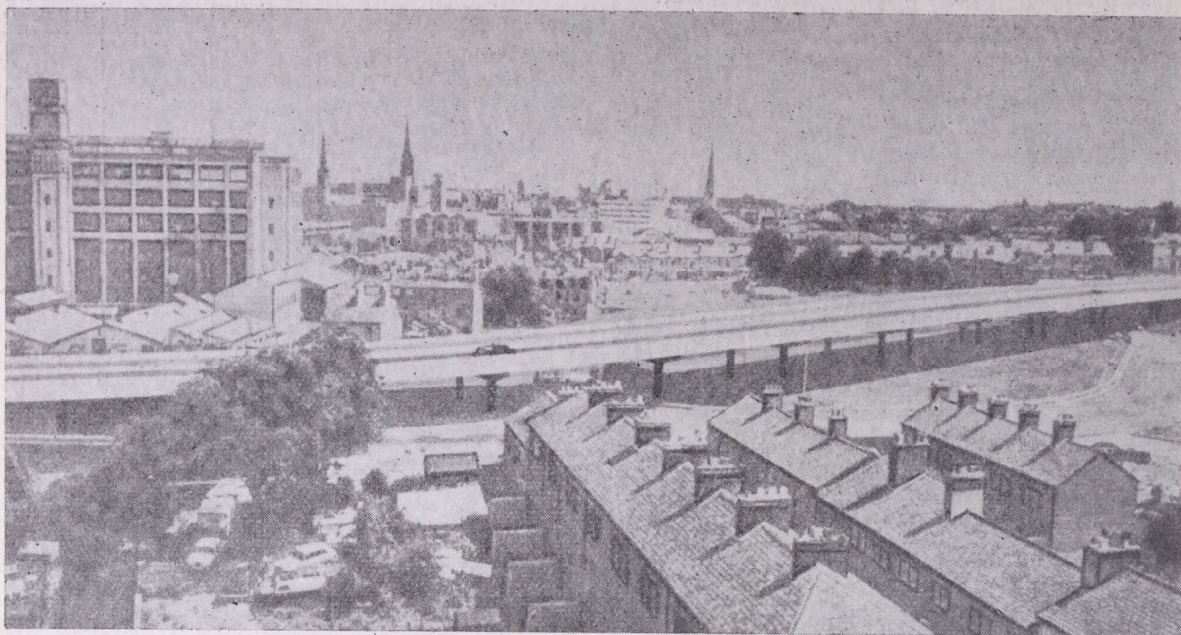
Megállapítható tehát, hogy a lezárás következtében a forgalomnak egy része *elkerülte* a városközpontot, illetve már nem volt mérhető. A Stroget eredeti forgalmához viszonyítva a hiányzó rész a gépjárműforgalom 24%-a, a mopedek 50%-a és a kerékpárforgalom 24%-a.

A belváros forgalmában az utazási idő — a főutca lezárása után — az összes utcákon (egy kivételével) megnövekedett 23%-ig terjedő mértékben.

A közúti forgalomban nem okoz változást, ha a lezárandó forgalmi út megfelelő kiiktatásáról megfelelően gondoskodunk. Erre példa Fresno kaliforniai város központjának átalakítása.

Fresno egész városközpontját átalakították, mielőtt az üzleti élet a gépjárműforgalom folytán ellanyhult volna. A fresnoi gyalogos térség magában foglal egy főutcát, amelyben a legtöbb üzlet van, és öt mellékutcát. Ebben a tömbben csak szállító járművek közlekedhetnek. A főutcát akkor zárták le a gépkocsiforgalom elől, miután a területet körülvevő főútvonal a főutca forgalmát átvette. Az épülő garázsok 7000 autót fognak befogadni. A garázsokat a gyalogos térség peremén építik, így a gépkocsitól a gyalogos területekhez a közúti forgalom keresztezése nélkül lehet eljutni. A gyalogos terület tözsomszédságába központi autóbusz-pályaudvart terveznek, amelybe számos elővárosi vonal fog bevezetni. Ily módon Fresno városközpontja olyan helyzetbe került, hogy felveheti a versenyt a külterületi bevásárló központokkal.

Európai példák közül Coventry belvárosát említjük meg (9. ábra). Az utolsó évszázadban Coventry ipari várossá fejlődött. Lakosságának száma mintegy 350 000. A város falain kívül gyárak és új lakótelepek létesültek, ugyanakkor a városmag a második világháborúig megőrizte középkori jellegét. Már az 1930-as években előre látható volt, hogy a gépjárműforgalom növekedése olyan nagy lesz, hogy a gépjárműforgalmat a gyalogosforgalomtól, valamint a parkolóforgalomtól el kell majd választani. Már abban



9. ábra. Coventry belvárosának látképe

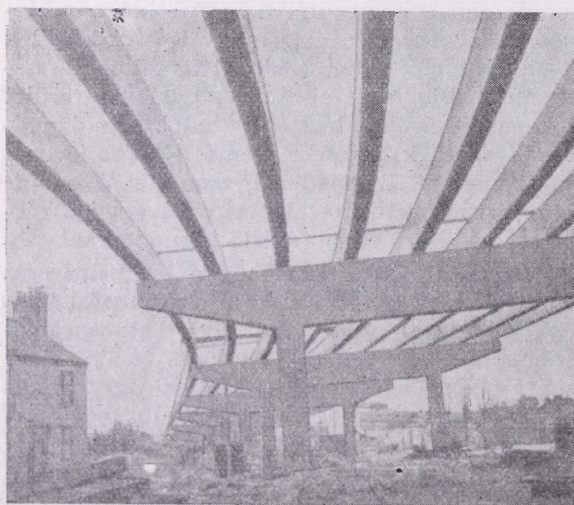
az időben felmerült egy belső körút gondolata és egy gyalogos zóna létesítése. Ez az előrelátás talán összefügg azzal, hogy Coventryben kerékpár- és gépkocsiipar van.

A súlyos bombázások következtében a városközpontban 975 épületből csak 31 maradt érintetlen. Ez a nagy rombolás tette lehetővé, hogy a városközpontban modern gyalogos bevásárló központot építsenek meg, valamint azt is, hogy a letarolt területrészeket szanálás nélkül megépíthessék a városközpontot érintő magasvezetésű gyorsforgalmi utat (10. ábra).

A gyalogos központ a főtérhez csatlakozik és gyalogos utcakeresztből áll.

Az utcakeresztet üzletházak szegélyezik, amelyben a földszint és első emelet üzletsor. Az emeleti üzleteket függőfolyosó szolgálja ki, amelyeknek összekötése gyalogos hidakkal történt. Ilyenformán két gyalogos szint alakult ki.

A bevásárlók részére 100 m-en belül megépített emeletes parkoló garázsok épültek. Az egyik garázst közúti híd köti össze a szomszédos kör alakú áruház tetején berendezett nagy befogadóképességű parkolóval. (11. ábra). Ezzel



10. ábra. Városi gyorsforgalmú út építése Coventryben



11. ábra. Parkolóhely Coventry gyalogos központjának déli peremén

a kapcsolattal csúcsidőben a két parkoló egymást kiegészítheti.

Áruszállítás

A gyalogos központ, illetve az üzletek és áruházak feltöltése áruval történhet gyenge forgalmú időben vagy éjszaka a régi útpályán. Az említett dán városokban a szállítás ideje: Koppenhágában 4—11, Alborgban 0—11, Randorsban 6—10 és Holstebroban 6—14 óra időszakban volt.

A korszerű megoldás az üzletek ellenkező oldalról való feltöltése. Régi belvárosokban ez csak új utca vagy térség nyitásával lehetséges, ezért lassan valósítható meg.

Például Alborgban csak a szanalási program keretében lehet ezt megvalósítani; Tandersban már jelenleg is van mód az ellenkező oldalú kiszolgálásra; Koppenhágában viszont ez ideig semmiféle elképzelés sem született meg.

*

A városközpontok tervezési problémái világszerte felmerülnek, mint az urbanizáció és vele együtt növekvő városi közlekedés következményei. Az erősen motorizált városok tapasztalatait minél nagyobb mértékben megszerezni és azokat társadalmi fejlődésünknek megfelelően átértékelni szükséges lenne. (Forrás: A VIII. nemzetközi közlekedéstechnikai hét anyaga, 1966. Barcelona.)

KÍSÉRLETEK A VÁROSI TERÜLET ÉRTÉKELESÉRE*

Dr. KERÉK MIHÁLY

A területérték kérdése napjainkban elsőrangú elméleti és gyakorlati probléma, amely mind a közgazdaságtudományt, mind a gazdaságpolitikát erősen foglalkoztatja. A tudományos kutatás is napirendre tűzte és feladata elsősorban olyan módszer kialakítására irányul, amely alkalmas különböző, főleg városi területek szocialista viszonyainknak megfelelő értékelésére, és elősegíti azok racionális felhasználását.

Korábban a szocialista országokban a gazdaságossági számításoknál figyelmen kívül hagyták a területértéket. Ennek a nézetnek a gyakorlati érvényesülését megkönnyítette az az árpolitika, amely az önköltségtől függetlenül — egyéb szempontok szerint — alakította ki az árrendszert s határozta meg az árviszonyokat; így nem volt érdekes, hogy az árakban szerepel-e a földérték vagy sem. Ez a rendszer azonban nem működött kifogástalanul sem ott, ahol nem volt földpiac, sem ott, ahol volt.

Minden esetben — mind a népgazdasági ágazatokban, mind általában a területgazdálkodásban — jelentékeny területek célszerűtlen és gazdaságtalan felhasználására vezetett. Pazarlásra a különböző igénybevételeknél és hanyagságra a mezőgazdasági földhasználatban.

Különösen ellentmondásos és zavarkeltő helyzet alakult ki azokban a népgazdaságokban, ahol szabad ingatlanpiac működik, tehát magánkézen is van föld és telek. Itt bizonyos esetekben a földnek ára van — nemcsak magánszemélyek között, de pl. kisajátításnál magánszemély és az állam közötti ügyletek esetén is —, értéke viszont nincs.

* A cikk megírása óta a kutatás eredményeképpen a tanulmányban ígért módszer — Budapest és Szeged egész területének értékszámításával együtt — az 1967. év végén el is készült. Az ipari területek telekhasználati és igénybevételi díjára vonatkozó rendelet kiadása közvetlen küszöbön áll.

Nálunk, ha valamely vállalat állami területre települt, a telket a nevére írták térítés nélkül, és könyveiben a földterület értéként nem szerepelt. Ha kisajátított területet vett igénybe, a vételárat a telken épült objektum beruházási költségeihez csatolták, ez esetben amortizálódott. Más esetben a kisajátításért kifizetett összeget, amelyre a beruházási költség nyújtott pénzügyi fedezetet, a beruházások aktiválásakor leírták. Ily módon a föld értéke mint vállalati alap nem szerepelt a mérlegben. Nyilvánvaló, hogy olyan közgazdasági gyakorlat, amely a földért árat fizet, ugyancsak értéktelennek tekinti, ellentmondást rejt magában, elvileg ésszerűtlen, gyakorlatilag káros.

Az új gazdaságirányítási rendszerben, amely a központi utasítás korábbi gyakorlata helyett a közgazdasági kategóriákra támaszkodik, még élesebben vetődött fel a földterület értékelésének szükségessége. A föld ingyenessége tarthatatlanná vált, mert semmivel sem indokolható, hogy miért egyedül a föld, a gazdasági tevékenységnek ez a fontos eszköze, sőt alapja maradjon kívül minden gazdasági számításban.

A vitát, amelyet a közgazdászok talán még ma sem döntöttek el véglegesen, eldöntötte az élet. Immár nem az a kérdés, a földnek van-e értéke, hanem az: hogyan történjék az érték megállapítása.

A földnek minden más árutól és termelési eszköztől eltérő tulajdonságai (pl. kiterjedése, mennyisége meghatározott, értéke független a „korától”, értékhalmozó) mind az értékét, mind az árát döntően befolyásolják. Ezeknek, valamint az érték meghatározó egyéb tényezőknek az összefonódása és egymáshatása rendkívül bonyolulttá teszi az érték megállapítását. Ez az oka, hogy eddig másutt sem sikerült olyan módszert kialakítani, amely megbízható alapot nyújtana a földterületek értékeléséhez.

A módszer kérdése — mind elméleti, mind gyakorlati szempontból — erősen eltérő jellegű egyrészt a tőkés, másrészt a szocialista viszonyok között. A tőkés országokban az értékelés alapja a forgalmi ár. Ez részben nagy könnyebbséget jelent, mert az árban minden érték meghatározó tényező — többé-kevésbé súlya szerint — vesz részt. Ugyanakkor nehézséget okoz, hogy az árból meglehetősen körülményes a valóságos értéket kihámozni, arról nem is szólva, hogy benne — a föld sajátos természeténél fogva — némelyik tényező befolyása súlyát messze meghaladó módon érvényesül. Ugyanakkor a tőkés gazdaság struktúrája és ennek elvi alapjai általában kevéssé alkalmasak a helyes érték megállapítására.

Az értékelésnek, ahol ennek szükségessége felmerül, nem is az a célja, hogy az árat pótolja, sőt gyakran még az sem, hogy az ingatlan piacot befolyásolja (bár újabbban már gyarapodnak az erre irányuló törekvések), hanem csupán az irreális — főleg a spekulációtól eltorzított — áralakulás kinövéseit igyekszik lenyesegetni. De még ezt is többnyire szűk térre szorítva, korlátozott célok megvalósítása érdekében teszi.

A szocializmusban egészen más a helyzet. A föld vagy egyáltalán nem vagy csak kis részben kerül forgalomba. Értékelése tehát nem a forgalom célját szolgálja, hanem a korlátozottan rendelkezésre álló és a népességhez viszonyítva egyre szűkebb földkészlet ésszerű és takarékos felhasználására, valamint a termelés gazdaságosságának fokozására irányul.

Természetesen nem lehet azt mondani, hogy azok a tényezők, amelyek (tőkés viszonyok között) az árra hatnak, (szocializmusban) az értékre közömbösek. Különösen ott nem, ahol — mint Magyarországon — kiterjedt ingatlanpiac működik, és a települések belső területeinek nagy része magántulajdonban van, tehát esetenként forgalomba kerül. A föld (telek) áraknak — az utóbbi években rohamos — emelkedése világjelenség, amely nem ismer országhatárokat (még olyanokat sem, amelyek társadalmi rendszereket választanak el egymástól), mert kiváltó okai általánosak. Különbség főleg a tényezők országonként és helyenként eltérő súlyában és hatásában mutatkozik.

A fontosabbak között kimagasló szerep jut a demográfiai tényezőknek, a természetes szaporodásnak, de különösen a belső vándorlásnak, kapcsolatban a városiasodás rohamos fejlődésével. Nem csekély a jelentősége a reáljövedelem és általában az életszínvonal emelkedésének. Mindezek azonban másodlagos jelenségek, következményei a technikai civilizáció ugrásszerű előrehaladásának, amely — többek között — a

területigény óriási növekedésére és ennek nyomán hatalmas telekár (érték) emelkedésre vezetett. Ezt a konjunktúrát — tőkés viszonyok között — persze alaposan kihasználja a spekuláció, amely némely szocialista országban sem ismeretlen fogalom, de szerepe itt sokkal jelentékenyebb. Erre mutat, hogy pl. Magyarországon, ahol a városi terület nagy része (Budapest 80%-a, vidéken még több) magánkézben van, a telekár általában még ma is kisebb a reális (invesztíciós) értéknél, pedig az utóbbi néhány év alatt igen jelentékenyen (a fővárosban 10 év alatt háromszorosára) emelkedett.

A területértékelés módszertani kutatását nemcsak az értékre (árra) ható tényezők sokasága és különbözősége bonyolítja, hanem szocialista viszonyaink sajátossága is, amely egyrészt a tőkés világgal szemben jelentkezik, másrészt ugyanakkor a szocialista rendszeren belül is megkülönböztető jelleggel bír. Gazdasági reformtörekvéseink közepette ugyan a piac törvényei fokozottabb mértékben hatnak — s ez kétségtelenül, bár szűkebb keretek között, a földre is érvényes — nálunk mégis csak olyan területértékelési módszer jöhet tekintetbe, amely megfelel az irányított szocialista gazdaság céljainak. Ha ezek lényegében minden szocialista államban azonosak is, lehetnek — és vannak is — lényeges különbségek, amelyek az értékelés módszerét befolyásolják. Nyilvánvaló, hogy egészen más problémákkal kell szembenézni ott, ahol a földet teljes egészében nacionalizálták, mint ahol a terület nagy része magántulajdonban van és a piaci forgalom tárgya. Mindegyikre van példa a szocialista államok körében, de akadnak közbenső esetek is. Ilyen hazánk, ahol a mezőgazdasági területek túlnyomó része immobil, nem forgalomképes és rövidesen — jogilag is — el nem idegeníthető szövetkezeti tulajdonná válik. Viszont a települések belterületeinek túlnyomó részét alkotó építési területek zömmel magánkézben vannak, szabad rendelkezésűek és piaci áron cserélnek gazdát.

Az értékelés szükségessége — eltekintve a kisajátítás eseteitől — először olyan területeknél merült fel, amelyeket mezőgazdasági használatból vettek igénybe különböző beruházási (főleg lakó és ipari) célra. Ezeknek egy része már most vagy idővel városok vagy más települések belterületévé válik, tehát olyan átmeneti területtípust képvisel, amelyre a mezőgazdasági területértékelés módszerét már nem, a városiét pedig még nem lehet alkalmazni. Az ilyen terület, miután elszakadt a mezőgazdaságtól — rendeltetésénél fogva is — közelebb került a városhoz, még akkor is, ha belterületén kívül marad. Különös figyelmet érdemel azért is, mert igen jelentékeny — az elmúlt negyedszázad

alatt egymillió holdat meghaladó — területről van szó és mert nem alaptalanul vitatják, hogy feltétlenül szükség volt-e annyi földnek a mezőgazdasági termelésből való kivonására.

A kérdés metodikai szempontból is érdekes, mivel ennek az átmeneti területtípusnak az értékelése még mezőgazdasági jellegében gyökerezik, de már nem mezőgazdasági, hanem főleg városi érdekű célra irányul. Ebben az esetben nemcsak célszerű, de szükséges is a mezőgazdasági terület értékeléséből kiindulni, ami természetesen csak az agrártermelés szempontjain és tényezőin alapulhat. Ezek: a talaj természeti viszonyai, illetve az ezt kifejező mutató (kataszteri tiszta jövedelem), a terméshozam (bruttó jövedelem) és a termelést fokozó beruházások. A metodikai kezdeményezések, amelyeket eddig ezen a téren végeztek, nagyrészt ezekre a tényezőkre támaszkodtak.* Mivel a különböző beruházási célra igénybe vett területek tartósan (legtöbbször véglegesen) elvesznek a mezőgazdaság számára, a területérték megállapításánál a meghatározott időtartam alatt kieső terméshozam értékét is számításba veszik. Kívánatos ugyanis, hogy az előző évtizedekben elszenvedett indokolatlanul nagy mezőgazdasági területvesztéségek miatt termőföldjeink fokozott védelmére irányuló törekvés a területek értékelésében is kifejezésre jusson. Éspedig annál nagyobb (progresszív) mértékben, minél jobb minőségű földről vagy minél értékesebb kultúráról van szó. Ezért az OT—FM számítási módszere hosszú idő (40 év) terméskiesésének számbavételét és nagy minőségi szorzószám alkalmazását írja elő. Az így számított mezőgazdasági területérték olyan jelentékeny, hogy szinte semmivel sem marad el a városok periferiáin kialakult forgalmi telekáraktól. Az értékelés már számba veszi, hogy a terület kikerül a mezőgazdaság köréből olyan körülmények közé, ahol jellege módosul, minőségi változáson megy át, és értéke emelkedik. Ez magyarázza meg a viszonylag igen nagy értéket, no meg az a törekvés, hogy minél takarékosabb területfelhasználásra ösztönözzön.

Ez az értékelési módszer természetesen sem elveiben, sem elemeiben — az említett területfajtán kívül — városi értékelésre nem alkalmazható. A városi területnek egészen eltérő a

* Gyakorlatilag alkalmazható módszer kidolgozására törekvő kutatással először Thuránszky Attila dr. foglalkozott, majd Márton János, Kovács Kálmán és mások is. Mivel az új gazdaságirányítási rendszer körülményei között elkerülhetelenné vált egységes értékelési módszer alkalmazása, így került sor a 112/1966. OT—FM számú együttes közleményre, amely a *beruházások céljára igénybe vett területek értékének megállapítását* hivatott elősegíteni

jellege, rendeltetése és értékképző tényezői is mások. Ha akadnak is közös vonások (pl. a természetiek), ezeknek merőben más a szerepük és jelentőségük mind az egyik, mind a másik esetben. A talaj termékenysége, amely a termőföldnél elsőrangú értéktényező, a város belterületén egészen elhanyagolható. Városi területeknél a természeti tényezők helyét a civilizációs tényezők foglalják el, ezek a fő értékmeghatározók.

A következőkben azt az utóbbi néhány évben folyt kutatómunkát ismertetjük, amely a városi területek értékelésére alkalmas módszer kialakítását tűzte ki célul, illetve ehhez igyekszik segítséget nyújtani. Az elméleti kutatás mellett legújabbban a gazdasági reform terve ösztönzőleg hat a kérdés gyakorlati irányú vizsgálatára is. Foglalkozunk továbbá a kisajátításoknál alkalmazott értékelési móddal, valamint a telekingatlanok szabadpiaci forgalmával kapcsolatos gyakorlati értékelési (becslési) eljárásokkal. Végül felvázoljuk a forgalmi árral kombinált területértékelés gondolatát.

1. A földérték mellőzéséből eredő következmények — ti., hogy a felhasználók (beruházók) bármilyen területet szinte korlátlanul és teljesen díjmentesen vehettek igénybe — legkirívóbban a fővárosban jelentkeztek. Ez a gyakorlat oda vezetett, hogy a város belső legértékesebb területeit nagy számban olyan létesítmények foglalták el, amelyeknek ott semmi keresnivalójuk. Ugyanakkor fontos intézmények, amelyeknek a város belső területein lenne a helyük, a perifériákra szorultak, és számukra kedvezőtlen helyen kénytelenek működni. A fővárosunkra is jellemző ún. city-eliparosodás a múltból örökölt egészségtelen városszerkezetet tovább rontotta, és azzal, hogy a városrendezési szempontokat harmadrendű kérdésként kezelték, minden rendezési és fejlesztési terv problematikusá vált.

Ilyen helyzetben nem volt véletlen, hogy elsök között fővárosi vonatkozásban indult el kezdeményezés. Az Építésügyi Minisztérium megbízásából a Budapesti Városépítési Tervező Vállalat 1963-ban kezdte el a városi terület értékelésével kapcsolatos elvi alapok kidolgozására és az értékelés módszerének kutatására irányuló munkáját. A vizsgálat arra a megállapításra jutott, hogy szocialista viszonyok között is van mód a területértékelésre, és ki lehet dolgozni olyan módszert, amely lehetővé teszi, hogy az egyes objektumok elhelyezésénél érvényesíthető legyen az érintett terület által képviselt „érték”, illetve a hasznosság elve, mind az optimális városszerkezet kialakítása, mind a város területével való ésszerű gazdálkodás, mind az elhelyezendő objektum legkedvezőbb telephely választása szempontjából. Az értéknövelő és érték-

csökkentő tényezők vizsgálata alapján arra az eredményre jutott, hogy a terület értékét szorosán véve a befektetett társadalmilag szükséges városépítő munka határozza meg.

A városi területben rejlő adottságok és lehetőségek vezették a kutatást egyes várostípusok városmodelljének és ezen belül területi értékmodelljeinek kidolgozására. Abból a célból, hogy a tanulmány összefüggő értékvezeteket állapíthasson meg, a területek relatív értékviszonyait teszi vizsgálat tárgyává. Így jut el a viszonylagos helyzeti érték mérésére alkalmas pontrendszerhez. A területi viszonyokat szemléltető pontérték-táblázat kidolgozására azonban már nem került sor. Ezzel együtt elmaradt a területértékeknek a pontrendszer segítségével tervezett forintosítása is.

Bár a kutatás, amelyet a BUVATI-ban Fodor László dr. kezdett el, befejezetlen maradt, kétségtelenül úttörő kezdeményezés, hiszen elsőik között nyúlt olyan kérdéshez, amellyel másfél évtizeden át senki sem foglalkozott. Érdeme, hogy a szocialista elv szem előtt tartásával helyesen állapítja meg a területértékelés szempontjait és a további módszertani kutatás számára jól hasznosítható útmutatást nyújt.

2. A területek értékelésének elméleti és módszertani kérdéseivel foglalkozó hazai kutatás egyik figyelemre méltó munkája Borsos József dr. tanulmánya, amely az ÉKME Vízgazdálkodási Tanszékén „Az építési területek árval kapcsolatos kutatás” címen 1964-ben készült. A tanulmány tárgya nem terjed ki valamennyi területkategóriára, hanem csupán a települések belterületén fekvő építési (lakó-, ipari) területek, zöldterületek és közlekedési területek értékelési problémájára szorítkozik. Miután a tanulmány sorra veszi és vizsgálja a különböző értékfajtákat, megállapítja, hogy *viszonyaink között* sem a forgalmi érték, sem a hasznóérték nem alkalmazható, *egyedül a hasznóértéknek van jelentősége*, mert ez független mind a pillanatnyi piaci helyzettől, mind a hasznosítás révén elérhető profit ellenőrizhetetlen változásaitól.

A tanulmány a hasznóérték következő tényezőit állapítja meg:

- a) A földterület alapértéke. Kiszámításának alapja az átlagos, nem intenzív mezőgazdasági művelésből származó tiszta jövedelem, amelyet minden földterületről joggal el lehet várni. Az értékelésnél azért kell figyelembe venni, mert a terület beépítése esetén a mezőgazdasági használatból származó érték a népgazdaság számára elvész.
- b) A településre jellemző többletérték. Az

alapérték aszerint növekszik, hogy a kérdéses földterület milyen jellegű település területén fekszik. A tanulmány a településeket a lakosságszám, a lakosságnövekedés, foglalkozási összetétel, a település jövő szerepköre és a közlekedéscímű földrajzi helyzet mérlegelésével hat kategóriába (túlnyomólag iparforgalmi, abszolút iparforgalmi, relatív iparforgalmi, relatív mezőgazdasági, abszolút mezőgazdasági, és túlnyomó mezőgazdasági többségű) sorolja.

- c) A településen belüli (körzeti) elhelyezkedés értéknövelő vagy értékcsökkentő tényezői.
- d) A település jellemző területegységei: lakóterület, ipari terület, közlekedési terület, zöldterület, különleges rendeltetésű terület. Lényeges körülmény, hogy a kérdéses terület felhasználásának megfelelő területegységben fekszik-e.
- e) A település központjától való távolság.
- f) Úthálózati ellátottság.
- g) Tömegközlekedési eszközökkel való ellátottság.
- h) Különleges elhelyezkedés értéknövelő vagy csökkentő tényezői.
- i) Természeti tényezők: tájolás, szélirány, lejtés, a terület és közvetlen környezetének növényzete, kilátási viszonyok.
- j) Természeti-műszaki tényezők: altalajviszonyok, talajvíz, belvízi helyzet, árvízveszély, talajcsúszási hajlam, a talaj alkalmassága szennyvizek elszikkasztására.
- k) Alak, beépíthetőség: abszolút, relatív nagyság, építési övezet, beépítési mód, laksűrűség, iparüzemek területeinek értékelése.
- l) Közművesítés.
- m) Építési korlátozások, szolgálalmak.
- n) Egyéb tényezők: közintézményi ellátottság, meghatározott célra szóba jöhető területek ritkasága, szubjektív tényezők.

A tanulmány ezután a következő módszertani javaslatot teszi:

A fenti tényezőkkel összefüggő hasznóértékek alapján értékesítési kategóriákat, esetleg alkategóriákat kell megállapítani, alsó és felső határértékekkel.

A vizsgálatok során legelőször a nagyságrendileg jelentéktelen tényezőket kell kiszűrni.

Ezek a további vizsgálatokban már ne szerepeljenek.

A kategória értékhatárok kiszámításánál főként a pénzértékkel mérhető vagy arra transzponálható konkrét számításokkal egyértelműen elkülöníthető tényezőkre kell támaszkodni.

A kategóriahatárokon belül a kérdéses terület értékét a pénzértékkel ki nem fejezhető vagy a jellegzetes helyi sajátosságokat, esetleg a felhasználás jellegét reprezentáló tényezők mérlegelése alapján kell számszerűen meghatározni.

A többfajta értékelési rendszer alapján településenként nyilvántartókat kell létesíteni, ahol a kérdéses terület jellemző adatai alapján a megkívánt pontosság szerint rövidebb-hosszabb idő alatt kiszámítják az értéket.

Mióta a területértékelés napirendre került, ez a tanulmány az első munka, amely átfogóan vizsgálja annak tematikai és módszertani kérdéseit. Ha vitatható is, hogy a használati érték lenne az egyedüli helyes megoldás — hiszen ma elsősorban a gazdaságossági számításoknál felhasználható reális területértékre van szükség — annyi kétségtelen, hogy az értéktényezők pusztán megállapításával is a tanulmány nagy segítséget nyújtott a további kutatás számára. Más kérdés, amelynek megoldására a szerző sem vállalkozott, hogy végül is mely tényezőkre támaszkodják az értékelés — hiszen valójában mindegyik fontos, sőt bizonyos körülmények között éppen a legfontosabb lehet —, továbbá hogyan lehet a nem mérhető, nem számszerűsíthető tényezőket az értékelésnél felhasználni.

3. Már egészen az új gazdasági mechanizmus előkészítésével kapcsolatos Prinz Gyula dr. ÉM Településfejlesztési Főosztályán készült tervezete, amely az állami tulajdonban levő, nem mezőgazdasági hasznosítású területek értékelési irányelveit állapítja meg. Abból indul ki, hogy ezentúl az állami területek használatáért is fizetni kell, és a díj nagyságát elsősorban a telek értéke szabja meg.

A telek értékét a tervezet szerint azzal a ráfordított munka értékkel lehet egyenlőnek tekinteni, amelyet a területbe annak eredeti természetes állapotától a telek hasznosításáig befektettek. Ezt az értéket növelheti a telek helyzetéből (fekvéséből) adódó érték, amely annak körzetében a társadalom által létesített munkabefektetések telekre eső részéből állhat. Az előbbi a beruházások járulékos költségeinek, az utóbbi az alapközművesítési költségek fogalmának felel meg.

Befolyásolhatják a telek értékét annak a városrendezési tervben előírt rendeltetészerű

felhasználása, illetve új építésügyi szabályzatból adódó megkötöttségek.

A telekérték meghatározására a tervezet a következő tételeket javasolja.

- a) A mezőgazdasági érték, amely egyszerűsített minden terület minimális értéke is.
- b) Egy minden szempontból feltárt területen a közművesítés jelenleg hektáronként mintegy 2 millió forintba tehető költsége, amiből 15% a vízellátás, 30% a csatornázás és szennyvíz-levezetés, 10% a gázellátás, 15% a távfűtés, a többi tereprendezés, útépítés, villany-, távbeszélő vezetékek költsége.
- c) Alapközmű létesítmények és útépítési költségeknek a területre eső hányada, amely kb. a b) pontnak megfelelő nagyságrendű.
- d) Egyes telkeknek a városszerkezetben való kiválóan előnyös elhelyezkedése, valamint különleges helyi értéke. Ez a fenti érték 10—15% lehet.

A széles érték-skála pontosabb meghatározására a település jellege, a közművesítés foka stb. figyelembevételével telekérték-táblázatot kell — a lehető legnagyobb részletességgel — kidolgozni.

A tervezet lényegében a reális értékelés alapjára helyezkedik és céljának, a területhasználati díj megállapításának megfelelően a területben rejlő és a pontosan kiszámítható beruházások értékéből indul ki. Ugyanakkor számításba veszi a városi területértéket messzemenően befolyásoló egyéb (főleg virtuális) tényezőket is. Ennek mértékét — bár a tanulmány erre is tesz célzást — a területek egyszeri értékelésekor a javasolt becslőapparátusnak kell majd esetenként megállapítania.

4. A területértékeléssel foglalkozó kutatás egyik legújabb kísérlete Thuránszky Miklós dr. (OT Beruházási Iroda) tanulmánya, amely a telekérték és telekár gyakorlati számításához ad direktívákat. A telek bizonyos célra való igénybevételekor keletkező veszteség megállapításából indul ki. A veszteség egyrészt a telek „újraelőállítási költség”-éből, másrészt a „ritkasági értéké”-ből tevődik össze.

A telek újraelőállításának költsége két részből áll. Az egyik a mezőgazdasági föld ára, ez azzal az összeggel egyenlő, amely a földterület igénybevételeivel keletkező mezőgazdasági jövedelemkiesés pótlásához szükséges. Ez egyszerűsített a közművesítés nélküli telek árának alsó határát jelenti. A másik veszteség a közműve-

sített, illetve feltárt (fejlesztett) telek elfoglalásakor keletkezik; mértékét a telket érintő és terhelő beruházások költsége fejezi ki.

A ritkasági érték bizonyos telkeknek kedvező fekvéséből, elhelyezkedéséből stb. adódó nagyobb használati értékével közelíthető meg. E tényezők közül egyesek számíthatók (pl. közlekedési előnyök), más hatások viszont csak szubjektív alapon becsülhetők. A becsléshez támpontul használhatók a magánforgalomban kialakult árak, illetve árarányok. Elsősorban a ritkasági érték differenciálja a telekárát Budapest és vidék, belső és külső városrész stb. között.

A telekárát a telek újraelőállítási költségének és ritkasági értékének összege adja.

A mezőgazdasági föld árát egy-egy város beépített területére átlagos értékkel célszerű meghatározni a mezőgazdasági terület értékelésénél alkalmazott módszer szerint.

A közművesítési költségeket (az ún. bekötési költségek nélkül, amelyek a telken emelt felépítmények értékéhez tartoznak) városonként és közműfajtánként kell megállapítani a tényleges állóeszközértékek és az ellátott területek adatai alapján.

A ritkasági érték számításánál némi támpontot nyújtanak a tőkés rendszerben kialakult városcentrumi telekárak. Ezeknél reálisabbnak tartja a tanulmány az optimális beépítési szintszám felvételét. Ha a lakóépületek leggazdaságosabb szintszámának meghatározásánál a bruttó lakásköltség mellett a telekárát is figyelembe vesszük, a nagyobb telekár a magasabb beépítés irányában hat. A különböző szintszámú épületek építési költségeinek ismeretében kiszámítható, hogy átlagban mekkora telekár mellett lesz a középmagas, illetve a magas beépítés gazdaságos.

Ilyen megfontolások alapján a tanulmány Budapest V. kerületében 2000 Ft/□-öl, az ezt környező területen 1000, míg távolabb fokoatosan, illetve az adottságok szerint értékelve 100 Ft/□-ölig csökkenő ritkasági értéket; a vidéki városok centrumaiban 1000—300, míg a távolabbi övezetekben 800—100 Ft/□-öl ritkasági értéket javasol.

Ehhez képest pl. Budapest külső övezeteiben, ahol nincs ritkasági érték, 100—440 Ft telekárak adódnak a közművesítés foka szerint. Ettől beljebb a ritkasági értéknek megfelelően emelkednének az árak. A tanulmány hangsúlyozza, hogy a módszer gyakorlati alkalmazásához meg kellene állapítani az ország valamenyny településére a telekár tényezőket és övezet-határokat. Ez annál szükségesebb, mert véleményünk szerint a ritkasági érték nemcsak a

városcentrumi telekárakat befolyásolja, és így az optimális beépítési szintszám „értékelési tényezőként” való alkalmazása erősen korlátozott, vidéki viszonylatban még sokkal inkább, mint a fővárosban.

5. Ha a városi területet a benne rejlő vagy ráható beruházások összességének fogjuk fel, eljutunk a reális értékelés csúcspontjára, a teljes hálózati értékhez. Ezt az értékelési módot tette vizsgálat tárgyává Kovács Csaba és Kőszegi László tanulmánya, amelyet kézirat alapján ismertettünk.

A szerzők abból indulnak ki, hogy mind a települések közötti, mind a települések belterületére eső hálózatok (utak, utcák, vasutak, víziutak, csővezetékek, energiahálózat, hírközlési vonalak, ár-belvízvédelem és öntözőberendezések, a közúti közlekedés eszközei, szennyvízberendezések, zöldterületek stb.) teljes értéke részei a földárnak, pontosabban a hálózatokkal ellátott területek árának.

Számításuk szerint a települések közötti hálózatok értéke 130—140, a településeken belülieké 40—44 milliárd Ft, ennek 5%-os kamat-terhe kb. 9 milliárd, ezt az összeget kellene évenként a terület használóinak differenciáltan megfizetniük. Mégpedig a következő megosztás szerint. A hálózati érték összege

községi belterületre	2,33—	3,81 Ft/m ²
városi belterületre	85	— 90,77 Ft/m ²
budapesti belterületre	158	—162 Ft/m ²
vidéki belterületre	61	— 68 Ft/m ²

A tanulmány ennek az érték számításnak várható következményeit a következőkben állapítja meg.

- A városi telek jelenlegi forgalmi árai, mivel egyéb érték-, illetve árképző elemeket is figyelembe kell venni, a szerzők szerint nagyon alacsonyak és igen erőteljes emelésre szorulnak.
- A hálózati értékek földárként való kivetésével (járadékosításával) befolyásolni lehet az ipar területi (Budapest és a vidéki városok közötti) elosztását. A járadék ugyanis a fővárosban 9, vidéken 3%-át vinné el a nyereségnek. Ugyanakkor befolyásolná a települések és településrészek (fővárosban) ipari struktúráját, és megkönnyítené a város központibb, más értékes területeit lekötő üzemek, raktárak stb. kitelepítését, távolabbra helyezését.
- A települések horizontális és vertikális kiterjedésének szabályozására is befo-lyást gyakorolna. A településen belüli

hálózatok értékének a telek árába való kivetítése gazdaságilag célszerűvé teszi a többszintes építkezést.

- d) Emelné a lakbéreket. Egy jól közművesített, ritkán beépített lakótelepen a települések közötti hálózatok után 100 Ft/m² földárral és 5%-os kamattal számolva egyemeletes építkezésnél havi 120, nyolcemeletesnél havi 77 Ft többletköltség terhelné az 50 m² alapterületű, két-szobás, összkomfortos lakások bérlőit.
- e) Csökkentené az építkezési kedvet, de csak az egyszintes családi házakat illetően, ami a szerzők szerint „nem hátránya, hanem éppen előnye a hálózatokkal kapcsolatos ár- és járadéknövelésnek, mivel ez az építkezési mód egyénileg és társadalmilag is költségesebb a többinél”.
- f) A tanácsi költségvetésbe a jelenleginél jóval nagyobb pénzeszettek folynának be.

A teljes hálózati érték elméletileg érdekes koncepció, gyakorlati megvalósítása azonban — egynémely kedvező hatása mellett — olyan negatív következményekkel járna, amelyeket semmiféle gazdaságpolitika nem vállalhat.

6. A területbe befektetett beruházásokat veszi az értékelés alapjául Beé Zsolt dr., Nagy Endre és Gyuris Aladár BUVATI-ban kidolgozott ún. investíciós módszere is, de már differenciáltan, egyéb tényezőket is figyelembe véve. Abból indul ki, hogy a területérték mintegy alsó határát azoknak a társadalmi ráfordításoknak az összessége alkotja, amelyek ahhoz szükségesek, hogy valamely terület városi vagy községi (mind termelési, mind kommunális) funkciók ellátására hivatott építmények elhelyezésére alkalmassá váljék. Ezenfelül az illető területnek mezőgazdasági vagy kitermelői (bányászati) értékét is számításba kell venni.

A területek értékének másik (monopolérték jellegű) tényezője abszolút és relatív ritkaságából adódik. Ez a tény a társadalmat arra kényszeríti, hogy a céljainak megfelelő városiasodást a városépítés alapvető (szociális, üzemeleti stb.) követelményei által engedett lehető legkisebb mezőgazdasági területigénybevétellel oldja meg.

A belterületek értékének további tényezői a terület felhasználási lehetőségéhez kapcsolódnak (mintegy a terület használati értéke felé mutatnak). Ezek főleg a terület fekvéséből adódó tényezők, gyakran gazdaságilag is értékelhetők, máskor azonban inkább a piaci értéket körébe tartoznak.

Végül a szocialista rendszerben messzemenően érvényesülő gazdaságirányítás szempontjai az értéket szükség szerint pozitív vagy negatív irányban befolyásolhatják.

Ezek szerint a városi belterületek értékképző komponensei a következők:

a) Bázisértékek

aa) A lakó- vagy iparterületeken belül a közterületek alatt fekvő csatorna-, víz-, gázvezetékek, továbbá az utcák, járdák területre jutó beruházási (újraelőállítási) értéke.

Korrekciókat tehetnek szükségessé

— magasan fekvő, építési szempontból kedvezőtlen területek többletberuházási igényei,

— főútvonal melletti területre jutó többletberuházásból a helyi kihasználás részére is igénybe vehető eszmei hányad.

bb) Helyi (nem összvárosi) jelentőségű egészségügyi, szociális, oktatási, kulturális, zöldterületi beruházások területre jutó értéke.

cc) Új terület esetén az elmaradó mezőgazdasági jövedelem értéke.

b) Kiegészítő értékek

aa) A városi lakosság közszolgáltatásokkal kapcsolatos kiadásainak az átlagtól való eltérését figyelembe vevő finomítások (főleg a távolsággal és a földrajzi fekvéssel kapcsolatosak).

bb) A terület funkcionálási alkalmasságához fűződő értékelések kifejezése (levegő, csend, zöldkörnyezet).

c) Értéktől való eltérések

Preferenciák árpolitikai, szociálpolitikai, városrendezési és -fejlesztési, gazdasági irányítási célok érdekében, figyelemmel a magánforgalomban a vásárlóképes kereslet alakulására is.

Ennek a módszernek az alkalmazásánál két probléma merül fel. Az egyik annak a kérdésnek az eldöntése, hogy az értékszámítás milyen beruházásokat vegyen figyelembe. A másik: hogyan történjék a b) és c) alatti tényezők értékelése.

A beruházásokat a módszer elsődleges és másodlagos bázisértékekre csoportosítja. A szerzők számításokat végeztek, hogy ezek a főváros különböző övezeteiben milyen forintösszeget jelentenek. Kitűnt, hogy az elsődleges (korrekció nélküli) beruházások (közmű, utca)

értéke megközelíti a mai forgalmi árat, a korrekcióval pedig eléri, sőt némely övezetben meg is haladja. A másodlagos beruházások (alapközművek és különböző közintézmények területre jutó értéke) pedig megtöbbszöröznék az előbbi összeget. Ezért a szerzők azt ajánlják, hogy csak az elsődleges beruházások kerüljenek a területértékbe, a többieket más módon (közüzemi díjakban, adókban) kellene elszámolni.

A módszer nem tud mit kezdeni az ún. „kiegészítő értékekkel” és az „értéktől való eltérésekkel”. Ezekben egyrészt sok a szubjektív elem, másrészt a gazdaságirányítás körébe tartozó megfontolás. Olyan tényezőkről van szó, amelyeknek városi viszonylatban nagy jelentőségük van, de ugyanakkor nem minden esetben gyakorolnak tartós befolyást az értékre. Vitatható ugyanis, hogy pl. a preferenciákat szükséges-e egyáltalán a területértékelésben figyelembe venni. A módszer meg sem kísérli, hogy ezekre az értékekre nézve direktívákat adjon, e kérdést a további kutatás számára tartja fenn.

7. Az előzőktől eltérő értékelési módszert alkalmaznak *kisajátítási eljárás esetén*. A kisajátításról szóló 1965. évi 15. sz. törvényerejű rendelet és ennek végrehajtásáról szóló rendeletek a közcélokra vagy lakás- (esetleg üdülő-) építés céljára szükséges telekingatlanok kisajátítás útján történő megszerzésénél a kártalanítás összegét — a település jelentőségének, a közművesítés fokának és egyéb körülményeinek figyelembevételével — *irányárak* alapján állapítják meg.

Az irányár a közművesítettség foka szerint négyesgözenként Budapesten 15—300 Ft, a megyei jogú városokban, Győrött és üdülőterületen 15—240 Ft, megyei székhellyel bíró járási jogú városokban 15—150 Ft, egyéb j. j. városban és néhány nagyobb községben 10—120 Ft, falvakban 5—40 Ft.

Az értékelés a telek rendeltetése és nagysága szerint különböző lehet. A lakó- és üdülőterületen 400 □-ölig a megfelelő irányarat alkalmazzák, az ezen felüli területrésze pedig az érvényes legkisebb irányarat.

A belsőségnek nem lakás és üdülés céljára szolgáló területein (ipari, zöldterület stb.) fekvő beépítetlen telkeket a mezőgazdasági ingatlanokra vonatkozó szabályok szerint értékelik, kivéve, ha nem állnak mezőgazdasági művelés alatt, mert ez esetben a közművesítés nélküli legkisebb irányár alapján történik az értékelés.

(Ez — mellékesen megjegyezve — arra ösztönözhet, hogy ne műveljék a belterületi beépítetlen területeket, mert így kisajátítás ese-

tén telekárat lehet elérni, noha a rendelet szándéka ez semmi esetre sem lehetett.)

A külterületi beépített telek 400 □-öt meg nem haladó részére a legkisebb irányár érvényes.

A telek értékét befolyásoló egyéb tényezők: a terepviszonyok, talajminőség, talajvízhelyzet, a településen belüli fekvés, a villany hiánya, kiépített közút hiánya, az építési tilalom (korlátozás).

A közművesítés fokát csak akkor lehet értéknövelő tényezőként figyelembe venni, ha a közművet a tulajdonos létesítette, vagy a létesítés költségeihez hozzájárult, illetve ha a közmű a tulajdon megszerzésekor már megvolt.

Ez az értékelési módszer megszabott irányáraival kétségtelenül nagyon egyszerű, a bíróságnak még sincs könnyű dolga, amikor a kisajátítási eljárás során a kártalanítási összeget meg kell állapítani. Az irányárak 1955-ben, amikor a rendeletet kiadták, mérsékelt, de még elfogadható forgalmi áraknak feleltek meg. Azóta azonban a telekárak erősen megugrottak, és ma már mind nagyobb a különbség a forgalmi ár és irányár között, ami ellentétben áll a rendelet szellemével. Igaz, hogy az irányáraktól — kivételes és indokolt esetben — el lehet térni. Ha azonban a bíróság eszerint járna el, a kivételből szabály lenne és a rendelet alkalmazása illúziórikussá válna. Sajnos, a sok per így is azt bizonyítja, hogy a rendelet értékelési módszerét rugalmasabbá kellene tenni.

8. Az értékelésnek az előzőnél jóval kevésbé kötött módját alkalmazzák az OTP és az ingatlanközvetítő szervek telekforgalmában. Az értékelés alapja a folyton változó *forgalmi ár*. Feladatuk ezeknek az intézményeknek, hogy bizonyos befolyást gyakoroljanak a piacra, főleg azzal, hogy szervezik és irányítják az ingatlanforgalmat, valamint arra törekednek, hogy a lehetőség szerint megkönnyítsék a közönség telekigényének kielégítését.

Közöttük az OTP dolgozik kötöttebb módon. 1957 óta, amikor az állami házhely juttatás megszűnt, a telekpolitika végrehajtó szerve. A rendelkezésre álló területeket (telkeket) lakásépítés céljára mérsékelt forgalmi áron eladással értékesíti. 1966 tavaszáig kizárólag a tanácsoktól kapott — részben saját, részben kisajátított — telkek értékesítésével foglalkozott. Újabbban a pénzügyet közvetlenül is vásárolhat magánkézből telekingatlant.

Az OTP a forgalmi árat tapasztalati úton vagy az illetékes ingatlanközvetítő szerv becslése alapján állapítja meg. Árpolitikája arra irányul, hogy lehetőleg közeledjék a kisajátítási árhoz. Ez azzal a következménnyel jár, hogy

telekárjai mindinkább elmaradnak a valóságos forgalmi áráktól.

Az *ingatlanközvetítő szervek* feladata egyrészt, hogy összehozzák a magáningatlan (lakóházas és üres telek) kínálatot a kereslettel, másrészt, hogy ellenőrizzék a magánfelek között létrejött adás-vételi ügyleteket. Ezért minden személyi ingatlanra vonatkozó szerződést be kell náluk mutatni a megegyezéses ár jóváhagyása és az előírt 3% jutalék lefizetése végett.

Előzetesen a szerv ingatlan becslést végez, amely az összehasonlító eljárás alapján alakul ki, illetve milyen árakon történtek adás-vételi ügyletek. Ebből kiindulva mérlegeli az ingatlanértéket befolyásoló tényezőket: a terület szabályozott, beépített voltát, közművesítési fokát, fekvését, út- és közlekedési viszonyait, talaját, az ingatlanon levő beruházásokat (kerítés, szőlő, gyümölcs), építkezésre való alkalmasságát stb.

Mindezek figyelembevételével állapítja meg, hogy a szerződéses árat elfogadja, csökkenti vagy felemeli. Nagyon gyakori eset az ár felemelése (abból a megfontolásból, hogy a szerződéses ár feltehetőleg kisebb a valóságos megegyezéses árnál). Ezzel szemben igen ritka a szerződéses árnál olcsóbb értékelés. Ez inkább csak a legdrágább (bizonyos plafont meghaladó) telekáraknál és csak a fővárosi vállalat gyakorlatában fordul elő.

9. A terület-, illetve telekértékelés fentiekben ismertetett változatai a beruházási érték és a forgalmi ár között széles skálát fognak át. Említésre méltó, hogy a metodikailag megalapozott értékelési eljárások figyelmen kívül hagyják a forgalmi árat, ugyanakkor a forgalmi áron alapuló értékelés csak kevésre méltatja a területre jutó beruházásokat. Ugyanez a helyzet nálunk a gyakorlatban is: az ár az értéktől függetlenül alakul, mégpedig sajátos módon úgy, hogy az árban az értéknek (beruházásoknak) csak tört része realizálódik. Kétségtelenül ez az egyik oka a valóságos értékhez képest csekély telekáraknak.

Mi volna a helyes eljárás? A fentiek között melyik módszer látszik leginkább megfelelőnek?

Minden bizonnyal a legegyszerűbb lenne a forgalmi árat megtenni az értékelés alapjául. Nálunk kiterjedt ingatlanpiac működik, évente sok ezer építési telek cserél gazdát, a szabadforgalomban kialakult árak kétségtelenül mondanak valamit a területértékelés számára is. Annál inkább, mert szocialista viszonyaink között az áralakulást általában nem torzítja el a spekuláció. Falusi településeinkre inkább a

telekbőség jellemző, ezért a telkeknek spekulációs célból való összevásárlása itt értelmetlen, de ez a városokban is csak szórványos jelenség. Hatásos eszköz ellene a kisajátítás, ami szükség esetén még hatásosabbá tehető. Helyenként az OTP árpolitikája is mérséklőleg érvényesül. A mi — spekulációtól megkímélt — forgalmi árunk tehát sokkal alkalmasabbak értékelési célra, mint a tőkés piac ingatlanárjai. Ugyanakkor viszont alkalmazhatóságuk korlátozott, mert területeink jelentékeny része fekvésénél, jellegénél, rendeltetésénél fogva soha sem kerülhet piacra, forgalmi ára tehát ki sem alakulhat.

Gyakorlatilag jóval bonyolultabb, bár elvileg és az értékelés céljának jobban megfelelő az *investíciós módszer*, amely a területet érintő beruházások értékéből indul ki. Ennél nagyobb nehézséget okoz annak eldöntése, hogy az értékelés milyen beruházásokra támaszkodjék: az összesre vagy csak egy részére. Ha minden ráfordítást felértékelünk, tehát a teljes hálózatot és az összes kommunális beruházásokat — márpedig ezt kellene tennünk, ha a valóságos értéket akarjuk megállapítani —, akkor ezeknek a területekre vetített összege (az érték) többszörösen meghaladná a jelenlegi forgalmi árat. Ez a városok egyes lakóövezeteiben, ahol telkek forgalmi áron is gazdát cserélnek, visszas helyzetet teremtene, és az ingatlanpiacon nem kívánatos áremelkedést váltana ki.

Ha viszont az értékelés csupán a ráfordítások egy részére, a közvetlen (elsődleges) beruházásokra terjedne ki, akkor a még fel nem tárt területeknek, amelyek eddig semmiféle közvetlen beruházásban nem részesültek, mégint nem lenne értékük. Márpedig a városhoz való tartozás önmagában is értéket képvisel, amely gyakran jóval nagyobb, mint az elsődleges investícióké. De hogyan lehet ezt mérni? Ha lemondunk a teljes (hálózati és kommunális) értékelésről, amely különben nagyon kétes megbízhatóságú, mert egyes részeiben szinte leküzdhetetlen nehézségbe ütközik, akkor nagyon hasznos, szinte nélkülözhetetlen támpontot nyújt a piacnak (az árban kifejezett) értéktétele. Ennek mellőzése azért is helytelen, mert reális értékelési módszereink nem tudnak megbirkózni a virtuális (szubjektív) értéktényezőkkel. Alig valószínű, hogy e tekintetben a feltetelezett vagy önkényes megoldások jobbakk lennének annál, mint amit a forgalmi ár nyújt.

Ezek a megfontolások vezettek a Városépítési Tudományos és Tervező Intézetben az *investíciós érték és a forgalmi ár összekapcsolásának a gondolatára*. És még egy fontos gyakorlati gazdaságpolitikai szempont: csakis olyan értékelési módszer alkalmazásáról lehet szó,

amely nem ösztönöz a forgalmi árak emelkedésére. Ez az előfeltétel jogos és szükséges ahhoz, hogy a kutatást helyes irányba terelje. Ha tőkés rendszerben a területértékelési törekvések kifejezett célja a túlzott piaci árak normalizálására irányul, szocialista viszonyok között még kevésbé lehet indokolt a piaci árak felhajtása. Annál kevésbé, mert az árfejlődés helyenként nálunk is már olyan méreteket ölt, amelyet semmi esetre sem volna helyes az értékeléssel alátámasztani vagy elősegíteni.

A kutatás feladata megkeresni a reális területérték és a forgalmi ár összekapcsolásának legcélszerűbb módját. Ez nem kizárólag — sőt nem is elsősorban — elméleti-módszertani kérdés. Nem valószínű, hogy valamilyen formulával vagy képlettel ki lehetne fejezni. A különböző városkategóriákra és ezeken belül a különböző területfajtákra kiterjedően az érték- és árviszony, valamint az árarányok konkrét vizsgálatával reméljük megtalálni a megoldáshoz vezető utat.

ÚJ KÖNYVEK

- * *Abrams, Ch.*: Housing in the Modern World. London, 1966.
- ** *Akszel'rod, L. Sz.—Lancberg, Ju. Sz.*: Inzsenyernoje blagousztrojsztvo i oborudovanyije zsilih mikrorajonov. Moszkva, 1965.
- * *Altshuler, Alan A.*: The City Planning Process. Ithaca, 1965.
- * *Appleyard, D.—Lynch, K.—Myer, R.*: The View from the Road. Cambridge (Mass.), M. I. T. Press, 1965.
- * *Baburov*: Novij element rasszelenyija. Moszkva, 1966.
- * *Balaksina, E. Sz.*: Vnyesnyeje blagousztrojsztvo mikrorajona. Moszkva, 1964.
- * *Balogh J.*: Művészet Mátyás király udvarában. Budapest, 1966.
- * *Baranov*: Kompozicija centra goroda. Moszkva, 1964.
- ** *Becker, Hans J.—Schlote, Wolfram*: Neuer Wohnbau in Finnland. Stuttgart, 1964.
- * *Boudeville*: Problems of Regional Economic Planning. Edinburgh, 1966.
- * *Bracey, H. E.*: Neighbours in the New Estates and Subdivisions in England and USA. Cambridge, 1964.
- ** *Bruckmann—Hansmartin—Lewis, David*: Neuer Wohnbau in England. Stuttgart, 1960.
- ** *Buchanan—Colin*: Verkehr in Städten. Essen, 1964.
- ** *Barnsz, V. (Burns, W.)*: Britanszkie torgovije centri (British Shopping Centres) Novije tendencii v planirovochnih resenyijah razmescsenyih torgovih centrov. Moszkva, 1966.
- * *Büttner, Oskar*: Parkplätzen und Grossgaragen. Bauten für den ruhenden Verkehr. Berlin, 1967.
- Chombart de Lauwe, P. H.*: Des hommes et des villes. Paris, 1965.
- * *Crichton, R.*: Commuters Village. A study of community and commuting in a Berkshire village. Dawlish, 1964.
- * *Dash, J.—Efrat, E.*: The Israel Physical Masterplan. Jerusalem, 1964.
- Davies, Cl.*: Neighbourhood Groups and Urban Renewal. Illinois, Columbia University Press, 1966.
- * *Dános—Mueller*: Települések gazdaságos rekonstrukciója. Budapest, 1967.
- Dercsényi—Pogány—Szentkirályi*: Pécs. Budapest, 1966.
- Duhl, L.*: The Urban Condition: People and Policy in the Metropolis. New York.
- ** *Eperjessy Kálmán*: A magyar falu története. Budapest, 1966.
- * The Exploding Metropolis. New York, 1958.
- * *Fitz—Császár—Papp*: Székesfehérvár. Budapest, 1966.
- Franek, J.*: Pesi provoz ve meste. Prága, 1964.
- * *Frieden, B.*: The Future of Old Neighborhoods — Rebuilding for a Changing Population. Cambridge, 1964.
- ** *Gebhardt Béla—Hollay György—Mikó Sándor*: A korszerű kereskedelmi hálózat. Budapest, 1966.
- ** *Geographie für jedermann*. Gotha, 1964.
- ** *Gerevich L.*: A budai vár feltárása. Budapest, 1966.
- Gesellschaftliche Einrichtungen in Zentren von Mittelstädten. Berlin, 1966.
- * *Gradosztroityel'sztvo, planirovka i zasztrojka gorodov*. Kijev, 1966.
- * *Granasztói Pál*: Az építészet igézetében. Budapest, 1966.
- ** *Grebin, Martin—Liebich, Wolfgang—Picht, Klaus*: Neue Wohnungen in alten Gebäuden. Hinweise und Beispiele für Um- und Ausbauten im Dorf. Berlin, 1966.
- * *Green, Victor*: The Heart of Our Cities. The Urban Crisis. Diagnosis and Cure. New York, 1964.
- * *Gutkind, E. A.*: Urban Development in Central Europe. New York, 1964.
- ** *Gyetszkije jaszli-szadi. Poszobie po projektirovanyiju*. Moszkva, 1966.
- ** *Hegedüs András—Márkus Mária*: Ember, munka, közösség. Budapest, 1966.
- * *Henn, W.*: Sozialbauten der Industrie. München, 1966.
- ** *Hillebrecht, R.—Müller—Ibold, K.*: Städte verändern ihr Gesicht. Strukturwandel einer Grosstadt und ihrer Region, dergestellt an Beispiel Hannover. Stuttgart, 1962.
- * *Hitchcock*: World Architecture. A Pictorial History. Maidenhead, 1965.
- L'homme et la révolution urbaine*. Paris, 1965.

- * *Horhot, A. Ja.*: Planirovochnaja organizacija gorodszkih promislenih territorij. Moszkva, 1966.
- * *Hornbeck, J. S.*: Stores and Shopping Centres. Maidenhead, 1965.
- Hruska, E.*: Problémy súčasného urbanizmu. Prága, 1966.
- Hruza, Jiri*: Teorie mesta. Prága, 1965.
- ** *Huyghe, René*: L'art et l'homme, I—III. Párizs, 1957—1961.
- Jensen, R.*: High Density Living. London, 1966.
- ** *Joedicke, J.*: Für eine lebendige Baukunst. Notizen und Kommentare. Stuttgart—Bonn, 1965.
- * *Klemm*: History of Western Technology. Cambridge, 1964.
- Knight, Cl.*: Basic Concepts of Ecology. New York, 1965.
- ** *Kolcsenko, N. V.—Kolcsenko, L. N.*: Inzsenyernje oborudovanyije szel'szkih naszelennih meszt. Moszkva, 1966.
- ** Die kommunalen Verkehrsprobleme in der Bundesrepublik Deutschland. Ein Sachverständigenbericht und die Stellungnahme der Bundesregierung. Essen, 1965.
- * *Konduhov, A. N.—Mihajlov, A. B.*: Planyirovka i zasztrojka szel'szkih poszelkov. Moszkva, 1966.
- Kopa, V.*: Zásady urbanistické ekonomiky a THU sidlist' venkovského typu. Prága, 1964.
- * *Krjazsev, V. G.*: Vnerabocseje vremja i szfera obszluzivanyija. Moszkva, 1966.
- * *Lang, L.*: Das Bauhaus 1919—1933. Berlin, 1966.
- ** *Lavrov, V. A.*: Gorod i ego obscsesztvennij centr. Moszkva, 1964.
- * *Lynch, Kevin*: The Image of the City. Cambridge, 1965.
- * Magyar műemlékvédelem 1961—1962. Budapest, 1966.
- * Magyarország régészeti topográfiája, I. Veszprém megye. Budapest, 1967.
- ** Magyar városok. (Szerk. Dallos Ferenc—Szabady Egon). Budapest, 1966.
- Mausbach, H.*: Städtebaukunde der Gegenwart. Düsseldorf, 1965.
- Meyer, J. R.—Kain, J. F.—Wohl, M.*: The Urban Transportation Problem. London, 1965.
- * *Meyerson, M.—Banfield, E. C.*: Boston, a Job Ahead. Cambridge, 1966.
- * Miskolc (Szerk. dr. Csorba Zoltán). Budapest, 1966.
- * *Mumford, L.*: New York et l'urbanisme. Paris, 1965.
- ** *Norberg-Schulz, Chr.*: Logik der Baukunst. Frankfurt/M. — Wien, 1965.
- * *Oesterlen, D.—Hoffmann, D.*: Aufgaben der industrialisierten Wohnungsbau. Essen, 1964.
- Oscsepkov, G. P.*: Gradosztroityel'sztvo — primeri rajonnoj planirovki. Moszkva, 1964.
- * *Ozelenyija gorodov*. Kijev, 1966.
- * *Pahl, R. E.*: Urbs in rure. The Metropolitan Fringe in Hertfordshire. London, 1965.
- * *Paul, H.*: Marktplätze in der DDR. Leipzig, 1965.
- ** *Perczel Károly—Gerle György*: A regionális tervezés és a magyar településhálózat. Budapest, 1966.
- ** *Piltz, Georg*: Bauwerke—Baustile. Leipzig—Jena—Berlin, 1966.
- ** *Pogány Frigyes*: Szobrászat és festészet az építőművészetben. Budapest, 1965.
- * *Ragon, M.*: Wo leben wir morgen? Mensch und Umwelt — die Stadt der Zukunft. München, 1967.
- * *Rasmussen, S. E.*: Experiencing Architecture. Cambridge, 1962.
- * *Rasmussen, S. E.*: London, the Unique City. London, 1961.
- * *Redfield, R.*: The Village That Chose Progress. Chicago, 1962.
- The Regional City: an Anglo-American Discussion of Metropolitan Planning. Ed. Derek Sen. London, 1966.
- Reps, J.*: The Making of Urban America. Oxford, 1966.
- * *Reza, F. M.*: Bevezetés az információelméletbe. Budapest, 1966.
- ** *Román János*: Források és regesták Sárospatak település- és építészettörténetéhez a XVI—XVIII. századi mezővárosi protokollumokban. Sárospatak, 1965.
- Runcorn New Town — Master Plan. Runcorn, 1967.
- ** *Schmidt, Hans*: Beiträge zur Architektur 1924—1964. Zusammeng. u. eingel. von Flierl, Bruno. Berlin, 1965.
- * Der soziale Wohnungsbau der Stadt Wien. Wien, 1964.
- * *Spiegel, E.*: New Towns in Israel
- * Spielplätze und Sportstätten in Wien. Wien, 1963.
- * *Spreiregen, P. D.*: Urban Design. The Architecture of Towns and Cities. New York, 1965.
- * *Szabó István*: A falurendszer kialakulása Magyarországon (X—XV. század). Budapest, 1966.
- ** *Szmirnov, A. A.*: Gorodszkaja goedezicseszskaja szluzsba. Moszkva, 1965.
- * Tanulmányok Budapest múltjából, XVII. sz. Budapest, 1966.
- ** Technische Revolution, Raumordnung und Gemeinden in Westdeutschland. Potsdam—Babelsberg, 1966.
- * *Tetlow, J.—Goss, A.*: Homes, Towns and Traffic. London, 1965.
- * *Verzsnnyikov, Sz. M.*: Domsosztroityel'nije predpriyatija. Moszkva, 1964.
- * *Weaver, R. C.*: Dilemmas of Urban America. Cambridge, 1965.
- * Die wiener Stadtreinigung. Wien, 1964.
- * *Willbern, Y.*: The Withering Away of the City. London, 1965.
- ** Wirtschaftlichkeit von Wohngebieten. Spezielle Untersuchungen zur Wirtschaftlichkeit städtebaulicher Projekte von Wohngebieten. Berlin, 1965.
- ** *Yule, G. V.—Kendall, M. G.*: Bevezetés a statisztika elméletébe. Budapest, 1964.
- * *Zevi, Bruno*: Az építészet megismerése. Budapest, 1964.

A *-gal jelölt művek a BME Városépítési Tanszékének könyvtárában, a **-gal jelölt művek a VÁTI könyvtárában találhatóak.

РЕЗЮМЕ

О ВАЖНЕЙШИХ СВЯЗЯХ ТРАНСПОРТА И ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОЙ НАУКИ, ПОД УГЛОМ ЗРЕНИЯ ТЕНДЕНЦИИ В РАЗВИТИИ ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА

Д-Р ДЬЕРДЬ ЧАНАДИ

Сложное влияние века техники на общество и жизнь человека вызвало коренные структурные изменения в развитии поселений. Из причин, вызывающих эти изменения необходимо особо выделить влияние оказанное техническим уровнем и развитием организации транспорта на планировочную структуру поселений. Появляясь в наши дни в самых различных формах, с одной стороны оказывает влияние на возникающее изменение в исторически сложившихся городских центрах, с другой стороны появляется в виде двигательной силы в размещении и построении новых поселений.

В области выработки современной градостроительной концепции, а на её основе в определении тенденций развития и выводах в последнее время появились многочисленные новые публикации.

В связи с исключительно комплексным характером градостроительных концепций, можно находить много смежных областей, научная разработка которых ещё неполная, где ещё требуется много времени и углубления для перехода к общей динамической концепции взамен местной статической. К ним принадлежат все более усложняющиеся проблемы транспорта и его развития, с одной стороны внутри города как местный транспорт, с другой стороны в сторону города, как пригородный транспорт. Проблемы и решения в этих двух группах вопросов различны, поэтому они могут быть исследованы отдельно, но имея ввиду единую нераздельную систему комплексного развития поселений, включая транспорт, нужно постоянно учитывать принцип равенства тождественных мощностей.

При разработке планов развития между тремя основными элементами транспорта, транспортным средством, инфраструктурой и

человеком должно быть создано такое оптимальное соотношение, которое обеспечивает транспорту — как фактору производства — максимальную эффективность. В ходе градостроительного проектирования это требование расширяется еще таким специальным условием, что транспортный процесс должен укладываться в единую систему, которую представляет собой комплексный механизм градостроительства, и одновременно должны быть удовлетворены экономические, социальные условия, а также потребность градостроительной структуры в движении появляющегося в форме городского транспорта.

Одна из основных проблем городского транспорта это находить равновесие между капиталовложениями могущими быть представленными обществом и практической пользой, могущей быть ими достигнутыми.

Во внутригородском транспорте, в связи с ожидаемым большим развитием числа частных автомашин необходимо будет обеспечить преимущество транспортных средств массового городского транспорта.

Для решения ожидаемых проблем пригородного транспорта нужна будет совместная работа специалистов градостроителей и транспортников.

Проблемы развития градостроительства и транспорта находятся в теснейшей связи.

Возросшая роль транспорта получила решающее влияние в формировании структуры ландшафта и поселений и с его помощью может возникнуть новая система сети поселения.

Планомерное развитие городского транспорта оказывает фундаментальное влияние на формирование постоянно развивающегося города, не только в районах новой застройки, но и в пределах исторически сложившегося

городского центра. Постоянное приспособление города к потребностям живущих и работающих в нем людей потребует непрерывные усилия со стороны инженеров, градостроителей и руководителей города, занимающихся вопросами развития города, чтобы всегда из имеющихся возможностей были выбраны решения служившие общим интересам города. Необ-

ходима выработка совместных взглядов и объединение усилий в различных специальностях. Задача нашего поколения, дать такое направление развитию наших городов, которое может служить основой развития будущих поколений и этим оказать эффективную помощь в решении проблем усиливающегося процесса урбанизации.

ПОЛОЖЕНИЕ И ЗАДАЧИ ИССЛЕДОВАНИЙ В ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОЙ НАУКЕ

Д-Р ПЕТЕР НОВАК

Статья говорит об ожидаемом развитии венгерской градостроительной науки. Обсуждаются те проблемы, которые возникают сегодня, на пороге развития, и средства, методы способствующие этому развитию.

В первую очередь статья занимается проблемой планирования исследований и обеспечения планомерности. В Венгрии в 1965 году оказалось возможным разработать такой перспективный план научных исследований, который с реальным учетом наличных мощностей и наиболее важных задач поставил перед градостроительной наукой взаимосвязанные целенаправленные задачи.

Показатели этого плана:

1. План поставил несколько целей, но в первую очередь нацелен на одну главную центральную задачу. Эта задача состоит в выявлении принципов и методов способствующих социалистической реконструкции венгерских поселений.
2. Содержащиеся в ней цели исследований представляют собой согласованную между собой систему. Параллельно идущие исследовательские направления: исследования проблем реконструкции, научно-теоретические исследования, разработка новых методов исследований и проектирования, исследования в области венгерской градостроительной истории, а также исследования в методике планировки городов и районной планировки. Необходимо особо выделить исследования в области жилищной и коммунальной политики в связи с проектированием поселений.
3. Система содержащих в плане задач обеспечивает, чтобы цель была достигнута с наиболее рациональной последовательностью по времени выполнения отдельных задач. Эту последовательность согласно основной кон-

цепции плана необходимо предусмотреть ещё во время разработки и обсуждения плана.

Статья кратко освещает наиболее важные разделы плана с точки зрения его содержания и для лучшего пояснения связи тематики, объясняет с помощью одного — похоже на сетевого графика — рисунка связи по содержанию и по времени наиболее важных тематических областей перспективного плана исследований.

По времени и по всем темам в первую очередь выполняются исследования настоящего положения и его оценка с точки зрения дальнейшего развития, далее выполняются исследования определяющие направление развития отдельного круга проблем и исследования определяющие потребности. В дальнейшем происходит согласование, объединение направлений и синтез потребностей и возможностей развития. На основе этого синтеза можно и нужно разработать основные положения реконструкции венгерских поселений. Научные исследования, занимающиеся развитием методики во многих местах примыкают к исследованиям по главной группе тематики. Перспектива описанного плана распространяется приблизительно на 5—7 лет. Внутри перспективного плана в интересах практического использования разработаны двухгодичные планы исследования.

После описания содержания, главных направлений и связей перспективного плана статья указывает на некоторые вопросы связанные с развитием градостроительной науки и выполнения исследований. Здесь указывает на то, что область градостроительной науки должна быть определена более шире чем до сих пор. Необходимо включить в наши исследования, обследования практических проблем развития городов и в соответствии с комплексным харак-

тером градостроительной науки необходимо решать сотрудничество со смежными науками. По этому вопросу содержит несколько предложений: в отдельных случаях необходимо создание общего языка т. е. общей концепции. С этой точки зрения особым вопросом является развитие связи между общественными науками и градостроительной наукой. В последнее время получило распространение такой взгляд, что в развитии градостроительной науки имеющей со многими точками зрения технический характер играют роль и многие факторы общественных наук. При таких обстоятельствах очень важно, чтобы была принята во внимание перспективная оценка показателей общественного развития. Этот вопрос является одним из центральных проблем начатых в настоящее время перспективных исследований, Необходимо усилить исследования общественных наук в этом же направлении.

Необходимо также сделать шаг в области изменения спекулятивного характера градостроительной науки. Учет действительности в исследованиях намного больше, чем был до сего времени. В области применения объективных методов измерений пока имеются трудности в производстве инструментальных съемок из-за отсутствия разработанной методики применения точных измерений в области планировки городов. Нужно больше заниматься методами, опирающимися на возможность применения точных измерений: простыми методами учета, применением математических методов. В этой области имеются ряд примеров. В венгерской градостроительной науке математические методы в первую очередь были применены в связи с вопросами экономики, но в ближайшем будущем нужно пытаться их применить и в других областях и более разнообразно.

Для учета реальности и более тесного приближения к ней служат опытные методы исследования, в которых в то же время ставятся ряд проблем. Экономические возможности редко позволяют строительство новых жилых районов и такой метод потребует продолжительного времени для осуществления, что некоторым образом снижает эффективность опыта. Поэтому такой метод обоснован только тогда, когда

речь идет об опыте в отношении фундаментальных проблем и на длительную перспективу, который другим путем не может быть проверен. Практическая ценность метода опытного проектирования значительно ниже чем проверка принципиальных положений в действительности, но этот метод быстрее. Применение приведенных на единый уровень т. н. моделированных проектов делает возможным сопоставить реальные решения учитывающие различные обстоятельства и на основе исследования ряда проектов прийти к определенным выводам. При составлении теоретических проектов сопоставляется проект разработанный на основании действующих в настоящее время принципиальных положений с теоретическим проектом, составленным на основе новых принципиальных положений.

Соотношения исследовательской работы и практической деятельности в последнее время приобретает все большее значение. Из-за комплексного характера градостроительных исследований также и при внедрении результатов возникают ряд проблем. Эффективное внедрение только тогда возможно, если исследователь уже по ходу работы учитывает обстоятельства, даже выбор темы д. б. связан с внедрением. Поэтому выработка правильного соотношения между фундаментальными исследованиями прикладными исследованиями и деятельностью по развитию техники является очень важной. Кажется правильным, что объем прикладных исследований немного превышает объем фундаментальных исследований.

В связи с данным кругом проблем статья занимается вопросом „скорости“ исследований и анализирует возможности оптимального согласования результата со временем затраченным на исследования.

В заключении статья коротко касается организационных проблем исследований. Занимается вопросом структурного построения и связей венгерской градостроительной науки и методами организаций научной работы. В заключении автор перечисляет несколько задач фундаментального значения исследований будущих лет.

СРЕДНЕВЕКОВЫЙ ПЛАН СЕКЕШФЕГЕРВАР И ВОЗНИКНОВЕНИЕ БУРЖУАЗИИ В ВЕНГРИИ

Д-Р ЭРИК ФЮГЕДИ

Восстановление средневекового плана Фегервар (сегодня Секешфегервар) является трудной задачей, потому что топографическое наследие города прервалось, его архив во время турецкого господства погиб, и таким образом мы можем пользоваться только теми остатками, которые сохранились в других архивах.

Несмотря на это нужно было попытаться восстановить план города, потому что г. Секешфегервар был одним из самых основных городов средневековой Венгрии, место коронаций и погребений венгерских королей, он был цветущим торговым центром.

В конце средневековья — Фегервар в административном отношении, церковной иерархии и планировочной структуры был конгломератом нескольких поселений. Сегодняшний центр называвшийся „castrum” был окружен особыми стенами на его территории юрисдикцию выполнял настоятель Собора (Базилики), служившего местом погребения королевской семьи и городской буржуазии.

Буржуазия имела собственную церковь в честь Св. Петра (подчинялся веспремскому епископу), а Собор был подчинен непосредственно римскому святому престолу. „Castrum” был окружен предместьями, из них наибольшее значение имел Будайское предместье, называвшееся „suburbium”, в котором стояли несколько монастырей, церковь Св. Николая и часовня, Настоятель часовни и буржуазия совместно выполняли юрисдикцию над предместьями. Предместье Остров — (insula) составлял центр владения Йоганитов, в нем размещался госпитальный Йоганитов. С юга находим сельскохозяйственное поселение называвшееся Новая-деревня (nova villa).

Сочиние в первую очередь занимается вопросами отдельных элементов конгломерата поселений. Фактически отдельные элементы поселений размещались на островах обширного болота и их соединял узел важнейших дорог Задуная. Дорога, идущая от пештского перехода Дуная соединялась в Будайском предместье с дорогами, идущими со стороны Дьёр и Эстергом, отсюда как одна дорога входила в „Castrum”, где на рыночной площади, расположенной между королевским замком и Собором повернулась на запад, далее в предместье Остров разветвлялась на дороги южные (в сторону г. Печ и Белграда), на юго-запад (в сторону Италии) и на северо-запад (в сторону

Веспрема). Возникновением охраняющего важнейший участок дорожного узла „castrum”-а считали до сих пор время господства венгерского короля I. Иштвана (997—1038), но достоверно, что он только обосновал Собор (вероятно после 1015) и раньше уже стояла на самом высоком месте города церковь Петра, в которой похоронили отца I. Иштвана, воеводу Геца (997). Кажется вероятным, что сердцевиной центра был маленький замок, занимающий холм церкви Петра.

Поселения, окружающие „Castrum” могли возникать в первую половину XII столетия. Церковь „Insula” была обоснована эстергомским епископом и была передана Йоганитам королевой.

В „suburbium” размещалась госпитальная церковь Св. Николая, её возникновение может быть отнесено так-же к началу XII столетия, когда начался подъем венгерских поместничеств на Святую Землю. В середине XII столетия здесь поселились граждане французского происхождения, называвшиеся „latini”.

Привилегии были подтверждены рескриптом IV. Бэла и согласно текста рескрипта их давал I. Иштван и поэтому считались поддельными. Во время анализа диплома автор приходит к такому результату, что привилегии вероятно были дарованы королем II. Иштваном и только в обычай XIII столетия входило приписывать все привилегии первому святому королю. Эти привилегии считались в начале столетия образцом городских привилегий и вновь образованные города получали эти же привилегии. С поселением „latini” и дарованием им привилегий Фегервар стал городом и считаться центром страны — „medium regni” —.

В жизни города решающее изменение внесло нашествие татар (1241). После ухода татар король, опасаясь новых нашествий переселил „latini” в „castrum”. Наверно знаем, что окрестность города была поделена между настоятелем Собора и горожанами, но не знаем о разделе недвижимых в пределах, „Castrum”-а Факт, что в пределах „Castrum”-а и всего города буржуазия юрисдикцию никогда полностью не выполняла, а только совместно с главами больших церковных институтов (настоятель Базилики, магистр Йоганитов, настоятель церкви Николая).

Появление „latini” и привилегии являются очень важными с точки зрения возник-

новения буржуазии и средневекового развития венгерских городов, потому что в Венгрии было введено не Восточно—Европейское немецкое право, не было выселено коренное

население (как в Польше) а было сохранено политическое и юридическое единство венгерского королевства и центральная власть короля в отношении городов и буржуазии.

ВОПРОСЫ ПЛАНИРОВКИ КУРОРТНЫХ И ТУРИСТИЧЕСКИХ МЕСТ

Д-Р ДЬЕРДЬ ГЕРЛЕ

Отдых и туризм как в отношении потребностей лиц принимающих в них участие, так и в отношении нужд развития соприкасающихся территорий и поселений, находятся друг с другом в тесной связи. Градостроительная наука по данной тематике должна обеспечить выработку необходимых условий технико-планировочного характера, как для всеобщего удовлетворения потребности собственного населения, так и для увеличения ожидаемого национального дохода из иностранного туризма. С учетом темпов развития потребности отдыхающих и темпа роста всеобщего и национального туризма, а также изменения характера, расширения отдыха и туризма оказываемого ими влияния друг на друга, в будущем будет недостаточно использовать для этой цели только края, располагающие особыми данными.

С помощью проведения планомерного обследования и анализа всей территории страны необходимо наметить те края, которые в своей совокупности пригодны удовлетворить количественные и качественные потребности отдыха и туризма — подразумеваемая удовлетворение вблизи неселенных мест и потребности повседневного отдыха и отдыха в конце недели.

На территориях намеченных для этой цели, планы дающие направление развитию должны разрабатываться по единой методике.

Обследование и проектирование касается ряда отраслей народного хозяйства, в частности таких, которые должны содействовать созданию и развитию условий для отдыха и туризма, и в частности таких, производственная деятельность и развития которых мешают условиям отдыха и туризма. Создание этих условий — также защита существующих требует

проведения сложной координационной работы, которая может быть выполнена на основе специальных проектов районной планировки мест отдыха.

На территориях намеченных для этой цели должны доминировать основные интересы отдыха и туризма, и где это возможно, нужно подчинить им нужды производственных и прочих отраслей хозяйства.

В рамках комплексного планирования может быть обеспечено не только правильное размещение сооружений, но могут быть созданы необходимые технико-планировочные условия, для удовлетворения на современном уровне кроме персональных потребностей также и нужд производства, обслуживания, распределения и транспорта.

Формирование „макро-структуры” отдыха и туризма т. е территории отдыха и их связи с населенными местами, а также связи государственной и международной транспортной сетью, является задачей общегосударственного планирования. Задачей же отдельных проектов районной планировки конкретных территорий отдыха является формирование „микро-структуры” этих территорий, в которых необходимо определить организационную структуру сети поселения полностью удовлетворяющие транспортные потребности временного и постоянного населения, а так же обеспечивающие все виды обслуживания.

Описанные методические воззрения уже в большей части нашли применение при разработке общегосударственного плана организации отдыха и иностранного туризма, а также в проектах районной планировки разработанных для отдельных более крупных курортных территорий и мест иностранного туризма.

Уже давно опознаны те недостатки, угрожающие здоровью, с которым связана жизнь в городе.

Человек, живущий в городе не пользуется физиологическим и психическим благотворительным влиянием окружающей природы. Поэтому возникли сады, парки, под общим названием зеленые зоны, хотя и в начале больше с эстетической целью. На основании исследований сегодня уже ясно видим, что санитарное значение общественных садов сколь велика.

Вредность чересчур цивилизованной городской жизни не ограничена только вредом физического характера. Сильно распространены и психологические заболевания, медленно действующие поэтому мало заметны, хотя не меньше вредные. Но если городской житель имеет возможность, чтобы часто и систематически углубиться в созерцание объектов, элементов и явлений природы это приносит ему облегчение. В этом большую роль играют легко достигаемые зеленые зоны города.

Специалистам еще остается много сделать, чтобы популяризировать большое санитарное значение городских зеленых зон. Нужно создать условия для спокойного и тихого отдыха, но человек должен иметь возможность быть также и деятельным в окружающей природе. Нам нужны зеленые зоны пригодные для пользования по определенной программе, все это с учетом эстетических требований согласно правил садоводческого искусства. Необходимо планомерно учитывать потребности в зеленых территориях уже с начальных моментов градостроительного проектирования. Недостаточно выделить для зеленых зон только остатки территории или непригодных к застройке. Необходимо исследовать потребности в разрезе разных возрастных групп и разных запросов. Зелеными территориями в основном пользуются дети. Они больше всего нуждаются в хорошем воздухе, в солнце. Игра для них является жизненной потребностью и для этого требуется свободная территория. Пожилые в связи с возрастом и других условий имеют особые потребности. Одновременно с удовлетворением потребительской цели и эстетическое значение является многосторонним. Мы ожидаем от властей предоставления условий для создания новых зеленых территорий, но проектировщики зе-

леного строительства должны также пересмотреть свою работу, удовлетворяют ли их творения специфическим возможностям творчества в области садоводческого искусства. Хотя проекты зеленого строительства являются обязательной частью строительных проектов, но их осуществления зачастую запаздывают годами. Частые случаи, что не предусматриваются необходимые средства на содержания и вложенные многие тысячи общественных денег из-за халатности пропадают.

Имело бы большое значение для всего общества и не только для индивидуальных владельцев, если рядом со старыми и новыми жилыми домами большое внимание обращали бы на озеленение внутри участков. Пренебрежение к вопросу зеленого строительства на десятилетие отбросило назад производство посадочного материала необходимых сортов и соответствующего качества. Особой задачей является с точки зрения развития зеленых зон создание лесонасаждений на промышленных территориях и защитных зонах. Умение, находчивость и знания проектировщика зеленого строительства сможет сберечь значительные средства. Масштаб предстоящих задач по зеленому строительству в стране не позволит поверхностно заниматься этим вопросом, это могло привести бы к значительным потерям и в народохозяйственном масштабе. Развитие последних 3-х десятилетий показывает что круг деятельности проектировщика зеленого строительства выходит за пределы территорий поселений. Таким образом возникает ландшафтное проектирование, в местах больших промышленных концентраций, это стало жгучей потребностью, там уже во многих местах нужно спасать, что можно. Целесообразность требует, что работы такого направления вместо решений частных задач выполняли на основе комплексного проектирования. Рассмотрение задач в таком разрезе привело к возникновению новой области в проектировании выполняемой „архитектором ландшафта” или „планировщиком ландшафта”, который исследует медленно, но с безусловной последовательностью протекающих процессов природы в ландшафте под влиянием деятельности человека и благодаря своей биологической подготовке направляет развитие на правильный путь.

Из-за бурного роста городского транспорта в первую очередь проблемы возникают при развитии городских центров. Как правило, здесь сосредотачивается движение как машин, так и пешеходов. В тоже время улицы и площади сложившихся городских центров относительно узкие потому, что в свое время их проектировали и строили не для потребности автотранспорта.

Автотранспорт городов США больше европейских и хотя по сравнению с европейскими планировочная структура их городов сильно различается, из американского опыта можно вывести много поучений. В этом вопросе статья знакомит с опытом и с точкой зрения В. Грен (Лос-Анжелос). Имеются различия также между европейскими городскими центрами: между исторически сложившейся, возникших позже или в последнее время. В отношении функций городского центра заслуживают внимание выполненный анализ и и статистические данные по гор. Эссен.

Современное градостроительное проектирование считает необходимым разгрузить городские центры. Способ, мера и степень этого различны в зависимости от местных условий.

В статье делается попытка дать типовую классификацию решений.

Разделение пешеходного движения от автотранспорта является принципиальным положением в современном градостроительном проектировании. Потребность разделения в первую очередь возникает также в городских центрах. Разделение двух видов движения имеет и преимущество и недостатки, взвешивание которых наиболее целесообразно выполнить с помощью исследования и анализа „времени доставки”.

Статья знакомит с временем доставки на основании данных одного английского исследования.

Практический способ разгрузки городских центров состоит в усовершенствовании сети массового транспорта и возможного удаления легкового транспорта, имеющего большие потребности в стоянках. Исключенный или переведенный из городского центра автотранспорт вынужден искать себе других путей и таким образом размер движения по прилегающим улицам растёт.

Численным примером для этого служит исследование размера движения центра города Копенгаген.

ОПЫТЫ СТОИМОСТНОЙ ОЦЕНКИ ГОРОДСКИХ ЗЕМЕЛЬ

Д-Р МИХАЙ КЕРЕК

В последнее время вопросом оценки земель все больше занимается и в экономической науке и в хозяйственной политике. Научные исследования в этой области поставлены тоже на порядок дня. Задача состоит в выработке такой методики, которая могла бы дать стоимостную оценку земель, главным образом городских, соответствующую нашим социалистическим отношениям.

В последние годы в данной области были выполнены ряд методических опытов.

Один из них работа д-ра Ласло Фодор, в которой он по данным исследования показателей повышающих и понижающих цену пришел к выводу, что в узком его смысле цену земель определяют необходимые градостроительные затраты общественного труда.

Во время обработки модели цены для некоторых городов, исследуя отношения при цено-

образовании земель рекомендует применения бальной системы относительной оценки местных цен.

В работе д-ра Йозеф Боршош для оценки земель из разных видов цен (рыночная цена, цена прибыли) самым подходящим считается применение потребительской цены, потому что она не зависит ни от колебаний рынка, ни от неподдающихся контролю колебаний прибыли от землепользования.

Проект д-ра Дюла Принц исходит из стоимости вложений в землю, к ней прибавляют еще другие показатели оказывающие влияние на ценообразование городских земель: расположение земель, ее назначение предусмотренное проектом городской планировки, ограничения вытекающие из строительных правил.

Д-р Миклош Турански исходит из установления размера потери в связи с использо-

ванием земли для определенной цели. Потеря складывается с одной стороны из стоимости, „восстановления” земли, с другой стороны — из т. н. показателя „редкости”. Первая выражается сельскохозяйственной ценностью земли и прямыми и косвенными вложениями в землю. Второй показатель может быть оценен только субъективно применительно к рыночной и относительных цен.

Д-р Ласло Кесеги и Чаба Ковач берут в основу оценки полную стоимость вложений непосредственно в землю, в обслуживающие сети (дороги, улицы, железн), дороги, водные пути, трубопроводы, энергоснабжение, связь (и в другие обслуживающие сооружения) зеленой зоны, транспортные средства, очистительные сооружения, защитные дамбы, ирригационные сооружения и т. д.).

Так называемый инвестиционный метод

д-ра Бэ Жолт, Эндре Надь, Аладара Дюриш построен по этому же принципу, но принимает во внимание и другие показатели. Согласно этого ценообразующим компонентам городских земель являются:

- а) базисная цена, стоимость инженерных сетей и объектов коммунального обслуживания селитебных и промышленных территорий,
- б) дополнительная цена связанная главным образом с расстоянием и размещением,
- в) отклонения от цены, льготы примененные в интересах политики цен, социальной политики, градостроительных и других целей.

Выполняемые в Научном и проектно институте по градостроительству последние исследования направлены на разработку методики, обоснованной на совместный учет инвестиционных и рыночных цен.

ZUSAMMENFASSUNG

WICHTIGERE ZUSAMMENHÄNGE DES VERKEHRS UND DER SIEDLUNGS- WISSENSCHAFT MIT RÜCKSICHT AUF DIE ENTWICKLUNGSTENDENZ DES STÄDTISCHEN VERKEHRS

Dr. GYÖRGY CSANÁDI

Die vielfältige Wirkung des technischen Jahrhunderts auf den Menschen und auf die Gesellschaft hat in der Entwicklung der Siedlungen grundlegende strukturelle Veränderungen hervorgerufen. Von den diese Veränderungen herbeiführenden Gründen muss die Wirkung hervorgehoben werden, die der technische Stand des Verkehrs und seine organische Entwicklung auf die Struktur der Siedlungen ausgeübt haben. Dies beeinflusst in den verschiedensten Formen einesteils die Veränderungen in den historischen Stadtkernen, anderenteils zeigt es sich als gestaltende Kraft in der Standortbestimmung und im Aufbau der neuen Siedlungen.

Über die Bildung einer modernen urbanistischen Betrachtungsweise, die Bestimmung der Entwicklungstendenzen und die damit verbundenen Folgerungen erschienen in den letzteren Jahren zahlreiche neue Veröffentlichungen. Infolge des grundlegend komplexen Charakters der urbanistischen Betrachtungsweise gibt es aber noch manche Bereiche, deren wissenschaftliche Bearbeitung nicht vollständig ist, das heisst der Übergang von der örtlichen statischen Anschauung zur umfassenden dynamischen Anschauung braucht noch lange Zeit und Vertiefung. Zu diesen Bereichen gehört das stets schwierigere Problem des Verkehrs und der Verkehrsentwicklung, teils innerhalb der Städte als Ortsverkehr, teils als Pendlerverkehr in die Sätze als Vorstadtverkehr. Innerhalb der beiden Gruppen sind die Probleme und ihre Lösungen unterschiedlich, darum können sie gesondert untersucht werden, wegen der komplexen Siedlungsentwicklung und dem untrennbaren einheitlichen System des Verkehrs muss jedoch das Prinzip der Gleichheit der gleichen Kapazitäten immer berücksichtigt werden.

Die drei Grundelemente des Verkehrs, das

Fahrzeug, die Infrastruktur und der Mensch müssen bei der Erstellung der Entwicklungspläne in eine derart optimale Verbindung gebracht werden, die die maximale Wirksamkeit des Verkehrs — als Produktionsfaktor — gewährleistet. Im Laufe der Siedlungsplanung muss diese Anforderung noch mit der speziellen Bedingung ergänzt werden, dass die grundlegende Erscheinung des Verkehrs dem einheitlichen System des komplexen Mechanismus der Urbanistik zugeordnet werden muss. Der städtische Verkehr muss gleichzeitig die Anforderungen der wirtschaftlichen und sozialen Bedingungen, sowie der Bewegungserscheinung in der urbanistischen Struktur befriedigen.

Eines der wichtigsten Probleme des städtischen Verkehrs ist das Gleichgewicht zwischen den seitens der Gemeinschaft zur Verfügung stehenden Investitionsmöglichkeiten und des durch sie erzielbaren praktischen Nutzens zu finden.

Im städtischen Verkehr wird es wegen der rapiden Zunahme der Privatkraftwagen nötig sein, den Massenverkehrsmitteln den Vorrang zu sichern.

Die Lösung der voraussichtlichen Probleme des Vorstadtverkehrs erfordert die Zusammenarbeit der Fachleute im Siedlungs- und Verkehrswesen.

Die Probleme der Siedlungsentwicklung und der Verkehrsentwicklung sind miteinander auf das engste verbunden. Die erhöhte Rolle des Verkehrs in der Gestaltung der Siedlungslandschaft und der Siedlungsstruktur gewann einen entscheidenden Einfluss und mit seiner Hilfe kann ein neuartiges Siedlungsnetz gebildet werden.

Die planmässige Entwicklung des Stadtverkehrs übt auf den dauernden Wandel des Stadtbildes einen grundlegenden Einfluss aus,

nicht nur in den neuen Siedlungen, sondern auch innerhalb der historischen Stadtkerne. Das ständige Anpassen der Stadt zu den Ansprüchen der darin lebenden und wohnenden Menschen erfordert immer neuere Anstrengungen seitens der Ingenieure, Urbanisten und Leiter der Stadt, die sich mit der Stadtentwicklung beschäftigen, um von den sich bietenden Möglichkeiten stets die dem Gesamtinteresse dienenden Lösungen zu wählen. Die Zusam-

menfassung der verschiedenen Fachgebiete und die Gestaltung gemeinsamer Vorstellungen sind auf diesem Gebiet unentbehrlich.

Unserer Generation kommt die Aufgabe zu, die Entwicklung unserer Städte in solche Bahnen zu lenken, die für spätere Generationen als Grundlage zur Weiterentwicklung dienen können, wodurch wir zur Lösung der Probleme des grosszügigen Urbanisierungsprozesses einen wirksamen Beitrag leisten.

DIE GEGENWÄRTIGE LAGE UND AUFGABEN DER SIEDLUNGSWISSENSCHAFTLICHEN FORSCHUNGEN

Dr. PĚTER NOVÁK

Der Artikel behandelt die zukünftige Entwicklung der Siedlungswissenschaft in Ungarn, erörtert die Probleme, die heute an der Schwelle der Entwicklung entstehen, und die Mittel und Methoden, mit denen diese Entwicklung gefördert werden kann.

Der Artikel beschäftigt sich in erster Linie mit dem Problem der Forschungsplanung, der Gewährleistung der Planmässigkeit. In Ungarn bot sich im Jahr 1965 die Möglichkeit zur Ausarbeitung eines solchen wissenschaftlichen Perspektivplans, der an Betrachtung der Forschungskapazität und der wichtigsten Aufgaben, für die Siedlungswissenschaft wirklichkeitsnahe, zielbewusst bestimmte, miteinander verflochtene Aufgaben festsetzte.

Die Kennzeichen dieses Planes sind:

1. Der Plan setzt mehrere Ziele fest, ist jedoch in erster Linie auf ein zentrales Hauptziel ausgerichtet. Dieses Ziel ist die Klärung der Grundsätze und Methoden, die zur sozialistischen Rekonstruktion des ungarischen Siedlungsnetzes beitragen.
2. Die darin enthaltenen Forschungsziele bilden ein abgestimmtes System. Die parallel laufenden Forschungsrichtungen sind: Die Forschung der Rekonstruktionsprobleme, wissenschaftlich-theoretische Forschungen, die Erschliessung von neuen Forschungs- und Planungsmethoden, das Studium der ungarischen Siedlungsgeschichte, sowie die Erforschung einer Methodik für die Stadt- und Regionalplanung. Ein besonders hervorzuhebendes Gebiet ist die Untersuchung der Siedlungsplanung bezüglich der Wohnungs- und Kommunalpolitik.

3. Das System der Aufgaben gewährleistet, dass das Planziel durch die Erfüllung der Aufgaben in einer zweckdienlichst bestimmten Zeitfolge erreicht werden könne. Diese Zeitfolge muss nach der grundlegenden Konzeption des Planes, bereits bei der Planerstellung und Erörterung vorgesehen werden. Die Studie informiert kurz über die inhaltlich wesentlichsten Teile des Planes und erklärt die inhaltlichen und zeitlichen Zusammenhänge der wichtigsten Themenbereiche zwecks besserer Darstellung der Themen, mittels einer, dem Netzdiagramm ähnlichen Darstellung.

Hinsichtlich der Zeitordnung erfolgt bei sämtlichen Themen vorerst die Erschliessung der gegenwärtigen Lage und die Einschätzung der Entwicklungsmöglichkeiten, dann kommt es zu den Forschungen, die die Entwicklungstendenz der einzelnen Problemenkreise untersuchen und die Anforderungen feststellen. Später geschieht die Abstimmung, Koordinierung und Synthese der Anforderungen und Entwicklungsmöglichkeiten. Auf Grund dieser Synthese sollen und müssen die zur Rekonstruktion der ungarischen Siedlungen nötigen Grundprinzipien geschaffen werden. Die wissenschaftliche Arbeit bezüglich der methodologischen Entwicklung knüpft sich an mehreren Stellen an die Forschung der Hauptthemengruppe. Der bekanntgegebene Plan erstreckt sich auf ungefähr 5—7 Jahre. Innerhalb der grösseren Perspektive des Planes werden zwecks praktischer Anwendung zweijährige, sich überschneidende Forschungspläne ausgearbeitet.

Nacht der Erörterung des Inhalts, der Hauptrichtungen, Zusammenhänge des Per-

spektivplans weist die Studie auf einige Gesichtspunkte hin, die mit der Entwicklung der Siedlungswissenschaft, bzw. mit den Forschungsarbeiten verbunden sind. Im Zusammenhang damit gibt die Studie der Meinung Ausdruck, dass das Gebiet der Siedlungswissenschaft mehr als bisher erweitert werden muss. Auch die Untersuchungen über praktische Probleme der Stadtentwicklung müssen in unsere Forschungen einbezogen und dem komplexen Charakter der Siedlungswissenschaft entsprechend soll das Zusammenwirken mit den angrenzenden Wissenschaften gelöst werden. In dieser Hinsicht macht die Studie mehrere Vorschläge: in manchen Fällen erachtet sie die Schaffung einer gemeinsamen Terminologie, d.h. einer gemeinsamen Auffassung als notwendig. Diesbezüglich springt die Frage der Vertiefung der Beziehungen zwischen den Sozialwissenschaften und der Siedlungswissenschaft hervor. In letzter Zeit ist man der Meinung, dass in der Entwicklung der Siedlungswissenschaft, neben ihres in mancher Hinsicht technischen Charakters, auch zahlreiche Faktoren der Sozialwissenschaften mitwirken. Unter diesen Umständen ist es überaus wichtig, dass wir die Tatsachen und Voreinschätzung der gesellschaftlichen Entwicklung auf grössere Sicht hinaus berücksichtigen mögen. Diese Frage ist ein zentrales Problem der jetzt begonnenen Perspektivforschung und die diesbezüglichen Forschungen der Sozialwissenschaft müssen angeregt werden.

Hinsichtlich der Veränderung des spekulativen Charakters der Siedlungswissenschaft müssen ebenfalls Fortschritte erzielt werden. Die Wirklichkeit wird jetzt viel mehr berücksichtigt, als bisher. Bei der Anwendung von objektiven Messverfahren werden auf dem Gebiet des Städtebaus durch die Unentwickeltheit der Anwendungsmöglichkeiten der instrumentalen Aufnahme und exakten Messungen, einstweilen noch beträchtliche Schwierigkeiten verursacht. Man muss sich mehr mit den Methoden befassen, die sich auf das Prinzip der Messungsmöglichkeit stützen: auf einfache Berechnungen mit Anwendung von mathematischen Methoden. Hiefür gibt es bei uns immer mehr Beispiele. Bisher wurden in der ungarischen Siedlungswissenschaft die mathematischen Methoden vorzüglich für Rentabilitätsfragen angewendet, in der nächsten Zukunft muss aber ihrer Anwendung auch auf anderen Gebieten und mit einer mannigfaltigeren Technik versucht werden.

Der Berücksichtigung der Realität, der besseren Annäherung dienen auch die experimen-

tellen Forschungsmethoden, die gleichzeitig eine Reihe von Problemen mit sich bringen. Den Bau von Versuchs-Wohnsiedlungen lassen die wirtschaftlichen Möglichkeiten nur selten zu, diese Methode erfordert auch eine lange Durchlaufzeit, welche die Wirksamkeit des Versuches einigermaßen reduziert. Darum ist ein solches Verfahren nur dann gerechtfertigt, wenn es sich um eine sehr lange Perspektive und die Versuchslösung grundlegender Probleme handelt, die auf andere Weise keineswegs gelöst werden können. Der Wert der Versuchsplanung als Erfahrungsquelle ist beträchtlich geringer als wenn wir die Prinzipien in der Wirklichkeit ausprobierten, doch ist das Verfahren ein schnelles. Die Anwendung von sogenannten modellierten Plänen, die auf ein einheitliches Niveau umgearbeitet wurden, ermöglicht den eindeutigen Vergleich von reellen, verschiedene Umstände berücksichtigenden Lösungen und bestimmte Folgerungen aufgrund der Untersuchungen vieler Pläne. Bei der Ausarbeitung von theoretischen Plänen wird der aufgrund der gegenwärtigen Prinzipien ausgearbeitete Normalplan mit dem aufgrund der neuen Grundsätzen erarbeitete theoretische Plan verglichen.

Das Verhältnis der Forschungsarbeit zur praktischen Entwicklungstätigkeit wurde in den vergangenen Jahren stets wichtiger. Aus dem komplexen Charakter der siedlungswissenschaftlichen Forschungen erwachsen aber auch bei der Anwendung zahlreiche Probleme. Die wirtschaftliche Anwendung ist nur dann möglich, wenn der Forscher die Umstände bereits im Laufe seiner Arbeit in Betracht zieht, ja sogar die Auswahl der Themen hängt mit der Anwendung zusammen. Darum ist die Schaffung eines richtigen Verhältnisses zwischen der Grundforschung, der angewandten Forschung und der technischen Entwicklungstätigkeit sehr wichtig. Es scheint richtig zu sein, wenn die Beteiligung der angewandten Forschungen diejenige der Grundforschungen etwas übertrifft. Im Zusammenhang mit diesem Problembereich befasst sich die Studie mit der Frage der „Geschwindigkeit“ der Forschungen und analysiert die optimale Koordinierungsmöglichkeit zwischen dem Zeitaufwand der Forschung und dem Resultat.

Schliesslich berührt der Artikel kurz die Organisationsprobleme des Forschungswesens, beschäftigt sich mit dem Ausbau der ungarischen siedlungswissenschaftlichen Forschungsorganisation, mit ihren Kontakten und mit den Organisierungsmethoden der wissenschaftlichen Arbeit. Zusammenfassend hebt der Verfasser einige grundsätzlich entscheidende Aufgaben der kommenden Jahre hervor.

DER MITTELALTERLICHE GRUNDRISS VON SZÉKESFEHÉRVÁR UND DIE ANSÄTZE DES BÜRGERTUMS IN UNGARN

Dr. ERIK FÜGEDI

Die Rekonstruktion des mittelalterlichen Grundrisses von Fehérvár (heute Székesfehérvár) bedeutet eine schwierige Aufgabe, da die topographische Überlieferung der Stadt unterbrochen, das städtische Archiv unter der Herrschaft der Türken vernichtet wurde und so sind wir heute nur an die Fragmente angewiesen, die in anderen Archiven erhalten blieben. Die Grundriss-Rekonstruktion musste trotzdem angestrebt werden, da Fehérvár eine der wichtigsten Städte des mittelalterlichen Ungarns, die Krönungsstadt und Grabstätte der ungarischen Könige und ein blühendes Handelszentrum war.

Ende des Mittelalters stellte Fehérvár eigentlich hinsichtlich der Siedlungs-, Verwaltungs- und Kirchenorganisation ein Konglomerat von mehreren Siedlungen dar. Die als *Castrum* benannte heutige Innere Stadt war mit Mauern umgeben, wo die Bürger der Stadt und der Propst der Basilika — die als Grabstätte für die königliche Familie diente — die Gerichtsbarkeit ausübten. Das Bürgertum hatte seine eigene Pfarrkirche zu Ehren des St. Petrus (diese war dem Bischof von Veszprém zugeordnet), die Basilika war unmittelbar dem Heiligen Stuhl in Rom unterordnet. Das *Castrum* wurde von Vorstädten umgeben, darunter war die als *Suburbium* genannte Vorstadt von Buda die bedeutendste, in der mehrere Klöster, eine St. Nikolaus-Kirche und ein Domkapitel standen. Der Propst dieses Domkapitels und das Bürgertum waren Rechtsbehörde der Vorstadt. Die als Insel (*Insula*) benannte Vorstadt bildete den Mittelpunkt des Besitztums der Johanniter, mit dem Hospital der Johanniter. Im Süden finden wir eine als Neudorf (*Nova Villa*) benannte Agarsiedlung.

Die Abhandlung befasst sich vorerst mit den Fragen der einzelnen Elemente des Siedlungskonglomerats. Die einzelnen Siedlungselemente lagen eigentlich auf den Inseln eines weiten Moorgebiets, und der Knotenpunkt der wichtigsten Strassenlinie von Transdanubien fasste sie zusammen. Der Strassenzug vom Pester Übergang der Donau kommend, vereinigte sich in der Vorstadt Buda mit den Strassen aus Richtung Győr bzw. Esztergom und setzte sich im *Castrum* als eine Gasse fort, von wo sie sich auf dem zwischen dem königlichen Palast und der Basilika erstreckenden Marktplatz nach Westen wendete und sich in der Insel-Vorstadt in eine südliche (Richtung Pécs und Belgrad), südwestliche (nach Italien) und nordwestliche

(nach Veszprém) Strasse verzweigte. Die Entstehung des *Castrum*, das den wichtigsten Teil des Strassenknotenpunktes verteidigte, schrieb man der Zeit während des Herrschens des ersten ungarischen Königs Stefan I. (997—1038) zu, es steht jedoch fest, dass er nur die Basilika gründete (wahrscheinlich nach 1015) und bereits vorher am höchsten Punkt der Stadt die Peterskirche gestanden hat, wo der Vater Stefans I., Fürst Géza bestattet wurde (977). Die kleine Burg am Hügel der Peterskirche bildete wahrscheinlich den Kern der Inneren Stadt.

In der ersten Hälfte des 12. Jahrhunderts mögen die Siedlungen um das *Castrum* herum entstanden sein. Die Kirche der *Insula* wurde vom Erzbischof von Esztergom gegründet und von der Königin den Johannitern übergeben.

Die St. Nikolaus-Kirche im *Suburbium* war ebenfalls eine Hospitalskirche, sie ist wahrscheinlich im 12. Jahrhundert entstanden, zur Zeit der ungarischen Pilgerfahrten ins Heilige Land. Hier siedelten sich Mitte des 12. Jahrhunderts auch die als *Latini* genannten Bürger französischen Ursprungs an. Das Privileg wurde durch das Reskript von Béla IV. aufrecht erhalten und laut Text des Reskripts von Stefan I. ausgestellt, darum wurde es für falsch gehalten. Nach Prüfung der Urkunde kam der Verfasser zu dem Ergebniss, dass der Freibrief wahrscheinlich von König Stefan II. (1162—1172) ausgestellt wurde und es war nur Brauch des 13. Jahrhunderts, dass jedes Sonderrecht dem ersten heiligen König zugeschrieben wurde. Dieses Privileg galt Anfang des 13. Jahrhunderts als Muster für die städtischen Sonderrechte und auch die neu gegründeten Städte bekamen dieses Vorrecht. Mit der Ansiedlung und Privilegisierung der *Latini* wurde Fehérvár zur Stadt und als Mittelpunkt des Landes, als *Medium regni* betrachtet.

Im Leben der Stadt brachte der Einbruch der Tataren (1241) eine entscheidende Veränderung. Nach Abzug der Tataren siedelte der König die Lateiner aus Furcht vor einem neuen Mongolenangriff im *Castrum* an. Wir wissen bestimmt, dass die Umgebung der Stadt unter dem Propst der Basilika und dem Bürgertum geteilt wurde, die Teilung der Immobilien innerhalb des *Castrum* ist uns aber nicht bekannt. Tatsache ist, dass innerhalb des *Castrum* und der ganzen Stadt das Bürgertum nie in den vollen Besitz der Gerichtsbarkeit kam, sondern

diese von den grossen Kirchenvorständen (der Propst der Basilika, der Ordensvorstand der Johanniter, der Propst der St. Nikolaus-Kirche) gemeinsam ausgeübt wurde.

Das Erscheinen der Lateiner und die Privilegien sind vom Gesichtspunkt der ungarischen mittelalterlichen Stadtgestaltung und Entwicklung des Bürgertums darum ausserordentlich

wichtig, weil dadurch in Ungarn nicht das in Osteuropa bräuchliche deutsche Recht zur Geltung kam, und die ansässige Urbevölkerung nicht ausgesiedelt wurde (wie in Polen), sondern die zentrale Macht des ungarischen Königs auch den Städten und Bürgern gegenüber die politische und rechtspflegende Einheit des ungarischen Königreichs aufrecht erhielt.

RAUMORDNUNGSBEZOGENHEITEN DES ERHOLUNGS- UND FREMDENVERKEHRS

Dr. GYÖRGY GERLE

Der Erholungs- und Fremdenverkehr sind hinsichtlich der Ansprüche der darin teilnehmenden Personen, wie auch der Entwicklungsanforderungen der dadurch berührten Gebiete und Siedlungen eng miteinander verbunden. Die Siedlungswissenschaft muss in diesem Themenkreis die methodologischen Bedingungen bezüglich der technischen Raumordnung sicherstellen, die zur Befriedigung der allseitigen Ansprüche der eigenen Bevölkerung und zur Steigerung des nationalen Einkommens durch den vom Ausland zuströmenden Fremdenverkehr notwendig sind.

Wegen der im In- und Ausland stets wachsenden Bedürfnisse, der Erweiterung und Wechselwirkungen des Erholungs- und Fremdenverkehrs, wird für diese Zwecke die ausschliessliche Ausnützung der vorrangig geeigneten Landschaften in der Zukunft nicht ausreichen. Es müssen durch planmässige Untersuchungen und Analysen auch jene Teile des ganzen Landes ausgewiesen werden, die in ihrer Gesamtheit zur Befriedigung der quantitativen und qualitativen Ansprüche geeignet sind — die Befriedigung der täglichen und Wochenend-Erholungen in der Nähe der Wohngebiete mitinbegriffen. Für die zu diesen Zwecken bestimmten Gebiete müssen die Entwicklungspläne nach einer einheitlichen Methodik ausgearbeitet werden.

Die Erschliessung und Plangestaltung berühren eine Reihe von Wirtschaftszweigen, und zwar teils solche, die in der Schaffung und Entwicklung der Bedingungen für den Erholungs- und Fremdenverkehr mitwirken müssen, teils aber solche, deren Betrieb und Entfaltung die Bedingungen der Erholung und des Fremden-

verkehrs stören. Die Schaffung dieser Bedingungen, bzw. deren Schutz beanspruchen eine vielfältige Abstimmungsarbeit, die nur auf Grund von speziellen Regionalplänen für Erholungsgebiete gelöst werden kann.

Auf den hiefür bestimmten Gebieten müssen die grundlegenden Gesichtspunkte des Erholungs- und Fremdenverkehrs dominieren, und wo es möglich ist, müssen ihnen die Anforderungen der Produktion und anderer Zweige untergestellt werden. Innerhalb der komplexen Planung muss nicht nur die entsprechende Standortbestimmung der Objekte, sondern es müssen auch die zur Befriedigung der Produktions-, Verteilungs-, Transport- und Personalanforderungen der zeitgemässen Versorgung notwendigen technischen und Raumordnungsbedingungen mangellos sichergestellt werden.

Die Landesplanung schafft die „Makro-Struktur“ der Erholung und des Fremdenverkehrs, das heisst die Erholungsgebiete und deren Verbindungen mit den Siedlungen, sowie mit dem inländischen und internationalen Verkehrsnetz. Die Regionalpläne der einzelnen konkreten Erholungsgebiete gestalten jedoch die „Mikro-Struktur“ dieser Gebiete, in denen das Siedlungssystem bestimmt werden muss, das die Versorgung der zeitweiligen und ständigen Bevölkerung und die organisatorischen Bedingungen ihrer Bewegung in vollem Masse befriedigt.

Die kurz geschilderten methodischen Gesichtspunkte kommen bei der Ausarbeitung des Erholungs- und Fremdenverkehrsplanes des Landes schon grösstenteils zur Geltung, so auch bei den erstellten Regionalplänen für die Landschaftseinheiten der grösseren Erholungs- und Fremdenverkehrsgebiete.

DIE ENTWICKLUNG VON GRÜNFLÄCHEN IN MENSCHLICHER BEZIEHUNG

Dr. IMRE ORMOS

Die Nachteile der städtischen Lebensweise und die damit verbundene gesundheitliche Gefährdung wurde schon längst erkannt. Der in der Stadt lebende Mensch kann die wohltätigen physiologischen und psychischen Wirkungen der Naturumgebung nicht geniessen. Darum sind Gärten, Parke, in zusammenfassender Benennung städtische Grünflächen entstanden, obzwar vorerst nur aus ästhetischen Gründen. Forschungen haben ergeben, wie gross die Bedeutung der öffentlichen Gärten für die allgemeine Gesundheit ist. Die Schäden des überzivilisierten städtischen Lebens beschränken sich nicht ausschliesslich auf Schädigungen *physischer* Art.

In grossem Masse zeigen sich auch *psychologische* Erkrankungen, die zwar von langsamer Wirkung und deshalb weniger auffällig, aber dafür nicht minder schädlich sind. Wenn aber der Stadtbewohner die Möglichkeit hat, sich oft und regelmässig in die Betrachtung von Naturobjekten, Elementen, Erscheinungen vertiefen zu können, so bringt ihm das eine Erleichterung. Hier gewinnen die leicht erreichbaren städtischen Grünflächen erheblich an Bedeutung. Die Fachleute müssen noch viel unternehmen, um die grosse gesundheitliche Bedeutung der städtischen Grünflächen allgemein bewusst zu machen.

Es muss die ruhige, stille Rast ermöglicht werden, doch soll der Mensch auch in der Natur tätig sein können. Wir benötigen Grünflächen, die zur Verwirklichung eines bestimmten Verwendungsprogramms geeignet sind. All dies soll mit Anspruch auf Aesthetik, grösstenteils nach den Regeln der Gartenkultur geschehen. Die Grünflächen-Antorderungen müssen planmässig von den Anfangsmomenten der städtebaulichen Planung an berücksichtigt werden. Es genügt nicht die Restgebiete oder zu Bebauungszwecken ungeeigneten Gebiete als Grünflächen zuzuweisen. Es muss ein System geschaffen werden. Der Bedarf muss gemäss der unterschiedlichen Altersgruppen und verschiedenen Anspruchstypen untersucht werden.

Der grösste Nutzniesser unserer Grünflächen ist das Kind. Das Kind bedarf am meisten der guten Luft, des Sonnenscheins. Das Spiel ist für ihn ein Lebensbedürfnis und hiezu braucht es freien Raum. Auch die alten Leute haben infolge ihres Lebensalters und weiterer Umstände ihre speziellen Ansprüche.

Neben der Erfüllung der Funktion ist auch

die ästhetische Bedeutung vielfältig. Von unseren Behörden erwarten wir die Möglichkeiten zur Schaffung von neuen Grünflächen, aber unsere *Gartenarchitekten* müssen ihre Arbeit überprüfen, ob sie die *eigenartigen* Möglichkeiten der Gartenbaukunst ausnützen.

Die Gartenprojekte bilden zwar einen erwünschten Teil der vollen Dokumentation des Hochbaus, ihre Verwirklichung verzögert sich aber oft auf Jahre hinaus. Es kommt häufig vor, dass für nötigen Kosten der Gartenpflege nicht gesorgt wird und so geht das investierte Gemeingeld von vielen tausenden Forints verloren. Es wäre für die ganze Gemeinschaft und nicht nur für die einzelnen Inhaber von grosser Bedeutung, wenn wir bei der Gestaltung der Innengärten der alten und neuen Wohnhäuser mit grösserer Sorgfalt vorgehen.

Die Vernachlässigung des Gartenbaus hat die Erzeugung des nötigen Pflanzenmaterials in entsprechenden Sorten und in entsprechender Qualität auf ein Jahrzehnt zurückgestellt. Eine besondere Aufgabe in der Entwicklung der Grünflächen bedeutet die Schaffung von Baumanlagen und Schutzzonen für Industriegebiete. Die Geschicklichkeit, Erfindungskunst und Fachkenntnis der Gartenarchitekten kann zu erheblichen Einsparungen führen. Die Grössenordnung der Gartenbau-Aufgaben des Landes lässt eine oberflächliche Behandlung der Fragen nicht zu, weil dadurch für die Volkswirtschaft bedeutende Schäden entstehen könnten. In der Entwicklung der letzten drei Jahrzehnte hat sich der Betätigungskreis der Grünflächenplaner auch über die Grenze der Siedlung hinaus erweitert. So entsteht die *Landschaftsplanung*, in den grossen Ballungsräumen der Industrie wird das zum brennenden Bedürfnis, dort ist man schon an vielen Orten gezwungen zu retten was noch zu retten ist. Die Vernunft fordert, dass wir diese Arbeiten statt der Lösung von Teilaufgaben, auf Grund einer wirklich komplexen Planung ausführen mögen.

Die derartige Gestaltung der Aufgaben führte zur Bildung des Arbeitskreises des *Landschafts-Architekten*, des Landschafts-Gestalters, der die Wirkung der menschlichen Eingriffe in der Landschaft, die langsamen, aber mit unbedingter Logik ablaufenden Naturprozesse untersucht und mittels seiner biologischen Befähigung die Entwicklung in die richtigen Bahnen lenkt.

DIE VERKEHRSPROBLEME DER STADTZENTREN UND IHRE LÖSUNG

SÁNDOR JAKAB

Die rapide Entwicklung des Stadtverkehrs verursacht zunächst bei der Entwicklung der Stadtzentren Probleme. Im allgemeinen konzentriert sich hier der Verkehr sowohl der Kraftfahrzeuge, als auch der Fussgänger, gleichzeitig sind aber die Gassen und Plätze der alten Stadtzentren verhältnismässig eng, da sie ja seinerzeit nicht für die Ansprüche des Kraftwagenverkehrs geplant, bzw. gebaut wurden.

In den Städten der USA ist der Kraftwagenverkehr grösser, als in den europäischen Städten und obgleich sich die Struktur ihrer Städte von der europäischen Struktur grundlegend unterscheidet, können die dortigen Erfahrungen doch gute Dienste leisten. In dieser Frage gibt der Artikel die Erfahrungen und den Standpunkt von Herrn V. Gruen (Los Angeles) bekannt.

Auch die europäischen Stadtzentren sind unterschiedlich: man unterscheidet zwischen historischen, bzw. später oder jüngst entstandenen Stadtzentren. Bezüglich der Funktion der Stadtzentren wurden in Essen bemerkenswerte Untersuchungen vorgenommen und statistische Daten erarbeitet. Die moderne Stadtplanung hält die Entlastung der Stadtzentren für notwendig. Die Art und Weise und das Mass dieser

Entlastung richtet sich nach den örtlichen Gegebenheiten. Der Artikel trachtet die Lösungen aufgrund charakteristischer Fälle zu gruppieren.

Die Trennung des Fussgängerverkehrs vom Kraftwagenverkehr ist ein Grundprinzip der Zeitgerechten Stadtplanung. Diese Trennung, ihr Mass und ihre Art zeigt sich ebenfalls in erster Linie in den Stadtzentren. Die Trennung dieser beiden Verkehrsarten hat Vorzüge und Nachteile, deren Erwägung am zweckmässigsten durch die Untersuchung und Analyse der Fahrt- bzw. Wegzeit geschehen kann. Die Studie erörtert die Fahrt- oder Wegzeit mittels der Daten einer englischen Untersuchung.

Die praktische Methode für die Entlastung der Stadtzentren ist die Vervollkommnung des Netzes der Massenverkehrsmittel und die womögliche Fernhaltung des PKW-Verkehrs mit seinen grossen Ansprüchen an Parkplätzen. Der aus den Stadtzentren ausgeschlossene oder umgeleitete Kraftwagenverkehr ist gezwungen andere Strassenzüge zu wählen, wodurch der Verkehr der umliegenden Gassen oder Strassen zunimmt. Hierzu dient das Beispiel der Verkehrsuntersuchung des Stadtzentrums von Kopenhagen mit konkreten Daten.

VERSUCHE ZUR BEWERTUNG VON STÄDTISCHEN FLÄCHEN

Dr. MIHÁLY KERÉK

Sowohl die Volkswirtschaft, als auch die Wirtschaftspolitik beschäftigt sich seit einiger Zeit intensiv mit der Frage des Wertes der Flächen. Sie steht auch auf der Tagesordnung der wissenschaftlichen Forschung. Die Aufgabe richtet sich auf die Ausarbeitung einer Methode, die unter unseren sozialistischen Verhältnissen zur entsprechenden Bewertung von verschiedenen — hauptsächlich städtischen — Flächen geeignet ist.

In den letzteren Jahren wurden in diesem Bereich mehrere methodische Versuche unternommen.

Einer davon ist die Studie von Dr. László Fodor, die auf Grund von Untersuchungen der wertsteigernden und wertverringenden Faktoren zu dem Ergebnis gelangt, dass der Wert einer Fläche im engeren Sinn von der damit

verbundenen, gesellschaftlich nötigen städtebaulichen Arbeit bestimmt wird. Nach Untersuchung der Wertverhältnisse der Flächen bei der Erarbeitung der Wertmodelle einiger Städte, empfiehlt die Studie zur Bewertung des relativen Potentialwertes die Anwendung des Punktsystems.

Die Studie von Dr. József Borsos hält von den verschiedenen Wertsorten (Umsatzwert, Nutzwert) den Nutzwert zur Bewertung der Flächen am besten geeignet, denn dieser ist von den Preisschwankungen des Marktes, wie auch von den unkontrollierbaren Veränderungen des durch die Ausnutzung erreichbaren Profits unabhängig.

Der Vorschlag von Dr. Gyula Princz geht von dem Wert der auf der Fläche angelegten Investitionen aus, zuzüglich anderer, den Wert

der Stadtgebiete weitgehend beeinflussenden Faktoren, wie die Lage, die im Bauleitplan vorgeschriebene bestimmungsgemäße Nutzung der Fläche, die Einschränkungen laut der Bauvorschriften usw.

Dr. Miklós Thuránszky geht aus der Feststellung des Verlustes aus, der bei der Inanspruchnahme des Grundstücks für einen bestimmten Zweck entsteht. Der Verlust besteht einesteils aus den „Wiederherstellungskosten“ des Grundstücks, anderenteils aus seinem Raritätswert. Die ersteren sind in dem landwirtschaftlichen Wert des Bodens, sowie in den, das Grundstück belastenden Investitionskosten ausgedrückt. Der Raritätswert kann nur auf subjektiver Grundlage mittels der Umsatzpreise und Preisverhältnisse eingeschätzt werden.

Csaba Kovács und Dr. László Kőszegi nehmen als Grundlage der Bewertung die vollen Investitionskosten der auf dem Gebiet angelegten, bzw. das Gebiet berührenden Leitungsnetze (Strassen, Gassen, Eisenbahnanlagen, Wasserwege, Rohrleitungen, Energienetz, Nachrichtenübermittlungs-Anlagen), sowie anderer Einrichtungen (Grünflächen, Verkehrsmittel,

Abwasseranlagen, Hochwasser- und Binnenwasserschutz, Bewässerungsanlagen usw.).

Die sogenannte Investitionsmethode von Dr. Zsolt Beé, Endre Nagy und Aladár Gyuris stützt sich auf ähnliche Grundsätze, berücksichtigt aber auch andere Faktoren. Hienach sind die wertbestimmenden Komponenten der städtischen Gebiete:

a) die Basiswerte, die Investitionskosten der auf die Wohn- und Industriegebiete fallenden öffentlichen Werke und Gemeinschaftseinrichtungen;

b) die Ergänzungswerte, die hauptsächlich mit der Entfernung und Lage verbunden sind;

c) die Abweichungen vom Wert, die im Interesse von preispolitischen, sozialpolitischen, städtebaulichen usw. Zwecken angewendeten Vorränge.

In jüngster Zeit richtet sich die Forschung im Ungarischen Institut für Städtebau und Raumforschung auf die Ausarbeitung, einer Methode, die auf der Verbindung der Investitionskosten mit den Umsatzpreisen beruht.

SUMMARY

THE MOST IMPORTANT INTERDEPENDENCES OF TRANSPORT AND URBAN SCIENCE, IN VIEW OF THE DEVELOPMENT TREND OF THE URBAN TRAFFIC

Dr. GYÖRGY CSANÁDI

The multifold impact of the century of technical progress on human life and society created fundamental structural changes in the development of settlements. Out of the reasons creating these changes stress must be laid upon the influence of technical standard of transport and its organizational development exerted on settlement structures. These factors appear in the most different forms and have an impact on one hand on the changes of citycentres of historical origin, whilst on the other hand they appear as creative force s in the allocation and structure of new settlements. In the last years numerous new-type publications have appeared in respect of developing modern urbanistic attitude, determining the development trends and drawing the necessary conclusions. Due to the complexity of urbanistic attitude there are still many fields in this connection where scientific elaboration is not yet complete, namely, the switch-over from local static attitude to dynamic attitude requires still a long time and profound study.

This also implies the ever-more serious problems of traffic and communication development, partly within the town (as local transport), and partly in the commuting traffic flowing to the town (as suburban transport). Within these two groups of problems the single problems and their solutions differ from each other, therefore they may be analysed separately, but due to the unified unseparable system of settlement development including communication, the principle of equality of identical capacities must always be taken into consideration.

Whilst preparing the development projects the three basic elements of communication, namely the vehicle, the infrastructure and the human being must be brought into an optimal

interconnection ensuring the maximum efficiency of communication as a production factor. In settlement planning process this requirement will be widened by a special condition, namely, that the basic phenomenon of communication must be integrated with the united system represented by the complex mechanism of urban science, and at the same time in the form of urban traffic it must meet the requirements of movement-type phenomena of social and economic conditions and of urban structure.

It is considered to be one of the most important problems of urban communication, how to find a balance between the public investment potential available and the practical results attainable thereby.

As regards to the communication within the town, it will be necessary to ensure priority for mass transportation vehicles over the potentially increasing number of private cars. As to the solution of expected problems of suburban communication, the common effort of urban planners and communication experts is deemed necessary.

The problems of development of settlements and that of communication are closely connected with each other. The increased role of communication in shaping the settlement-landscape and settlement-structure has become a decisive factor and by its help a new-type settlement network may be created.

The planned development of urban communication exerts a basic influence on the development of the ever-growing town, not only in its newly established populated parts, but also within the historical town-centre. The permanent adaptation of the town to the requirements of people living and working in it needs the uninterrupted efforts of engineers.

urbanists and town leaders dealing with urban development, for selecting the solutions serving the common interests of the town within the limits of potentials available. The coordination of different specialities and the formation of common ideas must be regarded as an indispensable pre-requisite in this field.

It is the task of our generation to establish the development of our towns in a direction which may serve as a base for the further development of future generations and thereby we shall give an effective help to the solution of the problems of large-scale urbanization process.

PRESENT STATE AND TASKS OF URBAN RESEARCH

Dr. PÉTER NOVÁK

This article analyzes the prospective development of Hungarian urban science. It deals with the problems emerging nowadays at the beginning of the development and studies the means and methods suitable for promoting it. First of all the problem of planning the research work and ensuring its purposefulness is surveyed. In Hungary the first opportunity presented itself in 1965 for the elaboration of a perspective scientific research plan, which set up definite tasks to urban science in a comprehensive and resolute manner with a regard to research potentialities and most important tasks.

The characteristics of this plan are as follows:

1. The plan sets numerous targets, but it is chiefly directed to a main central aim: to disclose the principles and methods promoting the socialist reconstruction of Hungarian settlement network.
2. The research aims included in the plan form a coordinated system. The research works running parallel with each other are the following: investigation of reconstruction problems, scientific theoretical researches, revelation of new researching and planning methods, studying Hungarian urban history, as well as researches relating to the methodology of urban and regional planning. The investigation of the connections of settlement planning with housing policy and community services represents a special prominent field of these researches.
3. By the system of tasks included it is ensured that the aim of the plan is approached in the most reasonable succession as regards to the time of performance of the single tasks. According to the fundamental conception of the plan this succession must be prescribed even during the preparation and discussion phases of the plan. The study briefly des-

cribes the most essential parts of the plan from the point of view of its content, moreover, for the purpose of illustrating the main interconnections of the subject, by the help of a drawing similar to a network diagramm it even explains the most important correlations of the perspective plan in respect of content and succession in time. As regards to chronological order, first of all the revelation of the present situation and the evaluation from the point of view of further development must be done, and then comes the turn of researches investigating the development trend of the different problems and pointing out the demands. This is followed by the comparison, harmonizing and synthesis of the demands on one hand, and the possibilities and trends of development on the other. On the basis of this synthesis the basic principles needed for the reconstruction of Hungarian settlements will be laid down. The scientific work dealing with methodological development joins the researches of the main group of themes at many points. The perspective of the plan described lasts for 5—7 years appr. For the sake of practical use two years' research programmes overlapping each other are made within the perspective plan. After the description of the content, main tendencies and interconnection of the plan, the study points to some of the aspects relating to urban science and to the continuation of research work. In the course of the above it is pointed out that the domain of urban science must be extended to a wider scope than it has been done until now. It is necessary to draw into the researches the investigation of practical problems of urban development, furthermore, in accordance with the complexity of urban science the cooperation with the adjoining sciences must be solved. In this respect the study promotes several proposals:

in some cases it deems necessary to create common language i. e. common interpretation. In this respect it is a prominent question, how to further the connections between urban science and social sciences. In the recent times the opinion was voiced that besides the technical character of the urban science, numerous sociological factors play eminent role in its development. Under these circumstances it is very important to take the facts and predictions of the perspective social progress into consideration. This is one of the central problems in connection with the recently started perspective researches; it is therefore necessary to stimulate the researches of sociology in this direction.

Further advance must be made in changing the speculative character of urban science. The realities are taken into consideration in the researches to a much greater extent than it has been done till now. Whilst using objective measuring processes, many difficulties arise now due to the fact that the recording by instruments, the possibilities of the use of precise measuring are not yet elaborated in the field of urban planning.

The methods relying on the principle of possibilities of measuring must be studied to a greater extent: simple reckoning and mathematical methods must be dealt with. In domestic practice an increasing number of precedents can be found in this respect. In the Hungarian urban science mathematical methods were used first of all in the field of the problems of economic efficiency, but in the near future their use with more diversified procedures must be attempted in other fields too.

The experimental research methods also serve for a better consideration of realities and for a better approach to same, but simultaneously they raise many new questions. Due to the limited economic means, the erection of experimental residential quarters is seldom possible, the time of realization required by this method is fairly long, which reduces to some extent its efficiency. Therefore this method is reasonable

only in such cases, when long-term and fundamental problems are to be worked out experimentally, which can not be tested in any other way.

Although the empirical value of projecting experiments is much less than putting the principles into practice, but the former procedure is very fast. The use of projects adapted to united level (the use of so-called „modelled” projects), provides for the possibility of clear-cut commensuration of several realistic solutions taking into account different circumstances, thus making possible to draw some conclusions on the basis of numerous projects. On the other hand, by way of preparation of theoretical projects, comparison can be made between normal projects worked out on the basis of the present principles, and of theoretical projects made according to new principles.

In the last years the importance of connection between research work and practical development activities has considerably grown. The complexity of urban scientific research, however, raised many problems at the utilization. Profitable utilization is possible only in case if during his work the researcher takes the circumstances into consideration, moreover, if even the choice of the (subject) is connected with utilization. It is therefore very important to create correct proportions between basic research, applied research and technical development activity. It seems reasonable if the proportion of applied researches exceeds to some extent that of the basic researches. In this respect the study deals with the „speed” of research work and analyses the possibilities of harmonizing the time spent on researches with their results.

Finally the study briefly dwells on the organizational problems of research work. It deals with the structure and relationships of the Hungarian Urban Science Research Organization and with the organization methods of scientific work. As a summary the author points to some of the tasks of essential importance to be carried out in the next years.

MIDDLE-AGE GROUND PLAN OF THE TOWN SZÉKESFEHÉRVÁR AND THE FORMATION OF BOURGEOISIE IN HUNGARY

Dr. ERIK FÜGEDI

The reconstruction of the middle-age ground plan of the town Fehérvár (to-day called Székesfehérvár) represents a very difficult task, because the topographical tradition of the town was interrupted, the town-archive was destroyed during the Turkish occupation and so we can use only the fragments left in other archives. In spite of all that we had to try to carry out ground-plan reconstruction, because Fehérvár was one of the most important towns in Hungary in the Middle Ages, this was the place of coronation and burial of the Hungarian kings and also a prosperous commercial centre.

Towards the end of the Middle Ages Fehérvár was actually a conglomeration of several settlements in respect settling system, administration and ecclesiastical organisation. The inner town of to-day called then „castrum” was surrounded by separate walls, in its territory the citizens of the town and the provost of the cathedral serving for funeral place of the royal family had the authority of jurisdiction. The citizenship had its separate parish-church in St. Peter's honour (this church belonged to the bishop of the town Veszprém), the Cathedral was subordinated directly to the Holy See of Rome. The *castrum* was surrounded by suburbs, out of these the Buda-suburb called suburbium was the most significant, where several monasteries, the St. Miklós church and a chapel of collegiate church were situated. The provost of this chapel of collegiate church and the citizens had the authority of jurisdiction over the suburb. The suburb called Island (*Insula*) was the centre of the estates of Johannite holy order with the hospital of Johannites in it. In the south we find an agrarian settlement called „New Village” (*Nova Villa*).

This study deals first of all with the question of the elements of the settlement-conglomeration. The respective settlement-elements were actually situated in the islands of a vast marsh and they were connected by the point of junction of the most important route of Transdanubia. The route coming from the Pest passage-way joined the roads coming from the towns of Győr and Esztergom at the Buda-suburb and hence it entered the *castrum* as a single street, where it turned to west in the market place situated between the Royal Palace and Cathedral, and then in the Island-suburb it branched off to south-western route

(leading to Italy) and to north-western route (leading to the town Veszprém). The *castrum* checking the most important part of the junction was thought to be created during the rule of the Hungarian king István I. (997—1038), it is sure, however, that he established only the Cathedral (probably after 1015) and previously the Peter-church situated on the highest spot of the town had already been built up, where Istvan's father, Prince Géza had been buried (977). It is presumable that the nucleus of the inner town was the small citadel situated on the hill of the Peter-church. The settlements surrounding the *castrum* might have been established in the first half of the 12th century. The church of *Insula* was founded by the archbishop of Esztergom and given over to the Johannite order by the Queen.

In the suburbium the St. Miklós church was also a hospital-church, it was presumably founded at the beginning of the 12th century, when the pilgrimages to the Holy Land got a new impulse. Here settled down also the citizens of French origin called „*latini*”. The privilege was sponsored by the written note of the king Béla IV. and according to the text of the note it was made out by István I., therefore it was first supposed to be a forgery. But after the analysis of the document the author came to the conclusion that the privilege probably had been made out by the king István II. (1162—1172) and it had been a custom in the 13th century to attribute every privilege to the first Saint King. At the beginning of the 13th century this privilege was considered as a sample of urban privileges, and the newly founded towns received also this privilege. By settling down and giving privilege to the *latini* Fehérvár became a town and was considered as the *medium regni*, the centre of the country. In the life of the town the *Tartar invasion* (1241) brought decisive changes. After the expulsion of the Tartars the king settled the Latins into the *castrum*, because he was afraid of a new Tartar invasion.

We certainly know that the land around the town was distributed between the provost of the cathedral and the citizens, but we do not know the distribution of real estates within the *castrum*. It is a fact that within the *castrum* and the whole town the citizens never owned fully the authority of jurisdiction, but it was

exercised together with the heads of clerical institutions (the provost of Cathedral, the Johannite superior, the provost of Miklós church).

The appearance of the Latins and of the privileges is very important from the point of view of urban development and formation of bourgeoisie, because thus not the German law,

usually adapted in Eastern Europe, came into power, the local original inhabitants were not settled out (as it happened in Poland), but the central authority of the Hungarian king maintained the political and jurisdictional unity of the Hungarian kingdom even against the towns and its citizens.

REGIONAL PLANNING ASPECTS OF RECREATIONAL AND FOREIGN TOURIST TRAFFIC

Dr. GYÖRGY GERLE

Recreation and foreign tourism are closely connected with each other both from the point of view of the participating persons and of the development requirements of territories and settlements affected. In this sphere urban science has to provide methodological conditions in technical and planning relation, required both for meeting the demands of the local population and for the increase of national income expected from the foreign tourism.

Owing to the general and domestic pace of increase of recreational and foreign tourism demands, and as a consequence of changes, enlargement and interconnections of different kinds of foreign tourism and recreation, in the future it will not be satisfactory to utilize for these purposes only the regions having the most significant characteristics in this relation, but by systematic examination and analysis of the territory of the whole country territorial units must be appointed, which are suitable in their complexity for meeting the quantitative and qualitative demands, including also the daily and week-end recreations in the neighbourhood of residential areas. In the territorial units appointed for these purposes the development plans must be worked out according to common methodology.

The revelation and the elaboration of projects affect several economic branches; one part of these branches has to contribute to the creation and development of recreational and foreign tourism conditions, whilst the development and operational activities of the other part have a hampering effect on the conditions

of recreation and foreign tourism. The formation of the necessary conditions or the protection of the existing ones needs multifold coordinating work which can be solved on the basis of special regional plans of recreation areas only.

In the areas appointed for this purpose the basic principles of recreation and tourism must prevail, and where it is possible, the requirements of production or other branches must be subordinated to these principles. Within the framework of complex planning not only the proper allocation of the objects, but also the technical and regional planning conditions needed for the satisfaction of production, distribution, transportation and personal demands of up-to-date supply must be perfectly ensured.

In national planning the „macrostructure” of recreation and tourism, that means, the recreational areas, their connections with settlements and with national and international communication network will be put into shape. On the other hand, in the regional plans of the particular recreational areas the „microstructure” of the different areas will be shaped, in which a settlement network system securing the organizational conditions of all the supply for the temporary and permanent population must be laid down.

The methodological aspects described above are already largely effective at the elaboration of the national plan for recreation and foreign tourist traffic, and also at the elaboration of regional plans for large contiguous recreational territorial units.

DEVELOPMENT OF GREEN AREAS AND ITS RELATION TO HUMAN BEING

Dr. IMRE ORMOS

The drawbacks accompanying urban life and endangering the health have been recognised long ago.

The town-dweller does not enjoy the favourable physiological and psychical effects of the natural environment. Therefore gardens, parks (commonly called green areas) have been created, first mainly for aesthetical purposes. Nowadays on the ground of researches the significance of public gardens is clearly understood. The harms of the over-civilized town-life are not restricted to injuries of *physical* character only.

The *psychological* diseases are wide-spread and not less harmful, although their effect is slower and therefore they are not so conspicuous. But if the town-dwellers have a chance to become absorbed in viewing the objects, elements and phenomena of nature systematically and frequently, it will bring them relief. The green areas of the town play an eminent role in this respect. The specialists have still much to do for the better understanding of the significance of urban green areas.

The possibility of a quiet rest must be ensured, but apart from this, a chance given to people to be active in natural environment is also badly needed. We need green areas suitable for a definite usage. All these have to be carried out in accordance with aesthetical requirements and rules of gardening art. The demand for green areas must be taken into consideration in a planned manner from the very beginning of urban development planning. It is not enough to allocate for green area purposes those remainder territories, which are not suitable for building. There must be a system in this field. The demand must be examined of different age-groups and different types of requirements.

Our green areas must yield the greatest benefit to children. They need fresh air and sunshine most of all. Playing represents essentials of life for the children and for this purpose open space is required. The elderly people also have their own special demands due to their age and other circumstances.

Besides the aspect of practical use the aesthetical aspects are also important and de-

mand diversified solutions. Our authorities are expected to create the necessary primary conditions, but our *landscape designers* must scrutinize their own work, whether they meet the specific demands of gardening art or not.

Although the garden-project represents a part of the complete documentation of architectural engineering projects, its realization is often delayed for several years. Sometimes the costs of maintenance are not provided and thus many thousand forints of invested public money go to waste because of negligence. It would be of great importance not only for the individuals but for the whole community to pay more attention to creating gardens within plot both at the old and new residential houses.

Owing to the carelessness in the field of gardening the production of the necessary stock of plants of prescribed species and in proper quality is retarded for a decade. The afforestation of industrial plants and creation of protective zones represent a special task in respect of the development of our green areas. The skill, inventiveness and special knowledge of landscape designers may results in considerable savings in this respect. The national dimensions of the tasks in the field of landscaping do not allow a superficial treatment of these questions, because serious losses may arise even on the level of the national economy. Due to the development of the last three decades, the designing activity of green areas goes beyond the limits of the territory of a settlement. This is the origin of the *landscape designing*, which became a pressing necessity in the big concentration areas of industry: in many places of this sort the only way left is to save that can still be saved. It is reasonable to carry out our task of this kind on the basis of complexity of projecting work instead of solving matters of detail. This trend of development led to the origin of the profession of *landscape architect*, to the activity of landscape planning.

This new category means the examination of the influence of active human intervention exerted on the landscape, the investigation of slowly but consistently proceeding processes of nature, and the direction of the development into the right way on the basis of biological knowledge.

TRAFFIC PROBLEMS OF TOWN CENTRES AND THEIR SOLUTION

SÁNDOR JAKAB

Due to the rapid growth of the urban traffic the first difficulties arise at the town centre development projects. Whilst both the pedestrian and vehicular traffic are generally here focussed, the streets and squares of the town centres are relatively not spacious, because at that time they were not designed and built according to the requirements of the vehicular traffic.

The vehicular traffic of the towns of the U. S. A. is bigger than that of the European towns, and although the American town — structure greatly differs from the European one, still many conclusions can be drawn from the experiences gained there. In this connection the article summarizes the views and experiences of V. Gruen (Los-Angeles).

There are differences between the European town centres too, being some of them of historical origin, whilst the other ones are later or recently built. As regards to the town centre functions, the statistical data and analysis made in Essen are worthy of special attention.

According to the up-to-date urban planning principles it is important to release the pressure in the town centres. The ways, ex-

tent and stages of this release, however, vary according to local circumstances. The article makes an attempt to sort the solutions by types of cases.

In modern urban planning the separation of pedestrian traffic from vehicular is a basic principle.

The question of way and extent of this separation rises first of all in the town centres. The separation of the two kinds of traffic has its advantages and disadvantages, which can be best pondered by the examination and analysis of the so called „arrival time”. In the present study the arrival time is surveyed by utilizing the data of an English examination.

The practical way of releasing the burden from the town centres is to improve the mass transportation network and to keep the private car traffic having a big parking requirement at a distance, as far as possible. The vehicular traffic excluded or diverted from the town centre is compelled to find other routes and thereby the traffic of the neighbouring streets will grow. In this respect numerical example is presented by the traffic examination made in the Copenhagen town centre.

ATTEMPTS IN THE VALUATION OF URBAN AREA

MIHÁLY KERÉK

In the recent times social economy as well as economic policy are keenly interested in the problems of the value of the urban area. These problems are also included in the programs of scientific researches. It is aimed to work out a method suitable to value our territories — especially urban areas —, in the conditions of our socialist system. Last year several attempts were made in this field.

On the basis of the investigation of value-increasing and value-reducing factors Dr. László Fodor found that in a strict sense the value of an area is determined by the socially required town building work invested in the area. Following the elaboration of value-models of a few towns and having examined the value relations of the areas in question, he promotes his proposal to use the evaluation by points for the measurement of relative potential value.

According to the study of Dr. József Boros, out of the different value-forms (current-value, profit-value, etc) the use-value is the most suitable one for the valuation of areas, because it does not depend on the price-fluctuation of the market and on the uncontrollable changes of profit attainable by utilization.

The starting point in Dr. Gyula Princz's project is the value invested in the area in question with the addition of other factors having a great influence on the urban territorial value, such as the situation of the area, its utilization according to the provisions of the urban development project, the limitations due to building regulations etc.

Dr. Miklós Thuránszky takes his starting point from the losses arising from making use of the site for a certain purpose. The losses consist on one hand of the „reproduction costs”

of the site, and of its scarcity-value on the other. The former is expressed by the agricultural value of the land and by the investment costs affecting and charging the plot. The latter can be estimated on a subjective basis only, by means, of current prices and price proportions.

In the studies of Csaba Kovács and László Kőszegi the total investment costs of networks invested in the area (streets, highways, railways, water-ways, pipelines, electric power lines, telecommunication lines) as well as other objects (green areas, means of highroad transport, sewage equipments, prevention of flood and inland waters, irrigation equipments etc) are taken as a basis for valuation.

The so-called „investment method” of Dr. Zsolt Beé, Endre Nagy and Aladár Gyuris is

based on principles similar to the above, but other factors are also taken into consideration. According to this method the value-forming components of urban areas are

a) base-values, the share of investment costs of public utilities and public institutions on residential and industrial areas,

b) additional values, connected mainly with distance and situation,

c) deviations from the value, preferential measures taken for price-policy, or for social or urban development purposes etc.

Recently the researches made by the scientific Institute for Town Planning and Research are directed to the elaboration of a method based on the combination of investments and current prices.

TARTALOMJEGYZÉK

<i>Dr. Faragó Kálmán:</i> A szovjet városépítés születésének ötvenedik évfordulójára	5
<i>Dr. Csanádi György:</i> A közlekedés és településtudomány fontosabb összefüggései, tekintettel a városi közlekedés fejlődési tendenciájára	10
<i>Dr. Novák Péter:</i> A településtudományi kutatások jelenlegi helyzete és feladatai	16
<i>Dr. Fügedi Erik:</i> Székesfehérvár középkori alaprajza és a polgárság kezdetei Magyarországon	31
<i>Dr. Gerle György:</i> Az üdülő- és idegenforgalom területrendezési vonatkozásai	46
<i>Dr. Ormos Imre:</i> A zöldterületek fejlesztése az ember szolgálatában	66
<i>Jakab Sándor:</i> Városközpontok közlekedési problémái és megoldásuk	76
<i>Dr. Kerék Mihály:</i> Kísérletek a városi területek értékelésére	88
Új könyvek	98
Idegen nyelvű ismertetés	100

68-5788 — Szegedi Nyomda

Felelős kiadó a Városépítési Tervező Vállalat igazgatója

A kiadói munkát a Műszaki Könyvkiadó végezte

Könyvszerkesztő: Mayer József

A kézirat nyomdába érkezett: 1967. november

Példányszám: 800. Terjedelem: 15,5 (A5) ív

Készült: linószedéssel, íves magasnyomással

az MSZ 5601—59 és MSZ 5602—55 szabvány szerint

MAGYAR
TUDOMÁNYOS AKADEMIÁ
KÖNYVTÁRA

