

307.411

579:28

# Településtudományi közlemények

28.

Budapest, 1979

g



TELEPÜLÉSTUDOMÁNYI  
KÖZLEMÉNYEK



# TELEPÜLÉSTUDOMÁNYI KÖZLEMÉNYEK

28.

BUDAPEST, 1979

TELEPÜLÉSTUDOMÁNYI AKADÉMIA  
KÖZLEMÉNYEK

Szerkeszti és kiadja

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

Szerkesztő bizottság:

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

## A MAGYAR KÖZÉPVÁROSOK KIALAKULÁSA ÉS FEJLŐDÉSE AZ ELSŐ VILÁGHÁBORÚIG

DR. FARAGÓ KÁLMÁN—DR. MAJOR JENŐ

*a műszaki tudományok doktora*

Jelen tanulmány egy nagyobb lélegzetű kutatómunka önmagában is egészet képező részét foglalja össze.\* Tartalma ugyan a címben megjelölt témára korlátozódik, szemléletét és mondanivalóját azonban annak a kutatásnak a célkitűzései szabják meg, amelybe illeszkedik. Ennek következtében általánosabb érvényű feladata is van, mint az, hogy ismertesse városaink egy körülhatárolt csoportjának a kezdetektől a közelebbi múltig terjedő fejlődéstörténetét. Az érthetőség megkívánja ezért, hogy megvilágítsuk az egész kutatás és a most bemutatandó részlet viszonyát.

Kutatásunk legáltalánosabban megfogalmazható célkitűzése — megegyezően sok más eddigi és most folyó kutatásával — az, hogy a településfejlődés törvényszerűségeinek megértése szempontjából fontosnak ítélt összefüggéseket derítsen fel. A hasonló célkitűzésű kutatásoktól megkülönbözteti kiindulása és szemlélete, valamint ebből származóan következtetéseinek jellege. Ez a kiindulási sajátosság abban áll, hogy a kutatás minél egzaktabb és összehasonlítható ismeretek összegyűjtésére törekszik a városok jelenlegi helyzetéről, amelyre előbb szisztematikus történeti visszatekintés és elemzés segítségével igyekszik magyarázatot találni, majd pedig — városaink pillanatnyi állapota és az ezt létrehozó előzmények között felfedezett összefüggésekre alapozva — megpróbál a jövőbeli fejlődés várható alakulására következtetni. Ilyen megközelítés mellett a jelenlegi helyzetet egyfelől a korábbi időszakokban lezajlott folyamatok következményének, másfelől a távlati állapotok kiindulási pontjának kell tekintenünk, ennél fogva a kutatásnak a helyzetelemzés mellett egyaránt van történeti és prognosztikai oldala. Bár jelen tanulmányban múltbeli városfejlődésről lesz szó, tehát csak a kutatás történeti részéből adunk szemelvényeket, mégis — minthogy az a jövőre való kitekintés megalapozását is szolgálja — rö-

viden szólni kell az egész kutatás kiindulásáról, gondolatmenetéről és módszereiről.

### 1. Összefüggések a városfejlődés folyamata és a jövőbeli fejlesztési teendők között

Az utóbbi időben több olyan munka vált ismeretessé, amely az ország településeit vagy azok egy részét bizonyos szempontok szerint vizsgálja, összehasonlítja, értékelést végez, és ennek alapján következtetéseket von le a várható jövőbeli fejleményekre vonatkozólag. A prognosztikai céllal végzett helyzetelemzés tehát ma is — éppen úgy, mint korábban — gyakori kutatási feladat és szívesen alkalmazott módszer. Az egyes munkákat megkülönbözteti a prognózisok tartalma, terjedelme, időtávlata, részletessége stb., valamint ezek képzésének módja.

Ebben a munkában az előrejelzések azon alapulnak, hogy a jelenlegi helyzet és az annak kialakulását elősegítő folyamat elemzéséből a jövőt illetően kétirányú következtetést lehet levonni. Egyfelől arra támaszkodhatunk, hogy a fejlődés eddigi menetéből levezetett egyes törvényszerűségek érvényesülése fejlesztési tevékenységünket bizonyos szempontokból kényszerpályára utalja, vagy legalábbis a lehetőségeket korlátozza; az ebből származó következményeknek, illetőleg ezek variációinak felismerése megkönnyíti a kitekintést városaink jövőjére. Másfelől a városok fejlődési folyamatában — az általános városfejlődésben való részvételük mértékétől függően — fejlesztési energiák halmozódtak fel. Ezek közül egyesek folyamatosan alakultak, mások relatíve rövid idő alatt jöttek létre, és voltak olyan korábbi fejlesztési energiák is, amelyek — mivel nem hasznosították őket — megsemmisültek, vagy pillanatnyilag lappanganak. A fejlesztési energiák, illetőleg azok társulásai következtében egy adott város egyes rendeltetések betöltésére különösen alkalmas, vagy legalábbis könnyűszerrel azzá tehető. Mivel feltételezhető, hogy a továbbiakban elsősorban ezek a rendeltetések fognak kibontakoz-

\* A kutatás a Budapesti Műszaki Egyetem Városépítési Tanszékén folyt részben a Városépítési Tudományos és Tervező Intézet megbízásából 1973-tól kezdődően. Az adatok gyűjtésében és feldolgozásában a szerzők munkatársai voltak: Kántor Miklósné és Szegő Mária.

ni, a városok belső fejlődési folyamatának több vagy kevesebb lehetséges fejleménye logikai úton felvázolható.

Mind a városfejlődés törvényszerűségeinek érvényesüléséből származó következmények felismerése, mind a fejlesztési energiák számbavétele elsődlegesen a városok fejlesztési fogadóképességéről ad tájékoztatást. A fejlődésnek vannak azonban kívülről érkező mozgatóerői is, amelyek a városokat — bizonyos, széles körű összefüggéseket figyelembe vevő központi elhatározások alapján — országos vagy szűkebb környezetükre szorító termelési, ellátási, igazgatási, üdülési stb. szerepekkel ruházzák fel és ezekre képessé akarják tenni. Ha megkülönböztetjük a városfejlődésnek, illetve -fejlesztésnek ezt az alkalmassági és követelményi oldalát, akkor kutatásunk prognosztikai része — amely csupán a fejlődés belső meghatározóit veszi számba — tulajdonképpen arról tájékoztat, mennyire alkalmasak a városok a külső fejlesztések fogadására, vagy más szóval: olyan ismeretekhez juttathat, amelyek nem annyira a városok jövőjét, mint inkább célszerű fejlesztésüket illetően adhatnak támpontokat.

A kutatás prognosztikai része a jelenlegi helyzet feltárásán és elemzésén keresztül kapcsolódik a történeti előzményekhez. A jelenlegi helyzet megismerésének nyilvánvalóan az is célja, hogy lehetővé váljék általa a városok, város csoportok jellegzetességeinek összehasonlítása. Emiatt és a városok nagy száma miatt is különös jelentőséget kapott a *feltárási munka számszerűsítésének feladata*. Ezzel egyértelművé vált, hogy a „jelenlegi helyzet” időpontja csak a legutóbbi népszámlálás lehet, mivel ez valamennyi városra azonos gyűjtési módszer alapján közöl rendszerezett számadatokat. A feltárási munka bázisát tehát az 1970. évi népszámlálás adatai képezték, az azóta bekövetkezett fejlemények közül azoknak a regisztrálásával, amelyek a népszámlálási adatokat megközelítő pontossággal számszerűsíthetők. Felesleges lenne ezen a helyen részleteznünk a feltárás témáit és az adatsorok mutatószámokká való alakításának módszereit egyrészt azért, mert a jelenlegi helyzetről így kialakított kép ismertetésére jelen tanulmányban nem kerül sor, másrészt pedig köztudott, milyen lehetőségeket kínál a népszámlálás városaink lakossági, területi viszonyainak, termelési szerepének, infrastruktúrájának jellemzésére.

Mostani mondanivalónkra is van azonban hatása annak, hogy a városok jelenlegi helyzetének vizsgálatát az 1970. évi népszámlálásra alapoztuk. A célszerűség megkívánta ugyanis, hogy a történeti visszatekintést — mint a pillanatnyilag regisztrálható jellegzetességek előzményét és részbeni előidézőjét — szintén elsősorban a népszámlálások időpontjához és adatsoraihoz kössük. A történeti vizsgálódás nagyobbik részét

ezek szerint a megelőző népszámlálások adatainak az 1970. évi népszámlálás rendszerével megegyező feldolgozása és értékelése képezte. Ezáltal elérhető egy adott időpontra vonatkozólag a feltárás egységessége, nemkülönben a megelőző, illetőleg későbbi időpontokban fennállott helyzettel való egzakt összehasonlítás. Önmagában azonban ez még nem elegendő a történetiség értékeléséhez.

A népszámlálási adatok — mint köztudott — meghatározott napon fennállott állapotot mutatnak be. A városfejlődés során azonban sűrűn bekövetkeznek olyan események, amelyek nem kötődnek ehhez a naphoz, hosszabb folyamat végét vagy közbülső állomását jelentik, ugyanakkor az illető város jellemzésénél nélkülözhetetlenek, és legtöbbször magyarázattal is szolgálnak a számszerűsített jellegzetességek keletkezésére. Az említett mozzanatok egyik része a magyar városfejlődés menetéből származik, és a városok mindegyikében vagy legtöbbszörben regisztrálható, csupán megjelenésének formája és ideje, intenzitása, esetleg következménye változik városonként. Ennek folytán vizsgálódásaink háttérét képezte a teljes hazai városfejlődés figyelemmel kísérése, sőt még tágabban, az arra ható történeti, társadalmi-gazdasági és technikai jelenségek, illetve folyamatok kiemelése is. A nem számszerűsíthető mozzanatok másik része egy adott városra (esetleg város csoportra) jellemzően egyedi, amilyen például a termelés egyes ágainak jellegbeli átalakulása, nagyobb városátalakítási műveletek befejezése és megkezdése, az igazgatási szerep változása, jelentősebb telepítések stb.

A városfejlődési folyamat teljes értékű felvázolásában és értelmezésében egyaránt szerepet kell adnunk a számadatoknak és az eseményeknek. Városaink múltját vizsgálva majdnem egyértelműen meghatározható az az időpont, amelyet követően főleg számszerűsítésen alapuló összehasonlítások segítségével ismerhetők fel a fejlődés legfontosabb jelenségei, míg az azt megelőző korszakok jellemzésénél inkább a fejlődés leírása mellett az arra ható folyamatok, mozzanatok kiemelése és következményeinek keresése lehet célravezető. Többféle megfontolás alapján is *a századforduló táján* kell keresnünk ezt a fordulópontot. Egyebek között ekkorra fejlődtek ki a közigazgatási reform szerint a települések megállapított szerepéből kifolyólag a hálózati kapcsolatok és a települések közötti munkamegosztás, azaz a településkategóriáknak megfelelő tartalom már érvényre jutott. Ugyancsak e század elejére tehető a városokban a gyár-  
ipar megtelepülése; fennálltak továbbá a technikai feltételei a mai értelemben vett infrastruktúra létrejöttének. Ennek következtében *jellemző már és egyben mérhető* is, meddig jutottak el az egyes városok az iparosodásban és az infrastrukturális fejlettségben. Nem elhanyagolható jelentőségű az sem, hogy az akkori építési tevé-



kenység nagyrészt ma is használatos épületeket és létesítményeket produkált.

A számszerűsítésen alapuló vizsgálat sorozat kezdeti időpontjához fűződő elméleti megfontolások gyakorlati érvényesítését elősegíti, hogy viszonylag széles és a későbbiekkel nagyrészt egybevethető adatbeli háttérrel rendelkezünk századunk első évtizedéből, az 1910. évi népszámlálásból és az azt kiegészítő igen részletes statisztikai adatgyűjteményekből. Így lehetőség nyílt arra, hogy a mai helyzet előzményeit az 1910. évi bázisra felépítve, az akkori és az 1970. évi népszámlálással összehasonlítható adatok feldolgozásával vizsgáljuk.

Városaink múltjának 1910 előtti szakaszával foglalkozva, minél korábbi időkről van szó, annál kevésbé lehet számszerű adatokra támaszkodni. Nemesak az adatok egyre ritkuló sorozata miatt, hanem azért is, mert mind bizonytalanabbak a viszonyítási lehetőségek. Kevésbé ismerjük, hogyan képezték és értelmezték, mire vonatkoztatták akkoriban az adatokat, ezenkívül pedig a korrekt használathoz rekonstruálni kellene a korabeli területi viszonyokat és települési hierarchiát, márpedig ez gyakran lehetetlen. Így a felkutatható számszerűsítések nem rendszerezett egybevetésekre szolgálhatnak, hanem a városfejlődés (az egész városállomány, egy város csoport vagy egy adott város fejlődése) bizonyos időszakbeli jelenségeinek jobb megértéséhez segítenek hozzá. A városfejlődés folyamatának szokásos leíró módszereihez kell tehát fordulnunk, de természetesen nem átfogó várostörténet megszerkesztésével, hanem a kutatási cél szempontjából lényeges momentumok, okok és következmények kiemelésével.

Fentiek alapján önként adódott történeti vizsgálódásaink módszere, amely egyben meghatározza azok ismertetésének módját is. Az 1910. évet tekintve történeti feltárásunkban a fordulópontnak, az azt megelőző korszakok eseményeiből azokat kell kiemelnünk, amelyek az 1910-ben fennállott, számszerűségeivel sokoldalúan jellemezhető helyzet kialakulásához vezettek, illetőleg azt magyarázzák. Azt pedig, hogyan jutottak el a városok 1970. évi állapotukba 1910-beli helyzetükből, a két időpont közötti népszámlálás ritmusának megfelelő részletes, számszerűségeken alapuló összehasonlító feltárásokkal dokumentáljuk. A kétféle feldolgozási mód nem válik el mereven egymástól, mert az 1910 előtti korszakok bemutatásánál is felhasználtunk a rendelkezésre állók közül annyi számadatot, amennyi az említett értelmezési problémák ellenére lehetséges volt, az ezt követő időszak jellemzésére pedig igyekeztünk — a számszerű adatok mellett — kiemelni a városfejlődésre ható mozzanatok közül a témánk szempontjából legjelentősebbeket.

A feltárások elvégzéséhez fűződő megfontolások lényeges része, hogy hány és milyen várost vonjunk be vizsgálatainkba. Könnyű belátni,

hogy egyszerűen gyakorlati okokból is lehetetlen lenne a teljes városállománnyal foglalkozni. Egy ilyen vállalkozás akkora adatmennyiség feldolgozását tenné szükségessé, amely — a megszerzés nehézségeitől eltekintve — áttekinthetetlen lenne. Ha pedig az adatok számának csökkentése végett a feltárás témáit és részletességét korlátoznánk, olyan lényeges felvilágosító soktól esnénk el, amelyek hiánya a kutatási célkitűzések elérését veszélyeztetné. A városok egy részének a vizsgálatból való kirekesztése azért is kívánatos, mert városállományunk nem homogen összetételű, és bár kutatási célkitűzéseink eléréséhez minél többfajta városi sajátosság tanulmányozása kívánatos, mégis a kialakuló összképet nagyon megzavarná, ha bevonnánk olyan városokat, amelyek egyedisége egészen nyilvánvaló. Ilyen egyedi jelenség a városállományban mindenekelőtt Budapest, nagyságát, jelentőségét, infrastrukturáját, történeti fejlődését stb., nemkülönben fejlesztési problematikáját tekintve. A főváros kirekesztése különleges fejlettsége miatt indokolt, de ugyanilyen megfontolásra juthatunk az ezzel ellentétes tulajdonságú városok esetében is. Azokra a településekre gondolunk itt, amelyek a közelmúltban elnyerték ugyan a városi rangot, de jellegzetességeik nagyobb része még nem érte el a városiasságot; városállományunk helyzetének megítélésében és a fejlesztési teendők felismerésében ez ismét speciális szektort jelent.

Ha az összképet zavaró egyedi jelenségek csökkentésére irányuló törekvés amúgy is bizonyos városok kizárásához vezet, önként adódik az a megfontolás, hogy koncentráljuk figyelmünket a városállomány egy meghatározott részére. A kutatás által tisztázandó kérdésekből kiindulva, a közelebbi vizsgálat alá veendő városok kiválasztásánál három szempont együttes érvényesítését lehet megkövetelni:

1. A feltárási és értékelési munkák lehető egységessége érdekében olyan város csoportot célszerű kiemelni, amelynek tagjai a legfőbb jellegzetességek tekintetében *nem különböznek lényegbevágóan egymástól*. Így például — természetesen bizonyos határok között — kívánatos a hasonló lakosság szám, központi szerep, termelési jelentőség, infrastrukturális fejlettség stb., mindez a jelenlegi (1970. évi) helyzetben, függetlenül a történeti előzményektől.

2. Mivel az elemzés elsődlegesen a jövőt illető következtetések levonását célozza, feltétel, hogy a vizsgálandó városok jelenlegi helyzetük ismérve alapján *fejlődőképsek legyenek*. A fejlődőképesség abban mutatkozik meg, hogy legyenek meg bennük a fejlesztés számára fontos belső energiák, ugyanakkor fejlesztésük indokai álljanak fenn a településhálózat egészének oldaláról is.

3. A korlátozás csak akkor engedhető meg, ha nem akadályozza, hogy következtetéseinket — vagy legalábbis azok jelentős részét — általáno-

síthassuk az egész városállományra. A vizsgálandó városok ezért nem képezhetnek elszigetelt csoportot, hanem mind jelenlegi helyzetüket tekintve, mind pedig fejlődési folyamatuk fő vonatkozásaiban *legyenek rokonságban más városokkal is*, mégpedig minél többel és minél több időkeresztmetszetben.

Ha az 1. feltétel szerinti összetartozó város-csoportoknak tekintjük — durva megközelítéssel — a nagyvárosokat, a középvárosokat, továbbá a nagyszámú kisváros közül azokat, amelyek legfőbb jellegzetességeik tekintetében hasonlítanak egy-máshoz, nyilvánvalóvá válik, hogy kutatási céljainknak *csakis a középvárosok kiemelése* felelhet meg. A nagyvárosok különleges fejlődőképességük folytán természetesen eleget tesznek a 2. feltételnek, de kis számuk, sokféle egyedi sajátosságuk miatt a 3. feltétel nem vonatkoztatható rájuk. Ha a kisvárosok közül sikerülne olyanokat kiválasztanunk, amelyek eleget tesznek a 2. feltételnek, azaz fejlődőképesekek, nem valószínű, hogy ezek tanulmányozása a nagymértékű különbözőségek miatt a többi városra — főleg a nagy- és középvárosokra — általánosítható tanulságokhoz vezetne, vagyis a 3. feltételt nem lehetne teljesíteni.

A középvárosok melletti döntésünket azonban nemcsak az indokolja, hogy a másik két város-csoport kevésbé látszik alkalmasnak a kiválasztásra, hanem az is, hogy maguk a középvárosok igen előnyös tulajdonságokkal bírnak vizsgálataink és azok alapján következtetések levonása szempontjából. A 2. feltételként említett fejlődőképesség feltétlenül jellemző rájuk, mert olyan városok tartoznak ide, amelyek komoly fejlesztési energiákkal rendelkeznek, jelenleg is kiemelt módon részesülnek az ország városfejlesztésre fordított eszközeiből, és a távlati előirányzatok szerint további gyors fejlődésük a népgazdaság, valamint a településhálózat egészének oldaláról egyformán fontos érdek. Többféle szempontból is eleget tesz a középvárosok csoportja a 3. feltételnek. Jelenlegi helyzetüket tekintve a nagyvárosok és a kisvárosok között helyezkednek el, olyan tagjai tehát a városállománynak, amelyekről leginkább feltételezhető a többi városokkal való rokonság. Ami pedig múltjukat illeti, vannak köztük olyanok, amelyek korábban nagyvárosnak számítottak, mások kisvárosból, sőt községből nőttek középvárossá, tehát magukkal hozták korábbi időszakokban szerzett és más város-csoportokra jellemző sajátosságait is. Így fejlődésük menetének elemzése alapján olyan következtetésekhez juthatunk, amelyek nagyobb része értelemszerűen vonatkoztatható lesz más, hasonló eredetű, de eltérő helyzetbe került városokra is. Értelemszerűen ide tartozik továbbá az az egyáltalán nem lényegtelen szempont, hogy a középvárosok létszáma még nem gátolja az áttekinthetőséget, ugyanakkor elegendő a városállomány reprezentálására. Előnyös végül az is, hogy a középvárosok az or-

szág minden részén előfordulnak, ennek folytán a táji sajátosságoknak a városfejlődésben való érvényesüléséről is információkat szerezhetünk.

Kérdés ezek után, hogy az ország mely városai tekinthetők középvárosoknak? Ami *jellemző lakosság számukat* illeti, a felső határ eldöntése nem jelent problémát: alacsonyabbnak kell lennie, mint az öt nagyváros közül a legkisebbeknek a lakosság száma. Az 1970. évi népszámlálás szerint a 77 963 lakosú Kecskemét követi lakosság számában a nagyvárosokat, tehát a legnagyobb középváros Kecskemét. Az alsó határ megvonása már kevésbé egyértelmű. Többféle megfontolás alapján is az látszott célszerűnek, ha azok a városok, amelyek nagyságuk alapján sorolódnak be a középvárosok közé, legalább 40 000 lakosúak. Korábbi más irányú kutatásaink azt igazolták ugyanis, hogy a magasabb szintű városi szolgáltatások nyújtásához szükséges intézmények és létesítmények megvalósítása és működtetése nagyjából ennyi lakos számára válik gazdaságossá, márpedig a középváros fogalmához hozzátartozik a helyszíni magasabb szintű ellátás. Másik oldalról a magyar városok konkrét nagyságrendi viszonyait tanulmányozva nyilvánvaló, hogy a mintegy 40 000 lakosú Zalaegerszeg és Nagykanizsa semmiképpen sem sorolható a kisvárosok csoportjába, viszont a népességszám alapján utánuk sorrendben következő Ózd, Cegléd, Baja és Kiskunfélegyháza helyzetüket, egyoldalú termelési szerkezetüket és településhálózati jelentőségüket tekintve egyaránt vitathatatlanul kisvárosok. Az alsó határ kijelölése utólag további megerősítést nyert azért, hogy a középvárosi nagyságrendhez 1970-ben legközelebb álló városok közül 1976-ig Ózdon 344 fővel, Cegléden 885 fővel, Baján 1785 fővel, Kiskunfélegyházán 1160 fővel növekedett a lakónépesség, tehát — némiképp Baja kivételével — stagnáltak; így egyikük lakosság száma sem érte el 1976-ig a 40 000 főt. Feltűnő viszont, hogy a 40 000 lakosnál nagyobb városok ugyan ezen idő alatt jelentősen növelték lakosság számukat, ami azt mutatja, hogy pillanatnyilag ennél a nagyságrendnél fejlődőképesség szempontjából is határvonal húzódik.

1970. január 1-én 14 olyan város volt az országban (a fővárost és az öt nagyvárost nem számítva), amelynek lakosság száma 40 000 feletti. Ezek nagyság szerinti sorrendben: Kecskemét, Székesfehérvár, Nyíregyháza, Tatabánya, Szombathely, Szolnok, Kaposvár, Békéscsaba, Hódmezővásárhely, Eger, Sopron, Dunaújváros, Nagykanizsa, Zalaegerszeg. (Az utóbbi két városban — mint említettük — akkoriban néhány száz fővel kevesebb lakos élt 40 000-nél, de azóta ezt a nagyságot több ezer fővel meghaladták.)

A lakosság szám alsó határának elérése mellett másik kritériuma lehet a középvárosnak, hogy *az ország települési hierarchiájában jelentős szerepe legyen*. A jelenlegi helyzetben nagy területre kiterjedően különleges szervező központok a

megyeszékhelyek; ebből következően teladatok, a velük szemben támasztott fejlesztési igények és egyúttal a fejlesztési lehetőségek is kiemeltek őket az ország városállományából. Ezért indokolt, hogy középvárosnak tekintsük azokat a megyeszékhelyeket is, amelyek lakossága 1970. január 1-én nem érte el a 40 000 főt. Három ilyen megyeszékhely volt: Salgótarján, Veszprém és Szekszárd (közülük Salgótarján és Veszprém lakossága 1976-ra már lényegesen túlhaladta ezt a létszámot).

Ezek szerint az 1970. évi 73 városból összesen 17 tekinthető középvárosnak, vagyis 23<sup>9</sup>/<sub>10</sub>. Közülük 13 megyeszékhely, 9 a felszabadulás előtt is az volt, 4 az 1949. évi közigazgatási átszervezésnél vált azzá; két további város korábban viselt hosszabb-rövidebb ideig ilyen rangot. Mivel a nem-megyeszékhely négy középváros közül kettő olyan megyében van, amelynek a székhelye nagyváros, azaz a 19 megyéből 15-ben található középváros, elmondhatjuk tehát, hogy a középvárosok szinte teljesen egyenletesen oszlanak el az országban.

A „középváros” kritériumait a jelenlegi helyzet és feltételek alapján állapítottuk meg, de az ide tartozó, legfőbb sajátosságaikat tekintve hasonló városok egyáltalán nem azonos fejlődési folyamat eredményeképpen jutottak el erre a szintre. Mivel feladatunk éppen a fejlődési folyamatok sokrétűségének feltárása, célszerűnek látszott, ha kiválasztjuk azokat a városokat, amelyek a fordulópontnak tekintett 1910. évben történetüket, igazgatási jogállásukat, lakosság számukat, környezetükhöz való viszonyukat stb. illetően rokonságot mutatnak. Ilyen megfontolás alapján az alábbi négy város csoportot különböztettük meg:

*Nagyobb tradicionális városok*, amelyek folyamatos fejlődés után a települési hierarchiában kiemelkedő jelentőségre tettek szert, a városi szerepkörök betöltésére már korábban be rendezkedtek és erre a célra a korabeli viszonyoknak megfelelő épület- és létesítményállományt hoztak létre. Szerkezetük és megjelenésük akkoriban is a városiasság ismérveivel rendelkezett és lakosság számuk alapján az első világháborút megelőző magyar városállományban a nagyobbak közé tartoztak. Ide sorolhatók: Székesfehérvár, Szombathely, Kaposvár, Eger, Sopron, Nagykanizsa.

*Kisebb tradicionális városok*, amelyek alapvető sajátosságait illetően az előző csoporthoz hasonlítanak azzal a különbséggel, hogy 1910-ben lakosság számuk lényegesen kisebb. Ennek oka fejlődésüknek egy korábbi időszakban történt megrekedése, és így a városiasság egyes összetevői kevésbé bontakoztak ki bennük. Ide tartoznak: Zalaegerszeg, Veszprém, Szekszárd.

*Hajdani alföldi mezővárosok*, amelyek az alföldi agrárvárosok közül nagyságukkal és bizonyos mértékű iparosodottságukkal kiemelkedtek, közelebbi vagy távolabbi környezetükben

központi szereppel bírtak. Aránylag magas lakosság számuk régebben lefolyt növekedés eredménye; agrárvárosi jellegzetességük, hogy belső városias magjukat a mezőgazdasági termeléshez idomult falusias-tanyás burok veszi körül. Ez a város csoport: Kecskemét, Nyíregyháza, Szolnok, Békéscsaba, Hódmezővásárhely.

*Városi múlt nélküli települések* közé olyan, az első világháború idején községi jogállású települések tartoznak, amelyek az iparfejlődés következtében részint már korábban is, részint pedig majd csak a felszabadulás után nagy ipari jelentőséghez jutottak a többi települési funkció háttérbe szorulása mellett; 1910. évi helyzetük ennek megfelelően mind nagyságukat, mind jelentőségüket tekintve nagymértékben különbözött egymástól. E három város: Tatabánya, Dunaújváros, Salgótarján.

A következőkben e négy város csoportra külön-külön összefoglaljuk — a századfordulóig bezárólag — fejlődési folyamatuknak azokat a mozzanatait, amelyek városfejlesztési energiáik kialakulására magyarázatot adhatnak, majd pedig a számszerűségek alapján részletesebben bemutatjuk 1910. évi helyzetüknek a korábban ismertetett megfontolások alapján legfontosabbnak ítélt jellegzetességeit.

## 2. Nagyobb tradicionális városok

A hat város közül öt a Dunántúlon, egy az Alföld északi szélén fekszik, domb- és hegyvidék lábánál, nagyobb vízfolyásoktól távol. Az 1910. évi városállományban a lakosság szám szerinti sorrendben Székesfehérvár a 20., Sopron a 25., Szombathely a 29., Eger a 36., Nagykanizsa a 38. és Kaposvár a 45. (138 város közül). Kettő (Székesfehérvár és Sopron) törvényhatósági jogú város, a másik négy rendezett tanácsú város. Öt megyeszékhely van köztük; Nagykanizsa csupán járásszékhely.

*A kialakulás és a fejlődés menete.* Eredetüket tekintve a város csoport tagjai abban megegyeznek, hogy már a korai időkben is léteztek; keletkezésük oka és formája azonban eltérő volt. Szombathely és Sopron római alapítású városok, és valószínű, hogy Nagykanizsa — talán Kaposvár is — római útvonal mellett keletkezett, Székesfehérváron pedig kisebb római postaállomás volt, a közeli kultikus központ Tác (Herculanum) felé vezető út mellett. A honfoglalás idejére romossá vált települések rövidesen fontos szerepet töltenek be. Szombathely, a korábbi római útsomópont fekvése folytán a kalandozó hadjáratok kiindulópontjává lesz, Sopron a királyi ispánság megszervezésekor vármegyei székhely. A legjelentősebb szerephez a Géza fejedelem által alapított Székesfehérvár jutott: I. István a magyar királyság szakrális központjává fejlesztette. Székesfehérvár vára, nagyszámú állami és egyházi intézménye, monumen-

tális épületei, külvárosai, vallon és olasz hospesei, jelentős vásárai, a hospes-jogból kifejlődött városjoga révén lényegében a nyugat-európai városfejlődés kezdeteivel egyidőben vált a nyugati várostípus legelső hazai képviselőjévé. Minden bizonnyal az ország legfontosabb települései közé tartozott a vitatott múltú Eger is, amely fejedelmi birtokon alapított püspöki székhely, óriási kiterjedésű egyházmegye központja volt, a Lengyelországba vezető út különösen védhető kulcsfontja. A tatárjárás alatt elpusztulván, korábbi története ez ideig kiderítetlen, de a Koppány-féle pogány lázadáskor megölt püspöke már a második volt az egri püspöki székhelyben.

A tatárjárás után bekövetkezett változások közül a legjelentősebb, hogy Sopron ispáni székhelyből királyi várossá emelkedett, privilégium biztosította szabadságát a feudális urakkal szemben. Várjobbágyokból, várnépből, udvarnokokból és hospesekből álló társadalmá megkapta a királyi várat. A várat hamarosan külvárosi gyűrű veszi körül, melynek magja a plébániatemplommal rendelkező „villa Sopron” volt. Szombathelyen a tatárjárás után épült a kis kerék vár az egykori római útsomópont, a helytartói palota és a Quirinus-bazilika helyén. Ehhez kapcsolódott a Kál nevű falu és a piactér melletti hospes-település, amelyekből összenőtt — Sopronhoz hasonlóan, de lényegesen kisebb kiterjedéssel — Szombathely oppidum.

Míg Sopron és Szombathely esetében már ezekben az időkben sor került a városterület megnövelésére, szomszédos falvak beolvasztására, addig Egerben korai agglomerálódási folyamat megindulása figyelhető meg. Az Eger környékére került vallon hospesek falvai — Eger központtal — az Eger-völgyi ispánság szervezéséhez tartoztak. A hospesjog elegendő volt ahhoz, hogy a többi faluhoz képest kedvező fejlődési körülményeket biztosítson. A középkorban rendkívül kis területű Eger később a mai egri szőlőhegyen elhelyezkedő négy településsel együtt a szőlőtermelés és a vallon-jog alapján oppidummá fejlődött. Ehhez csatlakoztak a szomszédos Felnémet, Tárkány, Tállya mezővárosok is, így Eger egy mezővárosi településcsoport közlekedési-kereskedelmi központjává vált. A szőlőtermelés miatt más mezőgazdasági ágak szinte teljesen kiszorultak Egerből, így agrár jellege ellenére lakosságát nem tudta élelmiszerekkel ellátni. Ez piaccá tette egy tágabb körzet, az említett korai agglomeráción kívüli települések számára, ahonnan egyben munkaerő-szükséglete is kikerült.

Az említetteknél kisebb jelentőségű település volt és a középkori fejlődésben a mezővárosi fokig jutott el Nagykanizsa. Bár az Aquincumból Itáliába vezető római út — hadiút — mellett fekvő, oppidummá akkor emelkedett, amikor a Kanizsaiak birtokába került, akik hatalmas uradalmuk központjává tették, a Kanizsa-víz mo-

csaras völgyében várat építve maguknak. A várfalak magukba foglalták a városmagot is, míg a mai Nagykanizsa helyén kisebb falu állt mint külváros.

A város csoport legfiatalabb tagja Kaposvár, mely a XIV. század második felében épült addig lényegében lakatlan területen. A Siófok melletti Ádándról a Kaposon át itt vezetett az út Asszonyvásárára felé. A vár nyilván ennek az átkelőhelynek a védelmére, egyúttal a környéken kialakult nagybirtok központjává épült. A várról vannak adatok, azt azonban nem tudjuk, volt-e váraljai település (bár szükségszerűen lennie kellett), és hasonlóképpen nem ismerjük Kaposvár jogi helyzetét sem.

A török háborúk — ugyanúgy, mint az egész országban — e város csoportban is feldúlták a középkori települési viszonyokat. Székesfehérvárt, Kaposvárt, Egert és Nagykanizsát a XVI. század második felében a törökök elfoglalták, de a Dunántúl északnyugati szélén fekvő Szombathely és Sopron csak a Bécs elleni török támadások alatt (1529, 1532 és 1683) szenvedett el könnyebb ostromot; ez is elég volt ahhoz, hogy környékük elpusztuljon. A viszonylagos nyugalom éveiben az elpusztult falvakat menekülő horvát lakossággal népesítették be. A megszállt városokban a gazdag török hűbértulajnosok kultikus épületeket, fürdőket emeltek, vízvezetékét építették, a köznép azonban kis jövedelméből nem építhetett, ezért a meglévő életformájuknak nem megfelelő épületállományt szétbontották és egyszerű deszkaépítményekkel helyettesítették, a bontott építőanyagot a várfalak erősítésére használták fel. Ezzel tulajdonképpen a megszállás alatt megsemmisült a középkori város, de ezen felül is a törökök kiűzése után Nagykanizsát a Habsburgok romboltatták le, Székesfehérvárt a török lakosság helyébe telepített idegenek építették át, Kaposvár pedig a visszavételnél elpusztult.

A hódoltság városokkal szemben Sopron és Szombathely előnyhöz jutott védettebb helyzetbe következtében. Nem csupán az élet folyamatossága által, hanem azért is, mert mindkét város kereskedelmi jelentősége megnövekedett, ezenkívül Szombathely a vasvári káptalan befogadásával egyházi központtá vált. Sopron az 1676-os tűzvész után gyorsan újjáépült, kialakítva barokk városképét, és ebben az időben alapozta meg iskolavárosi jellegét is. A török megszállás alól felszabadult városok közül Eger fejlődése bontakozott ki a legnagyobb erővel. A fő oka ennek, hogy a környezetében levő mezővárosi agglomeráció elpusztult és az újratelepítésre nem is került sor; a korábbi települések területét Egerhez csatolták. A középkori szőlőterületeket fokozatosan felújították, és így Egerben a korabeli alföldi városfejlődésre emlékeztető folyamat ment végbe: a város kiterjesztett területének megfelelő népességnövekedést saját te-

rületére koncentrált. Eger a visszafoglalás után mintegy 10 évig királyi városi rangot nyert, de amikor a püspökség visszaköltözött, restaurálták a középkori püspöki jogokat és a város, amely a hatalmas kiterjedésű püspökségi terület központjaként fejlődhetett, jogállásában mezővárossá süllyedt vissza.

A török utáni újjáépülés első szakaszának végén a város csoport tagjainak helyzetét érzékeltetik a Acsády Ignác által közölt adatok, amelyekből ugyan a népességszámra és más fontos jellegzetességekre csak bizonytalanul lehet következtetni, de a relatív összehasonlításokhoz támpontokat adnak.\*

1720. évben	Adózó háztartás	Kereskedelem ipar jövedelme (forint)	Egy adózó háztartásra (forint)	Adóköteles szőlő (kapás)**
Székesfehérvár	434	1519	3,50	2274
Szombathely (Szent Márton nélkül)	223	438	1,96	798,5
Kaposvár	41	—	—	—
Eger	511	1894	3,71	929,5
Sopron	760	5300	6,97	11 365
Nagykanizsa (Kiskanizsa nélkül)	188	—	—	199

Az adatok jól mutatják Sopron örökölt kedvező helyzetét. Nemcsak az adózó háztartások száma itt a legtöbb, hanem az ipar—kereskedelem is a legélénkebb, szőlőterülete a legnagyobb. Minden adat azt mutatja, hogy a második helyet Eger foglalta el. Alig marad el tőle Székesfehérvár, sőt szőlőterülete — Egert megelőzve — Sopron után a második. Feltűnő, hogy a sok pusztulást átélő Székesfehérvár és Eger már ekkor messze meghaladta a török időket viszonylag épen átvészelő, kisvárosi múltját megőrző Szombathelyt. Jelentéktelen kisvárosnak tűnik Nagykanizsa és az adatok szerint Kaposvár újjáépülése még alig kezdődött el.

Az 1780-as évekre a II. József-kori összeírás adatai szerint lényeges változások következtek be. A népességszám alapján Eger vette át a vezetést (17 083 lakos), Székesfehérvár majdnem utolérte Sopront (Székesfehérvár 11 816, Sopron 12 639 fő). A másik három város messze elmarad ezektől; közülük az időközben legnépesebbé vált Nagykanizsa 5475 lakosával kétszeresen meghaladta Szombathelyt (2472 fő) és a változatlanul legkisebb Kaposvárt (2166 fő).

Feltűnő, hogy éppen a két védett város, Sopron és Szombathely növekedése stagnált a XVIII. század folyamán. Sopron esetében azzal magyarázható ez, hogy mint szabad királyi városhoz nyolc jobbágyközség tartozott hozzá, összesen 6554 lakossal, ami több mint a fele a város népességszámának. Ha figyelembe vesszük, hogy a jobbágyközségek robotot voltak kötelesek teljesíteni a város számára, továbbá hogy — elsősorban a zsellérek keresztlől — a munkaerő-ellátásában közvetlenül is részt vehettek, feltételezhetjük, hogy Sopron — stagnáló lakos-

ságszáma ellenére — a város csoportnak munkaerővel leginkább ellátott tagja lehetett. Szombathely kisváros maradt ugyan, de jelentős funkcionális változás következett be nála: püspöki székhelyé vált a vasvári káptalan korábbi megtelepedése és a hozzá fűződő ókeresztény tradíciók következményeképpen. A város ezzel a győri és veszprémi püspökségből kiszakított terület egyházi központja lett, és megindult oktatási centrummá való fejlődése; a városközpont egyházi jellegű újjáépítése is meggyorsult.

Az újjáépített városok közül Eger rendkívül gyors növekedése korábban említett fejlesztési energiáinak tulajdonítható. A fejlődés látható jele a város XVIII. századi átépülése, amelynek megindítója a püspöki székhelynek a lebontott várból a városba történt áthelyezése volt; a középkori belváros az egyház és a főurak építkezésének színhelyévé vált, az Eger-patak völgyében pedig terjedelmes, de szegényes külvárosok jöttek létre a lakosságtöbblet befogadására. Ebben az időszakban Székesfehérvár szintén püspöki város lett, korábbi kultikus jelentőségének visszaállításaként. Egerhez hasonlóan itt is az egyházi építkezések színhelyévé vált a belváros, és kiterjedt a városterület. Székesfehérvár fellendülése emellett annak is tulajdonítható, hogy a XVIII. század végéig még nem indult meg Pest-Buda nagyvárosi fejlődése. Az előzőknél sokkal kisebb, mezővárosi jogait visszaszerző Nagykanizsa szintén figyelemre méltó módon növekedett a XVIII. században. Ezt annak köszönhetjük, hogy fekvése folytán a fellendülő horvátországi és adriai kereskedelem fontos közvetítője lett. A fejlődésben leginkább visszamaradt és legkisebb Kaposvárt ebben az időszakban nyilvánították mezővárossá.

Azok a társadalmi-gazdasági változások, amelyek megindultak a XIX. század elején,

\* Itt és a következő táblázatokban a városok 1970. évi lakosságszámuk szerinti sorrendben szerepelnek.

\*\* Korabeli területmérték, 94 négyszögölnek felel meg.

vagy pedig megindításuk szükségessége egyre nyilvánvalóbbá vált, különböző módon érintették a város csoport tagjait, és ennek megfelelően eltérő reagálást is váltottak ki belőlük. Így például a korszak érdeklődésének előterében álló jobbágykérdés tekintetében a négy mezőváros a felszabadításban volt érdekelt, a két szabad királyi város viszont rendi jellegű kiváltságokkal rendelkezett és Sopront különösen érzékenyen érintette volna jobbágyközsegeinek elvesztése. A céh-kiváltságok megszüntetése — ami szükségszerűen következett az ipari elmaradás felszámolását célzó reformtörekvésekből — szintén nem egyforma, hanem a céhes ipar erejétől függő következményekkel járt a városokban. A kis Szombathelyen pl. 1828-ban a 480 adófizető családfő közül 256 foglalkozott iparral, és már a XVIII. században 10 céh tömörítette a különféle szakmákat. Székesfehérváron a XVIII. század második felében 15 céh működött, 1828-ban 678 mester és 531 segéd dolgozott. Egerben 1800 körül 14 céh volt, Sopronban 1828-ban 701 céhmester tevékenykedett 656 segéddel és inassal, 37 céh keretében. Nagykanizsán 1811-ben 44-féle mesterség volt képviselve 11 céhben.

A számokból is érzékelhető, hogy a városokban folyó ipari termelés szinte teljesen a céhek kereteihez kötődött, és így csak a mindennapos, helyi-környéki és hagyományos igényeket tudta kielégíteni. Némileg különbözik a többi várostól Sopron, ahol ebben az időben működtek manufaktúrák is; többek között egy 6 mesterből álló gyapjúszővő társulat, mely azonban csak márciustól júliusig termelt, egy posztókészítő társulat 22 mesterrel, 3 fonógéppel, 22 szövőszékkel, kallómalommal, mosó- és kártoló géppel, valamint egy kocsigyár, mely 24 munkást foglalkoztatott. Sopron kiemelkedő termelési helyzetéhez bizonyára hozzájárult a város tulajdonát képező brennbergi szén bányászásának a megindulása (noha a szén túlnyomó része Bécs energiaellátását szolgálta), valamint az, hogy a szabadságharcig megépült két vasútvonal közül az egyik Bécsset és Sopront kötötte össze.

A szabadságharc és a kiegyezés közötti közel 20 évnek a további városfejlődés megalapozása szempontjából legfontosabb mozzanata a vasútépítés volt. Ebben az időszakban a már említett, 1847-ben épült sopron—bécsújhelyi vasútvonalon kívül a város csoport tagjai a következő időpontokban jutottak vasúti kapcsolathoz:

Nagykanizsa—Pragerhof	1860
Székesfehérvár—Újszöny	1860
Nagykanizsa—Székesfehérvár—Budapest	1861
Nagykanizsa—Szombathely—Sopron	1865

Bár legkorábban Sopron kapott vasutat, közel 20 év telt el, amíg Nagykanizsán keresztül Budapesthez kapcsolódhatott. (Győrön át csak 1879-ben valósult meg a kapcsolat.) Szerencsésebb helyzetben volt Székesfehérvár, amely már 1860-ban Újszöny felé (Komáromon át) összekö-

tődött a budapest—bécsi vasútvonallal, a következő évben pedig a Déli vasút Budapest—Nagykanizsa vonalával. Sopronnal egyidejűleg, 1865-ben kapcsolódott a Déli vasúthoz Szombathely (nem sokkal később megépült a közvetlen Budapest—Szombathely—Graz vonal is). Az ország vasúthálózatának kiépítése legelőnyösebben Nagykanizsát érintette, amely a pragerhoftól révén már 1860-ban bekapcsolódott a trieszti forgalomba, a következő évben pedig Budapesttel is összeköttetésbe jutott. Nagykanizsa ily módon közvetlen részese lett az adriai-tengeri külkereskedelemnek, a sopron—nagykanizsai vonal megépülésével pedig fontos vasúti csomópont lett; később az eszéki vonal kiépítése által a Balkánnal is összekapcsolódott. Két város, Kaposvár és Eger a kiegyezésig nem jutott vasúthoz. Kaposvár 1873-ban fővonal mellé került, de Eger csak 1908-ban kapott egy szárnyvonalat.

A kapitalizmus korai szakaszának városfejlesztő erői — a jobbágyfelszabadítás, a céh-kiváltságok eltörlése, a vasútépítés kezdete — már okoztak bizonyos mozgásokat a városok népességszám-alakulásában, de összességében a növekedési ütem nem fokozódott a feudalizmus utolsó szakaszához képest.

	Lakosság szám		
	1784	1840	1869
Székesfehérvár	11 816	20 770	22 683
Szombathely	2 472	3 966	9 666
Kaposvár	2 166	3 780	6 649
Eger	17 083	20 128	19 150
Sopron	11 862	14 987	21 108
Nagykanizsa	5 475	9 836	15 125

Közel 100 év alatt tehát alig változtak az arányok, csupán Szombathely lemaradásának mérséklődése és Eger stagnálása okozott némi módosulást. Egyelőre továbbra is nagyjából azonos a három legnagyobb város, Székesfehérvár, Sopron és Eger lakosság száma, Nagykanizsa pedig közöttük és a két kisváros — Szombathely és Kaposvár — között helyezkedik el.

A kiegyezés után fokozott ütemben folyt a vasútépítés, és ennek során a város csoport minden tagja — Eger kivételével — fővonalai állomássá, illetve csomóponttá vált. A gyáripar létrejötté azonban — bármennyire is alapja volt a vasúti közlekedés — nem mindenütt tartott ezzel lépést. A fővonalaknak korán csomópontjává vált Székesfehérváron például a századfordulóiig nem fejlődött ki számottevő gyáripar. A közlekedési szempontból ugyancsak igen fontos Nagykanizsán a vasútvonalak kiépítése után a kereskedelmi tőke halmozódott fel, és azután került sor a helyi mezőgazdaságra és munkaerőre támaszkodó élelmiszeripari üzemek alapítására: csak 1893-ban létesült a város legnagyobb üzeme, a Nagykanizsai Malátagyár és Serfözde (nagy részét a filoxéra hatására), ugyanebben az

évben gőzmalom, 1903-ban szeszgyár és vele kapcsolatos fémkupakgyár épült. Eger gyáriparának visszamaradottsága nem csupán rossz vasúti közlekedésével magyarázható, hanem környékére szorító kereskedelmének szűkös lehetőségeivel is. A soproni gyáripár kifejlődése viszont megelőzte a vasútépítést. Már az ötvenes évek végén közel ötszázan dolgoztak a brennbergi bányákban, működött mezőgazdasági gépgyár, gép- és tűzoltókészülék-gyár, cukorgyár és -finomító, gőzmalom, sörgyár; később azonban lelassult a fejlődés. Kaposvár ipari fellendülésében viszont világosan kimutatható a kilencvenes évek vasútépítésének hatása: az 1880-as évekig csak téglagyarak létesültek, de 1890 és 1900 között 5 gőzmalom, 1894-ben cukorgyár, 1906-ban vasöntöde és gépgyár kezdett termelni.

A városoknak a kapitalista átalakulásban való részvételét a bankélet fellendülésében is lemérhetjük. Az első takarékpénztárak a negyvenes években Egerben és Nagykanizsán létesültek, a többi városokban a kiegyezés évében; nagyobb számú bank és bankfiók inkább 1890 után keletkezett. Az ilyen intézmények száma alapján e város csoport városai az ország pénzügyi életének jelentősebb központjai közé tartoztak.

A korabeli viszonyokhoz képest elég korán

megkezdődött a városias fejlődés szempontjából fontos közműhálózatok kiépítése. A villanyvilágítást a század utolsó éveiben vezették be; legelőször Nagykanizsán (1894), legfrissebben Székesfehérváron (1902). Utcavilágítás is volt minden városban, legrégebben Szombathelyen (1850 óta), legkésőbb Egerben (1894). Az a két város, amely gázellátással rendelkezett, aránylag korán hozzájutott: Sopron 1866-ban, Szombathely 1872-ben. Sopronban volt a legrégebben vízvezeték, 1892 óta, Szombathelyen 1896-ban, Kaposváron 1905-ben kezdődött a vízműépítés, Székesfehérváron pedig korszakunk végén, 1910-ben. Egerben és Nagykanizsán az első világháborúig nem volt vezeték víz. A csatornázás is Sopronban a legrégebbi, 1840-ben kezdődött el a kiépítése, Kaposváron egyáltalán nem, Nagykanizsán pedig jelentéktelen hosszban létesítettek szennyvízhálózatot; a székesfehérvári hálózat csak az első világháború idejére épült meg. Sopronban és Szombathelyen városi villamosvasút is létesült (Sopronban 1900-ban). A telefonhálózat is mindenütt kiépült a korszak végéig, az állomások száma Sopronban és Szombathelyen a legmagasabb.

A város csoport lakosságának létszáma és annak növekedése a kiegyezéstől a korszak végéig a következőképpen alakult:

	Polgári népesség				
	1869	1880	1890	1900	1910
Székesfehérvár	22 683 <i>100,00</i>	25 612 <i>112,91</i>	27 548 <i>121,44</i>	30 451 <i>134,25</i>	34 828 <i>153,54</i>
Szombathely	9 666 <i>100,00</i>	13 225 <i>136,82</i>	16 133 <i>166,91</i>	23 309 <i>241,14</i>	29 500 <i>305,19</i>
Kaposvár	6 649 <i>100,00</i>	9 571 <i>143,94</i>	12 544 <i>188,66</i>	17 352 <i>260,97</i>	23 528 <i>353,86</i>
Eger	19 150 <i>100,00</i>	20 669 <i>107,93</i>	22 427 <i>117,11</i>	24 650 <i>128,72</i>	26 807 <i>138,98</i>
Sopron	21 108 <i>100,00</i>	23 222 <i>110,01</i>	27 213 <i>128,92</i>	30 628 <i>145,10</i>	31 597 <i>149,69</i>
Nagykanizsa	15 125 <i>100,00</i>	18 398 <i>121,04</i>	20 619 <i>136,32</i>	23 255 <i>153,75</i>	25 780 <i>170,45</i>

Megfigyelhető, hogy 40 év alatt a városok lakosság száma erősen közeledett egymáshoz; míg a korszak elején két város lakossága nem érte el a 10 000 főt sem, ugyanakkor két városé meghaladta a 20 000-et is, addig a korszak végére a legkisebb Kaposvár népessége már kétharmada lett a legnagyobb Székesfehérváréénak. Összehasonlításképpen érdemes megjegyezni, hogy 1869 és 1910 között az ország városainak lakossága összesítve 83,18%-kal nőtt. Ezt a növekedési ütemet csak az ebben az időszakban rendkívül gyorsan fejlődő Szombathely és Kaposvár múlta felül. A másik négy, korábban városiasodott és

fejlődőképesnek bizonyult város átlagosnál lassúbb növekedése váratlan, de nem egyedülálló jelenség a korabeli Magyarországon. A hasonlóképpen ősi és a városiaság ismérveivel rendelkező felvidéki városok többsége szinte stagnált ebben az időszakban, amikor az urbanizálódás nem a vidéki történeti városokra, hanem elsősorban Budapestre koncentrált. A főváros — szintén rendkívül gyorsan benépesülő közvetlen környéke nélkül — ebben a 40 évben 219,18%-kal növelte meg polgári lakosságát; érthető, hogy ez az ország városfejlesztő erőit nagymértékben elvonta a többi városoktól. A város-

csoporthoz tartozó városaira tehát ebben az időszakban nem annyira a dinamikus növekedés, mint inkább a lakosság szám kiegyenlítődési folyamata jellemző.

Összefüggésben a lakosság szám változásával, de több más tényező által is befolyásolva eltérően alakultak a városok területi viszonyai ebben az időszakban. A stagnáló Eger beépített területe alig nőtt a XIX. században, és hasonlóképpen nem nagy méretű Sopron terjeszkedése sem. Ezzel szemben — különösen a század végén — felgyorsult Nagykanizsa, Kaposvár és főleg Szombathely területi növekedése. Nagykanizsa és Kiskanizsa között a lerombolt vár helyén ipari üzemek létesültek. Kaposvár kiterjedt a török időkben elpusztult és a XIX. században hozzákapcsolt egykori községek (Kecel, Ivánfa stb.) területére. Szombathelyhez 1895-ben hozzácsatolták a szomszédos Szentmártont és Óperintet, amelyekkel már régen szoros egységben élt. Székesfehérvár belterülete mellett nagyobb falusias településrészek jöttek létre.

A területi növekedésnek ezek a formái végeredményben kiterjesztették a belső városrészeket körülvevő falusias burkot. Ezzel párhuzamosan elég vontatottan folyik Nagykanizsa és Kaposvár kicsi és falusias magjának átépítése, Egerben, Sopronban és Székesfehérváron ebben az időben a belső városrészek nem alakulnak át számottevően. Szombathelyen viszont nemcsak a kis területű történeti városmag formálódik át, hanem annak kiterjesztése is határozott városi jelleggel történik.

*Az 1910. évi helyzet.* A megelőző évtizedek kiegyenlítődési tendenciái ellenére maradtak fenn nagyságrendi különbségek: a legkisebb Kaposvár 24 124 lakosú, míg a csoport legnagyobb városának, Székesfehérvárnak 36 625 lakosa van. Lakosság számuk az Alföldön fekvő mai középvárosokétól — a korabeli Szolnok kivételével — lényegesen elmarad, de a legkisebb tradicionális városokét kétszer-háromszor felülmúlja. Általánosan jellemző rájuk, hogy viszonylag kis területen fekszenek: a legnagyobb kiterjedésű Sopron (22 513 kh) és a legkisebb Szombathely (5254 kh) közé sorolódnak be. Lényeges különbség a náluk többszörösen nagyobb határú alföldi városokhoz képest, hogy igazgatási területükön belül zárt települési egységet képeznek, nincsenek körülöttük tanyák, vagy más, szórt jellegű külterületi lakott helyek. (Az aránylag nagyobb külterületi lakossággal rendelkező Székesfehérváron és Sopronban a külterületen zárt települési egységek alakultak ki, részben csatlakozva a belterülethez.)

A tágabb és szűkebb környezethez való viszony szempontjából említést érdemel, hogy Székesfehérvár és Kaposvár olyan megyék székhelye, ahol rajtuk kívül abban az időben nincs más város, Sopron és Szombathely pedig olyan megyéké, ahol a többi város nem jelentős. Ezzel

szemben Eger helyzetére és fejlődésére kimutatható hatással volt a másik, nála nem sokkal kisebb Heves megyei város, Gyöngyös (ebben Egernek a megyében való fekvése is közrejátszott), Nagykanizsa korábbi, de főleg későbbi fejlődését pedig döntő módon befolyásolta az akkor még két és félszer kisebb megyeszékhely, Zalaegerszeg közelsége.

Mind a hat városnak kimutatható tájközponti jelentősége van, bár nem egyenlő mértékben. Színházzal rendelkezett Székesfehérvár, Sopron és Eger, főiskolája volt Székesfehérvárnak, Sopronnak, Szombathelynek, Egernek (itt a legmagasabb a főiskolai hallgatók száma); középiskolák pedig minden városban voltak (a középiskolások száma tekintetében is Eger és Sopron vezet). A két legnagyobb iskolaváros, Sopron és Eger kulturális jelentőségét még inkább kiemeli nagy könyvtárak, Sopronét pedig külön az abban az időben még ritka múzeuma (1881-ben alapították); érdekes, hogy ezen kívül csak Nagykanizsán volt még múzeum (1901 óta). Kiemelkedő továbbá, hogy több megyére kiterjedő hatáskörrel államvasúti igazgatóság működött Szombathelyen és postaigazgatóság Sopronban. Püspöki székhely volt Székesfehérvár, Szombathely és Eger. E város csoport regionális fontosságára utal, hogy mindenütt magas a véderő létszáma; a legalacsonyabb Kaposváron, de itt is több, mint a korabeli hasonló nagyságú településekben. Pénzügyi helyzetüket tekintve a leggazdagabb a két törvényhatósági jogú város, Székesfehérvár és Sopron, amely messze megelőzi a többieket a városi vagyon nagysága és annak egy főre jutó hányada, nemkülönben az évi városi bevételek tekintetében. Feltűnően előnyösek Szombathely mutatói is, nyilván ebben az időszakban bekövetkezett gyors fejlődésével összefüggésben. A legszegényebbek Eger és Kaposvár, valószínűleg ellentétes okokból: Egerben a fejlődés erre az időszakra már lelassult, Kaposvár viszont — előző évtizedbeli igen gyors növekedése ellenére — még nem érte utól minden tekintetben a többi várost.

A városok általános jellemzését szolgáló legfontosabb adatokat az alábbi táblázatban foglaljuk össze:

A város csoport *termelési szerepét* illetően már ebben az időben nyilvánvaló az ipar elsődlegessége. Az ipari keresők mindegyik városban az összes keresőknek több mint negyedrészt teszik ki; kiugróan magas a szombathelyi 35,6%-os arány. Érdekes, hogy Szombathely ennek ellenére is viszonylag nagymértékű ipari beingázásra szorult, mert a városban levő ipartelepeken foglalkoztatottak létszáma és az ott lakó ipari keresők száma közötti különbség meghaladja az 1000 főt. (A beingázók többsége a Szombathelyt körülvevő, azóta vele igazgatásilag egyesített községekből került ki, ami arra mutat, hogy az ipar már abban az időben is agglomerálódási folyamatot indított el.) Ennél is valamivel na-



	Össz- lakosság	Össze- terület, kh.	Belterü- leti la- kosság	Külterü- leti la- kosság	Főiskolás	Közép- iskolás	Írni, ol- vasni tudók %-a	Városi vagyon 1000 K.	Véderő létszáma
Székesfehérvár	36 625	20 838	30 817	5 808	21	476	78,18	18 372	1797
Szombathely	30 947	5 254	30 309	638	28	595	78,73	9 896	1447
Kaposvár	24 124	7 325	22 706	1 418	—	420	74,76	3 636	596
Eger	28 052	10 759	28 052	—	173	1091	70,32	3 766	1245
Sopron	33 932	22 513	30 882	3 053	33	1992	83,48	13 670	1335
Nagykanizsa	26 524	12 928	26 165	359	—	413	70,31	5 470	744

gyobb számú ipari ingázó járt be a fejlett gyár-  
iparral rendelkező Sopronba, és a többi város-  
ban szintén többen dolgoznak az ipari üzemek-  
ben, mint amennyien helyben laknak. Munka-  
erővonzásuk szoros összefüggésben van azzal,  
hogy a korabeli viszonyokhoz képest a gyár-  
ipar fejlett. Sopron és Szombathely gyár-  
nak tekinthető ipari üzemeiben több mint 2600-an dolgoz-  
tak; a mai országterület történeti városai közül  
csak az öt nagyváros előzte meg őket. A többi  
négy város gyár-üzemének dolgozói létszáma en-  
nél lényegesen kevesebb, mindegyikben 1000 fő  
körül van, de akkoriban ez is magasnak számí-  
tott.

Aránylag fejlett a kisipar is; a legtöbb kisipa-  
ri üzem és kisipari kereső éppen a gyár-  
ipar szempontjából legerősebb két városban, Sop-  
ronban és Szombathelyen van, hozzájuk társul

a legnagyobb lakosságszámú Székesfehérvár,  
amely kiemelkedik az építőipari keresők létszá-  
ma tekintetében is.

Mezőgazdasági termelés szempontjából kevés-  
bé jelentősek ezek a városok. Aránylag kis te-  
rületük mellett az is mutatja ezt, hogy a mező-  
gazdaságban foglalkoztatottak létszáma — Eger  
kivételével — mindenütt alacsonyabb, mint az  
ipari keresők, ilyen helyzet pedig elég kevés  
korabeli városban állt fenn. Meg kell említeni  
azonban, hogy két városban, Egerben és Sopron-  
ban országos méretekben is jelentős borterme-  
lés folyt, hiszen előbbiben 3000, utóbbiban 2000 kh-  
nál is nagyobb szőlő- és kertterületet tartottak  
nyilván.

A termelés helyzetét szemléltető főbb adatok  
a következők:

	Ipari keresők		A város ipari üzemei- ben fog- lalkozta- tottak	Gyár- ipari kereső	Kisipari üzemek száma	Mezőgazdasági keresők		Redukált szántó- egység, kh.	Számos- állat
	száma	%-a az összes kereső- höz				száma	%-a az összes kereső- höz		
Székesfehérvár	4734	28,82	4780	1088	1547	3301	20,10	23 148	4165
Szombathely	4947	35,57	6008	2620	1231	420	3,02	4 916	2064
Kaposvár	3517	32,78	3961	1072	1128	1607	14,98	7 255	1831
Eger	3319	25,65	3507	1088	1137	3463	26,76	19 150	1176
Sopron	4736	28,77	5982	2632	1214	2226	13,52	17 351	2471
Nagykanizsa	3567	29,97	3667	985	1209	2059	17,30	7 402	3679

Kiemelendő jellegzetesség, hogy az *infrastruk-  
túra helyzete* igen előnyös a korabeli városokkal  
összehasonlítva. Mindenekelőtt vonatkozik ez a  
lakásviszonyokra, mert a lakások nagyobbak,  
kevésbé zsúfoltak, a beépítés intenzívebb, vá-  
rosiasabb és időállóbb az akkori átlagszínvonal-  
nál. Városiaság tekintetében messze kiemelke-  
dik Sopron, amelyben a lakóházak nagysága,  
valamint az emeleten fekvő lakások aránya  
többszörösen magasabb, mint a többi városban,  
és a lakóházak elenyésző kivétellel szilárd fala-  
zatúak. Az adatok azt is mutatják, hogy Sopron  
kivételével — minden városban jelentős kiterje-  
désű falusias részek voltak. Erre utal többek kö-  
zött, hogy a lakóházak átlagos lakásszáma és la-  
kosszáma elég kicsi Szombathelyen és Egerben,

az emeleten fekvő lakások mutatói feltűnően  
alacsonyak Kaposváron és Nagykanizsán, a vá-  
lyogházak pedig nagy számban fordulnak elő  
Székesfehérváron. Megemlítendő még, hogy a  
lakások Szombathelyen a legzsúfoltabbak, de  
nem sokkal jobb a helyzet Székesfehérváron  
sem; a többi város nem mutat lényeges eltérést.  
(Ismételjük, ezek az átlagmutatók azt fejezik ki,  
hogy a mindenütt meglévő belső városias mag  
és a körülötte fekvő szórt beépítésű lakóterüle-  
tek súlya hogyan viszonylik egymáshoz.)

A város csoport egészét tekintve közművesíté-  
sük szintén kiemelkedően fejlett a korabeli vi-  
szonyokhoz képest. Valamennyi városban van vil-  
lany, és utcavilágítás is minden városban van.  
A többi közműfajtaival való ellátottságuk már

nem egyforma. Vízvezeték egyáltalán nincs Egerben és Nagykanizsán, ebben az időben épül Székesfehérváron. Kaposvár kivételével valamennyi városban van szennyvízcsatorna, de a nagykanizsai csatornahálózat hossza jelentéktelen, Székesfehérváron pedig ekkor áll építés alatt. Szervezett háziszemét-elszállítás csak Nagykanizsán nem volt, az utcai szemét szervezett elszállítását pedig Eger kivételével mindeütt megoldották.

A lakosság szolgáltatásokkal való ellátásának színvonala nehezen deríthető fel. Legalább közvetett tájékoztatást ad, ha városonként összehasonlítjuk a nem termelő keresők létszámát és arányát. Ennek alapján kereskedelmileg legjobban ellátottnak látszik Kaposvár, Szombathely és Nagykanizsa; közlekedés tekintetében kiemelkedő Szombathely és Nagykanizsa, a két nagy vasúti csomópont, viszont a vasúti közlekedés jelentéktelensége magyarázza Eger alacsony arányait. A közszolgáltatásban foglalkoztattak létszáma és aránya a lakosság ellátási

helyzetén kívül a regionális jelentőségre is utal; ezzel magyarázható, hogy a legalacsonyabb az arány Nagykanizsán, amely ebben a város csoportban az egyetlen nem megyeszékhely, míg az utána következő Székesfehérvár Budapest közelsége miatt mérsékelhette szolgáltatásait. Vendéglátással a legtöbben Szombathelyen foglalkoztak, ami központi szerepe mellett komoly közlekedési jelentőségének következménye, Eger alacsony mutatóit viszont korábban említett közlekedési jelentéktelensége okozza. Érdekes megjegyezni, hogy minden városban feltűnően magas — és ez viszonylagos jólétre utal — a házicselések száma, de Székesfehérvár ebben némileg elmarad; a lakosság anyagi körülményeire szintén jellemző takarékbetétek összege viszont éppen Székesfehérváron volt a legtöbb, három és félszer annyi, mint az ebben utolsó helyen levő Nagykanizsán.

Az infrastruktúra legjellegzetesebb mutatói az alábbiak:

	Székes- fehérvár	Szombat- hely	Kaposvár	Eger	Sopron	Nagy- kanizsa	
lakás/lakóház	2,46	1,80	2,32	1,87	3,65	2,08	
lakos/szoba	2,65	2,77	2,50	2,34	2,36	2,49	
emeleten fekvő lakások %-a	5,26	10,66	2,88	4,88	26,92	3,99	
szilárd falazatú lakóházak %-a	25,99	55,05	54,39	78,42	98,39	80,31	
vízvezeték hossza, m	építés alatt	19 976	23 669	—	25 312	—	
fedett csatorna hossza, m	építés alatt	24 800	—	12 800	19 900	1200	
termelt víz, m <sup>3</sup>	építés alatt	190 421	231 299	—	376 536	—	
telefonállomás (1914-ben)	431	543	459	218	546	376	
burkolt belterületi utak %-a	87,5	100,0	50,0	67,3	87,9	29,4	
burkolt járdák %-a	82,9	38,9	69,7	42,8	100,0	52,8	
Az összes keresők %-ában	kereskedelmi keresők	7,18	9,12	9,69	6,88	6,81	8,58
	közlekedési keresők	5,95	8,27	5,75	2,13	4,55	7,92
	közszolgálati keresők	6,29	8,25	7,76	8,23	8,99	5,34
	vendéglátási keresők	2,46	3,21	2,41	1,76	2,64	2,59
	házcseledek	7,07	11,95	9,06	9,78	10,19	8,12
közüntézmények fenntartására városi költségvetésből fordított 1000 K.	31,2	37,9	27,3	4,5	122,3	73,2	
takarékbetét 1000 K.	26 718	24 443	14 197	13 770	19 869	7586	

Fentieket összegezve megállapítható, hogy az a hat mai középváros, amely 1910-ben a nagyobb tradicionális városok közé tartozott, kivétel nélkül jelentős tagja volt az akkori városállománynak. Ez a jelentőség megnyilvánul a környezetükben levő településekre gyakorolt vonzásukban, korán kifejlődött gyárparukban, és abban is, hogy lakosságuk igényeinek kielégítésére a korabeli viszonyokhoz képest fejlett épület- és létesítményállománnyal rendelkeztek.

Az adatok értékelése alapján egyértelműnek látszik, hogy minden tekintetben kiemelkedő helyzetben volt a többi városhoz képest a korábbi időkben is aránylag zavartalanul, folyamatosan fejlődött Sopron, amely az 1910-et megelőző két évtizedben mérsékelten növeked-

ve megszilárdíthatta városiasságának minőségi jellemzőit. Sopron e város csoportban iparilag a legerősebb, bortermelése által még mezőgazdaságilag is jelentős, infrastrukturális fejlettsége évtizedekkel megelőzi a többi várost, és így a korszak átlagszínvonalát lényegesen felülmúlva képes kielégíteni lakóinak igényeit, valamint ellátni a központi szerepköréből rá háruló feladatokat. A vele hosszú ideig egyenrangú és a XVIII. század végén még igen jelentős Eger különösképpen lelassult fejlődésének (és ezzel kölcsönhatásban levő elnyertelen közlekedési helyzetének) tudható be, hogy nagy kulturális hagyományából származó sajátosságaitól eltekintve számos vonatkozásban elnyertelen helyzetben van a többi városhoz képest. A város csoport

többi tagjaihoz viszonyított helyzetét jól érzékelteti, hogy 1910-re egyedül itt maradt fenn a mezőgazdaság elsőbbsége az iparral szemben. Míg Eger esetében a lakosságszámnak évtizedeken keresztül tartó stagnálása okozza a lemaradást, addig világosan leolvasható, hogy az előző 40 évben rendkívül gyorsan növekvő Kaposvár fejlesztési eszközeit éppen az állandóan jelentkező lakosságtöbblet fogyasztotta el. Ez a magyarázata annak, hogy a XIX. század közepén még kisvárosnak számító Kaposvár népességszámában többé-kevésbé felzárkózott ugyan, de megindult az iparosodás útján is, de elsősorban a városiaság és a lakosság életkörülményeinek színvonala tekintetében nem volt képes utolérni a város csoport többi tagját. Úgy látszik azonban, hogy számottevő fejlesztési energiák jelenléte és azok ésszerű hasznosítása különösen kedvező körülmények fennforgása esetén lehetővé teszi a számszerű növekedés mellett a minőségi fejlődést is. Ezt igazolja Szombathely, amely — noha a megelőző időszakban Kaposvárt felülmúló gyorsasággal növelte meg lakosságszámát — a legtöbb vonatkozásban elérte, sőt meghaladta a város csoport átlagos színvonalát, és ipari termelési jelentőség, infrastrukturális fejlettség tekintetében közvetlenül Sopron mögé zárkózott fel. Az összehasonlítások azt mutatják, hogy a város csoport legnagyobb lakosságszámú, kiemelt közigazgatási besorolású, leggazdagabb és többé-kevésbé folyamatosan fejlődött tagja, Székesfehérvár több vonatkozásban is feltűnően elmaradt a fejlődésben. Kétségtelenül fennálló fejlesztési energiáit tehát még nem sikerült hatékonyan hasznosítani; ennek okait elsődlegesen abban kereshetjük, hogy Budapest ebben az időben vált világvárossá, és ez a hozzá közel fekvő városok lehetőségeit erősen korlátozta. (Mostanra a helyzet megfordult, mert Székesfehérvár rohamos fejlődésének egyik kiváltója éppen Budapest közelsége a kedvező kooperációs lehetőségek révén.) A lakosság nagysága szerinti sorrendben akkor még ötödik, de sok tekintetben már viszonylag elmaradottnak bizonyuló Nagykánizsa esete igazolja, hogy a városok közigazgatási szerepe már ebben az időben igen lényeges fejlesztő tényező volt. Az elsősorban közlekedési helyzete következtében jelentős város ez idő tájt kezdődő visszaesése annak is tulajdonítható, hogy a még nála sokkal gyengébb megyeszékhely korlátozó hatásait sem tudta kivédeni.

### 3. Kisebb tradicionális városok

A három, egymástól megközelítően azonos távolságra fekvő dunántúli város közül Zalaegerszeg és Szekszárd dombvidék lábánál, Veszprém karsztos fennsíkron és abba bevágódott völgyekben fekszik. Zalaegerszeg és Veszprém számára vízfolyásaik mindig jelentősek voltak, míg Szekszárd a Duna és a Sió szabályozása miatt

messzebb került a vizektől. Az 1910. évi városállományban a lakosságszám szerinti sorrendben Szekszárd a 68., Veszprém a 69. és Zalaegerszeg a 84., tehát kisvárosoknak számítottak. Rendezett tanácsú városok, megyeszékhelyek.

*A kialakulás és a fejlődés menete.* Légkorábbról Veszprém és Szekszárd múltja ismert. Veszprém a bronzkorban jelentős település, a rómaiak idején azonban a szomszédos útsomópont, Jutas vált fontossá; Jutas egyébként az avar birodalomban is nagy település volt. Szekszárd elődje a római limes-út mentén fekvő Alisca nevű település, amely valószínűleg az avar időkben is fennmaradt; a rómaiak által épített aquaeductus még a törökök alatt is működött.

A honfoglalás után, az államalapítás idején Szekszárd királyi birtok lett, a római épületmaradványokból I. Béla itt építtette fel a Megváltótól elnevezett temetkezési monostorát. Mint a gazdag adományokkal elhalmozott apátság birtokközpontja, később pedig mint fontos hiteleshely, Szekszárd nem tekinthető közönséges falunak, de a városok közé sem számítható. Kétségtelennek látszik továbbá, hogy az apátság alapítása a rómaiak által meghonosított bortermeles megújulásának a kezdetét is jelentette. Ugyanezekben az időkben ennél is fontosabb szerephez jut Veszprém, amelynek jelentősége sok tekintetben Székesfehérvárhoz hasonlítható. Már Géza uralkodása alatt a fejedelemszony birtoka volt és a Várhegyen erődített szálláshely épült. Később is a királynék székvárosaként említik, az egyházszervezéskor az egyik legkorábbi püspöki székhely Veszprémben alakult, több megyét magában foglaló hatalmas területtel. Gazdasági jelentőségét az adta meg, hogy mint várispánsági székhely, korai vásárhely lett, ezenkívül pedig jelentős ipari bázissal is rendelkezett: a régészeti kutatások a Szent Miklós-templom környékén vaskohászat maradványait tárták fel a honfoglalás és tatárjárás közötti időből, a szomszédos Csatár falu neve pedig királyi fegyverkészítők jelenlétére utal. Veszprémnek a korabeli településekhez viszonyított sokrétű igazgatási, vallási és gazdasági funkcióit gazdagította a püspök mellett a káptalan önállósodása a XII—XIII. század fordulóján, mert a káptalan a legképzettebb papokat gyűjtötte össze, akiknek fontos világi feladatot is el kellett látniuk, amikor hiteleshelyi tevékenység végzését bízta rájuk a király.

A tatárjáráskor Szekszárd és Veszprém is elpusztult, de gyorsan újjáépült. Ebben az időben, 1247-ben történik az első említés a csoportba tartozó harmadik városról, Zalaegerszegről Mária Magdolna tiszteletére épített kápolnája révén. A kápolna kifejezés arra utal, hogy a település nem volt önálló plébánia vagy jelentéktelensége miatt, vagy pedig azért, mert a tatárjárás pusztítását ekkorra még nem heverte ki. Birtokosai sűrűn változtak: a tatárjárás után

világi földesura volt, 1266-ban a veszprémi káptalan kezébe került. 1372—1389 között királyi birtok; ekkor mint „villa regalis” szerepel, lakóit pedig királyi civiseknek nevezik. Zsigmond 1389-ben a nagykanizsai földesúrnak adja, aki a távoli birtokot már a következő évben elcseréli a veszprémi püspök közeli, Szepetnek nevű falujával. Fejlődését elősegítette, hogy birtokközpont, 1329-ben vásárait és 1344-ben útívámszedési jogát említik. Zalaegerszeg 1421-ben már mezőváros, ez a státus megfelel a királyi civisek jogi állapotának.

A másik két város hasonlóképpen mezővárosi rangot visel ebben az időben. Ez a korábban oly jelentős Veszprém számára hanyatlást jelentett, noha nem ismeretes, hogy a királyi családtól valaha is városi privilégiumot nyert volna. Korai „civitas” megnevezése nem városi kiváltságokra utal, a cím a várral rendelkező ispáni és püspöki székhelynek, királyi birtoknak és szálláshelynek szól. A XIII. század végétől a királyi birtokok csökkennek, a királyi népek urai egyházi intézmények és magánföldesurak lettek. Szemben Székesfehérvárral és a másik ősi királyi székhellyel, Esztergommal, Veszprémben nem telepítettek a királyok hospeseket, akiknek szabadságjogai a privilegizált várossá való fejlődés alapjául szolgálhattak volna. 1310-ben a veszprémi püspök — hagyományosan a királyné kancellárja — lett Veszprém megye örökös főispánja. Az egyre gazdagodó káptalan ebben az időben végrendelkezések, zálogok, ajándékozások és ritkábban vételek révén nemcsak földesúri jogot szerzett magának, hanem ténylegesen is Veszprém nagy részének birtokosává vált. Veszprém mezővárosának ezáltal két földesura lett, a püspök és a káptalan.

A szintén egyházi földesúri birtok, Szekszárd életében a XV. században lényeges változás történt, amit az jelez, hogy 1420-ban castellanust (várnagyot) említenek vele kapcsolatosan. Vitéz János esztergomi érsek tovább erősítette a szekszárdi apátság várát a Mátyás elleni összeesküvésben, melynek meghiúsulása után 1471-ben Mátyás elrendelte a vár lerombolását. A reneszánsz eszmék hatására sok egyházi létesítmény került e korban világi birtokosok, ún. kommandánsok kezére; ez lett a sorsa a gazdag szekszárdi apátságnak is. Ez azonban nem gátolta az apátság gazdagodását, amely a XV. század végén Tolna megye legnagyobb birtokosa volt. A bencésmonostorok megreformálásával megbízott pannonhalmi apátnak, Tolnai Máténak nehezen sikerült a Mohács előtti években visszaszereznie az egyház számára az apátságot, amelynek jelentőségét érzékelteti, hogy a szekszárdi apát a mohácsi csatában 100 lovassal vett részt.

A három városnak a török idők előtti helyzetéről ismert néhány közelebbi adat. Szekszárd lakói köznemesek, egyházi nemesek, iparosok és kevés kereskedő. A város két részre tagolódott: a vár alatt jórészt az egyházi nemesség

lakott, ettől elkülönült a mai Felsőváros a lakosság többi részével. Mintegy 100 ház állhatott benne összesen, ami 800—1000 lakosnak felel meg. Hasonló nagyságú volt Zalaegerszeg is: 1524-ben 140 jobbágycsalád lakta. A település magjának jellegzetes, egymáshoz T alakban csatlakozó két utcája ekkor már megvolt, az eredeti falu a Zala folyón levő átkelőhely közelében álló templom körül terült el; a település nyugati szélén feküdt a veszprémi püspök majorja. Nem maradtak fenn adatok róla, de bizonyos, hogy Veszprém lakossága a Mohács előtti időkben jóval nagyobb lehetett, mint a másik két városé.

A török háborúk alatt mind a három város többször cserélt gazdát. Veszprémet a Mohács utáni évtizedben hol Szapolyai hívei, hol a Habsburg-párt katonái foglalták el ostrommal, közben elpusztítva annak környékét, így amikor 1552-ben a török megtámadta, a tönkrement vár nem tudott ellenállni. 1566-ban Salm győri generális visszafoglalta a várat, de az 1593-ban újra a töröké lett, majd 1598-ban ismét felszabadul, 1605-ben még egyszer elfoglalják a törökök. Rövidesen Bocskai kezébe kerül, ettől fogva Veszprém magyar végvár egészen a törökök kiűzéséig. 1704-ben meghódol Rákóczinak, ezért a császári seregek kirabolják és feldúlják a várat és a várost, amely így javarészt elpusztul.

Szekszárdon a mohácsi csata után megszűnt az apátság, a várost már 1532-ben török katonaság szállta meg, 1541 után szandzsák-székhely lett. Feltehetően a korábbi vár újjáépítésével létrehozott erődítést 1560-ban és 1598-ban a császári seregek sikertelenül ostromolták meg. A török idők végére, a felszabadító háborúban Szekszárd teljesen elpusztult. Zalaegerszeg a Nagykanizsáért folyó harcokban sokat szenvedett. 1557-ben a püspöki major helyén végvárat építettek a Dráva—Mura torkolattól Tihanyig húzódó védelmi vonal kiegészítésére. Rövidesen Zalaegerszeg lett a dunántúli védősereg vicegenerálisának a székhelye, és ettől kezdve a megyének is állandó székhelye. 1664-ben, a szentgotthárdi csata idején Zalaegerszeg elpusztult, és bár a várat újraépítették, ezután már harcokra nem került sor, Nagykanizsa visszafoglalása után pedig a vár jelentősége megszűnt.

Az újjáépítés és újranevesítés a teljesen elpusztult Szekszárdon indult meg először. Bár a bencések nem tértek többé vissza, az egykori apátság földesúri jogai érvényesek maradtak. 1693-ban Mérey Mihály esztergomi kanonok lett az apát, aki az apátság helyén, annak romjából emeletes házat építtetett, helyreállíttatta a vízvezetékét, magángimnáziumot létesített. 1696-ban 12 család lakott Szekszárdon, 1715-ben 76, 1720-ban 79 háztartást írtak össze. A határ bővítésére a földesúr megengedte 5 szomszédos pusztá használatát; ugyanekkor növekedik a szőlőtermő terület, külföldön is híres boráért magas árat fizettek. Szekszárd 1721-ben vásár-

tartási jogot kapott, 1725-ben visszakapta mezővárosi rangját. A gyors helyreállítás és fejlődés nyomán 1780-ban Szekszárdra helyezték Tolna megye székhelyét. A vármegyeház az egykori apátság, ill. vár helyére épült. 1777-ben Mária Terézia a volt apátság javait a tudományegyetemnek adományozta, így Szekszárd földesura a Budára helyezett egyetem lett.

A volt végvárnak, Veszprémnek a XVIII. század eleji lakossága döntően végvári katonákból állt, így a városi függetlenség megszerzésére irányuló törekvés az ő szabadságjogaikra alapozódott. A visszatért egyházi földesúr azonban megakadályozta, hogy Veszprém szabad királyi várossá váljék, és amikor 1730 körül megindul az újjáépítés, a várból kitelepítik a volt katonákat, házaikat lebontják, új lakóhelyükül a Jeruzsálemhegyet jelölik ki, a várban pedig létrehozzák a ma is álló épületegyüttest. Maga a város lényegében a középkori szerkezetnek megfelelően épül újjá. 1715-ben Veszprémben 311 adózó háztartást irtak össze, 1720-ban 380-at, és ezzel ismét a legnagyobb lakosságú lett a három város közül. Zalaegerszeg követi öt nagyságrendben; itt 1715-ben 77 taksás háztartás volt, 1720-ban már 104 taksás és 12 zsellér. Zalaegerszeg központtá válását magyarázza, hogy környékén megmaradtak a kisnemesek. Újjáépítésének legfontosabb mozzanata, hogy a vár helyén 1730-ban megépül a megyeház. Egyébként a város új földesura a XVIII. század második felében az akkor szervezett szombathelyi püspökség lett.

Az újjáépítés után a XVIII. században viszonylag gyors a három város fejlődése. A II. József kori népszámlálás szerint Veszprémben 7346, Szekszárdon 6290, Zalaegerszegen 2881 volt a tényleges lakosok száma. Továbbra is tehát Veszprém a legnagyobb, de nem sokkal marad el tőle Szekszárd, és Zalaegerszeg is népesebb, mint a korabeli Szombathely és Kaposvár. Veszprém nemcsak a legnagyobb, hanem társa-

dalmilag is a legösszetettebb: 50 pap, 471 nemes, 7 tisztviselő, 457 polgár mellett 958 férfit zselérnek minősítettek. A nemesek — akiknek legtöbbje a végvári katonák leszármazottja volt — nagy része kézműiparral foglalkozott. Veszprém háztartásainak egyharmada már ekkor iparból élt, bár elég szegényesen, mert az elpusztított környéken nem volt nagy az iparcikkek utáni kereslet. (1720-ban 115 iparos adóalapja mindössze 333 Ft volt.) A XVIII. században 25 céh működött, az első, a lakatos céh 1584-ben alakult. Az építési konjunktúra hatására különösen fellendült az építőipar: 2 ácsmester 10—10 legénnyel, 3 kőműves pedig 51 segéddel dolgozott. Zalaegerszegen az első céh 1641-ben alakult (a vargák céhe), a XIX. század első felében a céhes ipar fejlődése megtorpant. Szekszárdon az első céh csak 1720-ban alakult meg, 1766 és 1847 között 10 iparág váltott ki céhlevelet.

A reformkor e városok erőteljes fejlődésének időszakára. Az 1840-es évekre Szekszárdnak 9845-re növekszik a lakossága, Veszprémé 12 863-ra, Zalaegerszegé 4000-re. Szekszárdon az 1800-as évek elején kis kórház létesül, amelyet 1842-ben bővítenek, 1844-ben posztógyár épül, 1840 körül nyomda, 1846-ban létrejön az első óvoda, ugyancsak 1846-ban takarékpénztár alakul. Veszprémben — amely az ország egyik legfontosabb gabonapiaca — 1817-ben a várból a vízvezetékét meghosszabbítják a Piac térig, 1810-ben árvaház épül, 1829-ben kórház; működik a papnevelde, a katolikus gimnázium és tanítóképző, és itt is van takarékpénztár, könyvnyomda. Zalaegerszegen szintén épül kórház, gyógyszerházzal; a város kereskedelmi szerepét 9 országos vására jelzi.

A szabadságharccal lezárult a három város gyors fejlődésének korszaka. A kiegyezés után különösképpen Veszprém és Szekszárd növekedése akadt meg, így Zalaegerszeg — részben a szomszédos községekkel való egyesülés révén — erősen megközelítette azok népességszámát.

	Polgári népesség				
	1869	1880	1890	1900	1910
Zalaegerszeg	5 850 100,00	6 423 109,79	7 811 133,52	9 568 163,55	10 637 181,83
Veszprém	12 002 100,00	12 575 104,77	12 655 105,49	13 778 114,78	14 515 120,77
Szekszárd	11 069 100,00	11 948 107,94	14 325 129,41	10 884 98,32	14 913 134,76

A növekedés lelassulása oda vezetett, hogy Veszprém és Szekszárd tulajdonképpen a kapitalizmus korában lett igazán kisváros, Zalaegerszeg lakossággyarapodása pedig csupán a hozzájuk való felzárkózás megkezdéséhez volt elegendő. A város csoport tagjait tehát a kapitaliz-

mus városfejlesztő erői szinte alig érintették. Ennek okai és körülményei nem voltak azonosak. Már önmagában a népesedési háttér is különbözött: a XVIII. században Szekszárd és Veszprém egyaránt megyéjük betelepítésével egyre növekvő népesség központjai lettek, de az

1840-es évektől lényegesen eltérő lett népesedési háttérük, mert míg 1840 és 1910 között Veszprém megye lakossága csupán 15,2<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-kal növekedett, addig Tolna megye népessége továbbra is gyorsan gyarapodott, 46,3<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-kal, Zala megye pedig a maga 66,4<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-ával ez utóbbit is jóval felülmúlta. Veszprém tehát valamivel meghaladta megyéjének nagyon gyenge gyarapodását, Zalaegerszeg viszont felülmúlta a megye erős növekedését is, velük szemben Szekszárd megyéje mögött is lemaradt. Más szóval: míg Zalaegerszeg kis méreteit meghaladóan tudta a népességet magához vonzani, addig Szekszárd a munkaerő-kínálathoz képest gyenge vonzó hatást gyakorolt, Veszprémnek pedig a népességi bázisa is gyenge volt erőteljesebb növekedéshez.

A lakosságszám-növekedés, a környezethez való viszony és a városfejlődés menete együttesen levezethető a városok gazdasági-társadalmi struktúrájából és lehetőségeiből, Szekszárd mint megyeszékhely, hivatalnokváros volt, egyoldalú szőlőtermelő gazdasági bázissal, emiatt a századvégi filoxéra-vész a város gazdasági alapját tönkretette, ennek következménye volt — többek között — az 1890 és 1900 közötti nagy népességcsökkenés. Veszprém társadalmát a hivatalnokréteg mellett az egyház nagy súlya jellemezte, a mezőgazdaság a rossz talajviszonyok miatt nem volt jelentős, a válságba jutott, korábban jelentős kisipar pedig nem tudott munkaalkalmat teremteni. Zalaegerszeg Zala megye nyugati és déli — a rossz közlekedési viszonyok miatt a külvilágtól szinte elzárt — vidékének versenytárs nélküli központja volt, és csupán viszonylagosan jelentős, de abszolút mértékben szerény fejlődését nem korlátozta az inkább tranzitkereskedelemben érdekelt Nagykanizsa.

A kapitalista korszak alatti pangást minden bizonnyal az is okozta, hogy a vasúthálózat csak későn és mellékvonallal kapcsolta be ezeket a városokat az ország közlekedésébe. Noha a Déli-vasút Zalaegerszeg közelében húzódott, a város földrajzi adottságok miatt csak az 1890-ben megnyílt ukk—csáktornyai helyiérdekű vasút által kapcsolódhatott a fővonalakhoz. Veszprém hasonlóképpen földrajzi okokból csupán mellékvonallal kötődött be a közelében haladó Budapest—Szombathely—Graz vonalba 1909-ben. Ennek is következménye volt a régebben virágzó veszprémi gabonakereskedelem pangása is. Noha már 1873-ban megépültek a bátaszék—zákányi és 1882-ben a budapest—újdombóvár—pécsi fővonalak, Szekszárd csak 1883-ban kapott csatlakozást Rétszilas felé, Bátaszékig pedig 14 évvel később, 1897-ben hosszabbították meg a vonalat. Így a Sárköz és Bátaszék környéke gazdaságilag kiesett Szekszárd vonzásterületéből.

A fejlesztő tényezők hiánya azzal is járt, hogy elhúzódott a mezővárosi múlt felszámolása. Az 1871. évi közigazgatási rendezés során Szekszárd csak nagyközségi beosztást kapott, és 1905-ig kellett várnia arra, hogy rendezett tanácsú vá-

ros legyen. A földesúri jogok maradványaként az alapítványi uradalom birtokát képező kocsmát, malmot és vágóhidat a város csak a 80-as években tudta megvásárolni. Zalaegerszeg 1885-ben lett rendezett tanácsú város, és neki is meg kellett váltania a regalejogokat a szombathelyi püspöktől. Veszprém küzdelme a szabad királyi városi cím eléréseért a fejlődés megakadása miatt kudarcba fulladt, 1875 után rendezett tanácsú városi státusszal kellett megelégednie.

Mindez együttesen szerepet játszott abban, hogy egyik városba sem települt az első világháborúig jelentősebb gyáripár. Szekszárdon 1880-ban felépült az Országos Selyemtenyésző Felügyelőség székháza és az Országos Petevizsgáló Állomás. 1903-ban még 2 emeletes peteraktár létesült, de a selyemfonodát Tolnára helyezték (1893) és a Sió mellé tervezett kendergyárat is máshol építették fel. Az ipari termelés — a nem jelentéktelen kisipari hagyományok ellenére — egyik városban sem vált gazdasági létalappá. Igazán fontossá az ennél gyengébb városfejlesztő erőt jelentő igazgatási központi szerep lett. A századforduló éveiben épültek meg mindegyik városban a megyei, járási és városi igazgatáshoz szükséges palotaszerű adminisztratív épületek, bankszékházak, közép- és polgári iskolák, melyek a volt mezővárosok falusias megjelenését fokozatosan átalakították, elhelyezésüket azonban kevésbé az együttes-képzésre való törekvés szabta meg, mint inkább az, hogy hol lehetett megfelelő telkeket biztosítani.

A korabeli városfejlődés szintjétől való elmaradás megnyilvánul a közművek kései megjelenésében, illetőleg hiányában. A villanyáram-szolgáltatás mindhárom városban csak 1909-ben kezdődött el, az utcavilágítás Szekszárdon a legkorábbi, 1901-ben indul meg. Vízművet csak Veszprém épített 1896-ban, Szekszárdon egy 1908-ban fűrt bővizű artézi kútra akarták alapozni a vezetékes vízellátást, de csupán a tervek készültek el 1912-ben. Szennyvízcsatorna csak Veszprém-ben volt, Zalaegerszeg éppen elkezdte a csatornázást. A növekedés lassúbb üteme fékezte az építési tevékenységet, és csak Zalaegerszeg esetében vált szükségessé a városterület kiterjesztése: 1887-ben Ollát és Kaszaházát egyesítették vele.

*Az 1910. évi helyzet.* A megelőző időkben a lakosságszám tekintetében fennállott komoly különbségek csökkentek ugyan, de a nagyjából egyforma, 15 000 főnél valamivel kisebb Szekszárd és Veszprém között a 11 000-es lakosságot el sem érő Zalaegerszeg még mindig erősen lemarad. Természetesen területük sincs akkora, mint a nagyobb tradicionális városoknak, de nem arányosan kevesebb, emiatt népsűrűségük hozzájuk viszonyítva igen alacsony. A kis területen is Zalaegerszegnek és Szekszárdnak számottevő külterületi lakossága van, részint szórta, részint koncentrált települési formák között,

a városokat körülvevő szőlőhegyekben. Zalaegerszeg külterületi lakosságát megnövelte a hozzácsatolt két falu is.

Veszprém és Zalaegerszeg olyan megyék székhelye, ahol náluk nagyobb város is található: Veszprém megyében Pápa (sok tekintetben riválisa is a megyeszékhelynek), Zala megyében pedig a Zalaegerszegnél közel két és félszer népesebb Nagykanizsa, és ebben az időben Zala megyéhez tartozott az akkor még községi besorolású, de már jelentős kulturális centrumnak tekinthető Keszthely is. Szekszárd ugyan a legnagyobb lakosságszámú település Tolna megyében, nem sokkal múlja felül azonban Paksot, Dombóvárt és Dunaföldvárt, sőt a fele akkora Bonyhád kulturális jelentősége sem hanyagolható el. A közigazgatási szerepen túlmenő központi funkciók ellátása tekintetében kiemelkedik hármuk közül az ősi püspöki székhely, Veszprém, amely már ekkor színházzal rendelkező és olyan népes főiskola működött benne, hogy annál többen a mai középvárosok közül csak Eger és Kecskemét főiskoláin tanultak, sőt a középiskolai tanulók száma is több, mint e

csoport másik két városában összesen. Veszprém regionális jelentősége abban is megmutatkozik, hogy itt a legnagyobb létszámú a tercier szektor. Zalaegerszegen e szektornak a lakossághoz viszonyított aránya megegyezik a veszprémivel, de abszolút számban nem lehetnek elegendően ahhoz, hogy hatékony ellátást nyújthassanak. Szekszárdon pedig még ennél is kevesebben működtek közre e szerepök betöltésében. A három város regionális szerepét az is érzékelteti, hogy csak elhanyagolható létszámú véderő állomásozott bennük.

Figyelemreméltó jelenség, hogy a legkisebb Zalaegerszeg rendelkezik a legnagyobb vagyonnal (amely különben a megelőző húsz évben képződött); ebben alig marad el a korabeli Eger-től és Kaposvártól. Szekszárdnak viszont alig van valami vagyona, Veszprém a másik két város között helyezkedik el. Az évi bevételek — amiben szintén Zalaegerszeg áll a legjobban — igen alacsonyok, komolyabb fejlesztési feladatok megvalósításához aligha lehetnek elegendők.

Fentieket számszerűsítve a következő adatokkal jellemezhetjük:

	Össz- lakosság	Összes terület, kh.	Belterü- leti la- kosság	Külterü- leti la- kosság	Főisko- lás	Közép- iskolás	Írni, ol- vasni tudók %-a	Városi vagyon 1000 K	Véderő létszáma
Zalaegerszeg	10 844	5 115	9 838	1006	—	255	72,62	3352	207
Veszprém	14 792	8 831	14 269	523	44	567	76,66	2450	277
Szekszárd	14 947	13 069	13 969	978	—	215	76,77	1252	34

A központi szerephez hasonlóan a város csoport *termelési jelentősége* is messze elmarad a nagyobb tradicionális városokétól. Alig rendelkeznek említésre méltó gyáriparral, az ebben legerősebb Szekszárd gyárnak tekinthető üzemeiben összesen 243-an dolgoznak, és a másik két városban együttvéve is csupán ennyien. Zalaegerszegen és Veszprémben az ipari termelésnek mégis volt bizonyos súlya, amire utal, hogy az ipari keresők aránya hasonló bennük, mint a nagyobb tradicionális városokban; Szekszárd e tekintetben inkább az alföldi városokhoz hasonlít. A gyáripárnál fontosabb volt számukra a kisipar, amiben Veszprém járt az élen. Az iparral kapcsolatos helyzetük jellemzéséhez tartozik, hogy munkaerő-egyensúly állt fenn bennük, mert az ipari keresők száma alig kisebb, mint az ipartelepeken foglalkoztatottaké (legnagyobb a különbség Zalaegerszegen, 164 fő), ami azt jelenti, hogy nem voltak szívó hatással a környező, még nem iparosodott településekre.

A mezőgazdasági termelés Veszprémben és Zalaegerszegen jelentéktelen, amit az mutat, hogy a mezőgazdasági keresők száma Veszprémben alig több mint egyharmada az ipari keresőknek, Zalaegerszegen pedig nagyjából fele. Egészen más a helyzet Szekszárdon, ahol a me-

zőgazdasági keresőknek az összes keresőkhöz viszonyított aránya az alföldi városokéhoz hasonlít. Egyébként Szekszárd mezőgazdaságának különös jelentőséget ad a város nagy kiterjedésű szőlőterülete (3369 kh.), ami egyharmaddal több, mint az egri és majdnem kétszer annyi, mint a soproni szőlőterület. Ennek tudható be, hogy igen magas a fajlagos mezőgazdasági munkaerőfelhasználás és a mezőgazdasági területegységre eső aranykorona-érték is: ezekben a mutatókban nemcsak az ide tartozó, hanem a nagyobb tradicionális városokat is felülmúlja.

Az *infrastruktúra helyzetét* vizsgálva, azt tapasztaljuk, hogy a három város lakásviszonyai eléggé hasonlítanak. Lényeges, hogy a lakáshelyzet jobb, mint a korabeli vidéki városokban, mert a lakások nagyobbak, kevésbé zsúfoltak, a beépítés intenzívebb, városiasabb. Városiaság tekintetében különösen fejlett Veszprém (az emeleten fekvő lakások arányát tekintve a mai középvárosok közül csak Sopron és Szombathely múlta felül), a másik két város nem különbözik lényegesen. A lakások nagysága mindegyikükben majdnem egyforma; a legkevésbé zsúfoltak a szekszárdi lakások, amelyekben az egy szobára jutó lakosok átlagszáma az összes mai közép-városénál lényegesen kisebb. (Ez bizonyára an-

Az ipari és mezőgazdasági termelés adatai 1910-ben:

	Ipari keresők		A város ipari üzemekben foglalkoztatottak	Gyáripari kereső	Kisipari üzemek száma	Mezőgazdasági keresők		Redukált szántóegység, kh.	Szamos-állat
	száma	%-a az összes keresőkhöz				száma	%-a az összes keresőkhöz		
Zalaegerszeg	1433	30,25	1597	70	673	659	13,91	5 847	1117
Veszprém	2028	31,66	2132	174	820	608	9,49	5 060	2110
Szekszárd	1320	19,32	1419	243	610	3316	48,55	23 090	2018

nak is következménye, hogy Szekszárd lakosságának növekedési üteme a megelőző húsz évben messze alatta maradt a többi középvárosénak.) Kiemelkedően magas a szilárd falazatú lakóházak aránya Zalaegerszegen és Veszprémben, ebben felülmúlják — Sopron kivételével — valamennyi nagyobb tradicionális várost. A nagy falusias részekkel rendelkező Szekszárdon viszont az összes lakóháznak még 10<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-a sem szilárd falazatú; ez az arány az alföldi városokéval egyezik meg.

Valamennyi városban van villany és utcavilágítás, bevezetése valamivel a nagyobb tradicionális városok után történt. Vívezeték, szennyvízcsatorna és szervezett háziszeméltételezés csupán Veszprémben van; az utcai szemetet csak Szekszárdon nem távolítják el szervezeten. Megemlítendő, hogy az infrastruktúrában legfejlettebb Veszprémben már ebben az időben volt tömegközlekedés omnibusz formájában. Ugyancsak Veszprémben a legmagasabb a telefonállomások száma, a lakossághoz viszonyítva több, mint a nagyobb tradicionális városok átlagában.

A lakosság ellátásában foglalkoztatottak létszámának és arányainak összehasonlítása Szekszárd elmaradottságát mutatja. A kereskedelmi keresők létszáma alapján Zalaegerszegen jó, Veszprémben kielégítő bolti ellátásra következ-

tethetünk. A közszolgáltatásban foglalkoztatottak zalaegerszegi és veszprémi igen magas aránya (amely több, mint bármelyik nagyobb tradicionális városban) arra vezethető vissza, hogy e kis lakosságú városokban a megyeszékhelyi teendőket ellátó apparátus működött. Valószínűleg ennek tulajdonítható a két városban a házi cselédek és a vendéglátásban foglalkoztatottak viszonylag nagyobb száma is. A viszonylagos jólétre utal az is, hogy a városok bankjaiban elhelyezett takarékbetétek fajlagos összege magasabb, mint a nagyobb tradicionális városokban. Kiegészíti a képet, hogy a városi fennhatóság alatt álló közegészségügyi és közművelődési intézmények száma Szekszárdon a legkisebb, és szinte semmilyen támogatásban nem részesültek, míg a másik két város erre a célra jelentős összegeket áldozott (az egy lakosra számított ilyen kiadások tekintetében csak Sopron és Kecskemét előzi meg őket).

A számadatok azt igazolják, hogy a három kisebb tradicionális város növekedésének a múlt század utolsó harmadában történt megrekedése nemcsak nagyságrendi következményekkel járt, hanem a többi városhoz viszonyított jelentőségük csökkenésével is. Világosan mutatja ezt alig számottevő gyáriparuk, az infrastruktúra egyes ágazatainak kései megjelenése, illetve elmaradása, a központi szerepek ellátására való hiányos

	Zalaegerszeg	Veszprém	Szekszárd
lakás/lakóház	1,76	1,94	1,52
lakos/szoba	2,56	2,38	2,16
emeleten fekvő lakások %-a	3,05	6,20	4,09
szilárd falazatú lakóházak %-a	81,00	89,50	9,87
vívezeték hossza, m	—	21 472	—
fedett csatorna hossza, m	2400	4 000	—
termelt víz, m <sup>3</sup>	—	448 950	—
telefonállomás (1914-ben)	114	170	128
burkolt belterületi utak %-a	86,7	27,3	28,6
burkolt járdák %-a	100,0	28,6	88,0
kereskedelmi keresők	8,70	7,06	4,74
közlekedési keresők	3,46	5,73	1,70
közszolgálati keresők	11,19	10,51	8,54
vendéglátási keresők	2,94	2,76	1,30
házi cselédek	13,28	12,12	7,32
közintézmények fenntartására városi költségvetésből fordított 1000 K.	74,8	91,3	1,9
takarékbetét 1000 K.	7372	15 831	11 018



felkészültség, ezenkívül pedig az is, hogy megyeszékhelyi rangjuk ellenére környezetükben náluk nagyobb vagy velük megközelítően azonos nagyságú és jelentőségű települések voltak képesek kifejlődni. Általános érvénnyel állíthatjuk tehát róluk, hogy a korabeli városállományból inkább közigazgatási besorolásuk emeli ki őket, mint a városi fejlettség ismérvei.

Helyzetük közös vonásai mellett azonban több lényeges szempontból is eltérnek egymástól ezek a városok. Szinte minden tekintetben kiemelkedik közülük Veszprém, amely infrastruktúrájában, lakóinak foglalkozási rétegződésében leginkább emlékeztet a nagyobb tradicionális városokra, és ebben az időben az ország kulturális-oktatási centrumai közé tartozott. Gyáriparának fejletlenségét ellensúlyozta, hogy körülötte kialakulóban volt egy jelentős iparvidék (7 településben 16 gyár, 1518 dolgozóval), amelynek központját képezte. Városiaságban Veszprémet Zalaegerszeg — a Dunántúl legkisebb megyeszékhelye — követi, amely a megelőző két évtizedben — bár különösebb városfejlesztő erők nem működtek benne — több mint egyharmadával növelte meg lakosságát. Termelési szempontból jelentéktelen és közigazgatási besorolásán túlmenő regionális szerepe nincs, infrastruktúrájának fejlettsége pedig a korabeli városok átlagának felel meg. A város csoport legnagyobb lakosságú városa, Szekszárd tekinthető a legkevésbé városiasnak. Gyáripara — melyben ugyan többen dolgoznak, mint a másikat két városban — nem számottevő, iparosodottságának mértéke pedig az Alföldön fekvő mai középvárosok átlagának felel meg. Ugyancsak hozzájuk hasonlít mezőgazdasági tekintetben is (bár természetesen sokszorosan kisebb művelési területtel); a mezőgazdaság — azon belül is különösen a bortermelés — adja meg termelési jelentőségét. Infrastruktúrája sem fejlettebb, mint az alföldi városoké, noha lakossága — a kisebb kiterjedés miatt — sokkal koncentráltabban települt.

#### 4. Hajdani alföldi mezővárosok

Az Alföldön való elhelyezkedésük úgy jellemezhető, hogy Nyíregyháza kivételével inkább az Alföld középső és déli részén fekszenek, egymástól nagyjából egyforma távolságra. Közvetlenül nagyobb vízfolyás partján fekszik Szolnok, Hódmezővásárhely a Tisza szabályozása következtében került messzebb a folyótól. Nagyság szerint 1910-ben Kecskemét az ország 7., Hódmezővásárhely a 10., Békéscsaba a 18., Nyíregyháza a 20. és Szolnok a 32. városa. Hódmezővásárhely és Kecskemét törvényhatósági jogú városok, Nyíregyháza és Szolnok rendezett tanácsú városok, Békéscsaba nagyközség. Megyeszékhely Nyíregyháza és Szolnok.

*A kialakulás és fejlődés menete.* Bár nem tar-

toznak a legtávolabbi múlttal rendelkező települések közé, bizonyos, hogy közülük egyesek már jóval a honfoglalás előtt is léteztek (pl. Hódmezővásárhelyen tárták fel a gabonatermelés legrégibb hazai emlékeit). Mindegyikükben megtalálhatók a honfoglalás korának régészeti maradványai. Legkorábban Szolnok vált jelentőssé, mint a Géza—I. István korában szervezett óriási kiterjedésű, a sóbányászat és -szállítás miatt fontos várispánság székhelye. A tatárjárás előtt történik említés Nyíregyházáról Nyír alakban (a névnek az „egyháza” szóval való bővítését azzal magyarázzák, hogy a település a tatárjárás alatt elpusztult, és későbbi újratelepítéséig csak templomának romjai maradtak meg). Békéscsabáról az első adat jóval későbből, a XIV. sz. elejéről maradt fenn, de a pogány kori eredetű személynévből lett helynév a XI—XII. századi névadási szokásnak felel meg. Hódmezővásárhely két falu összeolvadásából keletkezett: Hód már 1231-ben, Vásárhely 1266-ban szerepel először; az utóbbi település a korai vásárhelyek közé tartozott. Legkésőbbben Kecskemét fordul elő a forrásokban, 1356-ban említik Ágasegyháza szomszédaként. Minden valószínűség szerint elpusztult a tatárjárásakor a szomszédos falvakkal együtt, azonban a kunoknak a környékre való telepítésekor már a jelentősebb falvak közé tartozott.

Középkori fejlődésük elég eltérően alakult. Szolnok — a fontos tiszai átkelőhely védelmére épített vára és megyeszékhelyi intézményei alapján — már korán megindulhatott volna a nyugati jellegű városfejlődés útján. Központi jelentősége azonban egyre inkább csökkent a szomszédos ispánsági területek korai eladományozása, a nagy Szolnok megye feldarabolódása, az ide telepített kun—jász népességnek a megyeszervezet alól történt kivétele miatt. Változatlan közlekedési fontossága mellett egy ideig királyi birtok maradt, de a királyi vármegyerendszer felbomlásakor nem kapott városi privilégiumot. Szolnokhoz hasonlóan fekvése és közlekedési helyzete jelentett — bár csökkentebb mértékben — fejlesztő erőt Hódmezővásárhely számára is. A tiszai ártérnek állattenyésztésre, halászatra alkalmas rétsége és gabonatermelésre kedvező mezőgazdasági területe határán önmagában is sokrétű gazdasági lehetőséggel rendelkezett, továbbá a csongrád—makó—csanádi út révén a vásárhely az országos forgalomba is bekapcsolódott. Az idők folyamán azonban a közeli Szeged, Szentés és a kisebb Vásárosfégard között a vásárhelyi funkció fejlesztő ereje szétforgácsolódt.

Sok hasonlóságot mutat a középkori Nyíregyháza és Békéscsaba helyzete és fejlődése. Amennyiben Nyíregyháza azonosítható az izmaeliták tatárjárás előtti Nyír nevű falujával, akkor az itteni kereskedőtelep talán tipikusan képviselte az ún. keleti várostípust. Az izmaeliták kiszorítása a kereskedelemről és a telepü-

lés elpusztulása a tatárjárás idején ennek a korai városformának a továbbfejlődését nem tette lehetővé. Amikor Nyíregyháza a XIV. században királyi adományozással a Báthoryak kezére került, a hatalmas ecsedi uradalom egyik falvaként jó közlekedési helyzete révén uradalmi alközpont lett. Erre vall, hogy a Báthoryak erődített kastélyt építettek ott, ahol a távolsági útba a környéki utak bekapcsolódtak (nagyjából a mai megyeháza helyén). Békéscsaba ebben az időben a Vata-nemzetségből származó Ábránffyak gerlai uradalmának volt a tartozéka. Mivel az uradalom nyugat felé terjeszkedett, Békéscsaba idővel központibb fekvésűvé vált az eredeti központnál, Gerlánál. Ennek is tulajdonítható, hogy az Ábránffyak erődített udvarházat építettek a falutól délre. Az uradalomközponti szerep és a jobbágyterhek ezzel egyidejű csökkentése a mezővárossá való fejlődés kezdetének fogható fel. Az uradalmat — amely állattenyésztése és -exportja által vált jelentőssé — körülfogta a gyulai vár hatalmas birtoka, rajta két nagy mezővárossal: a XIV. század óta gyorsan városiasodó Gyulával és a megye legnagyobb településével, egyben ősi székhelyével, Békéssel. (A három város nagyságrendi viszonyai a XVI. század derekán úgy alakultak, hogy Békésen 2600 ember élt, Gyulán 1800, Csabának pedig kb. 500 lakosa volt.)

A városfejlődés tipikus alföldi irányát a város csoport tagjai közül elsődlegesen Kecskemét képviseli. A város szomszédságában telepített kunok állattenyésztéséből alakult ki annak a nagy testű, erős, lábön exportálható szarvasmarhafajtának a tömegtermelése, amely a XIV. században a nyugati piacok keresett áruja lett. Kecskemét azért vált jelentőssé, mert nemcsak a tenyésztésben vett részt, hanem a felvásárlásnak is egyik központja lett, ezenkívül pedig a kunszék felállításával bizonyos központi szerephez is hozzájutott. Valószínű, hogy nagy részben a szarvasmarha-export okozta az ipar fejlődésének lemaradását, mert az exportért iparcikkeket kaptak. Az állattenyésztés egyébként is sajátosan formálta Kecskemét társadalmi fejlődését és városiasodását. Az állatok legeltetése, a megvett marhák elhajtása olyan munkaerő alkalmazását tette szükségessé, amely urbánus jellegűnek alig mondható, mégis különleges szak-képzettséget igényelt; és hasonlóképpen szak-képzett munkások lehettek a korán kialakult szőlőkertek dolgozói is. Kecskemét Zsigmond koráig királyi birtok volt, már a XV. század elején királyi mezőváros lett. Bár nem sokkal ezután magánföldesúri kezekbe került, a város termelési, társadalmi szerkezete, önkormányzata nem változott, fejlődése a török időkig töretlen volt.

A török korban az öt város sorsa nem sokban különbözött egymástól. Legelőször Kecskemét lett hódoltsági város; Buda 1541. évi elfoglalása után a visszatérő török sereg felégette, lakosainak nagyobbik része a Tiszántúlra me-

nekült. Kecskemét újra elpusztult a 15 éves háború alatt, másodszor is újjáépült 1620 körül. Ezek a pusztulások és helyreállítások a város szerkezetében csak kisebb változásokat hoztak. Sokkal mélyrehatóbb következménye lett annak, hogy az egész környék menekülő lakosai a szultáni birtokra, Kecskemétre költöztek be. Az elnéptelenedett falvak területét a város magához csatolta vagy bérbe vette, és az egyre nagyobb pusztán az állattenyésztés fokozódása, a szarvasmarha-export növekedése nagyszámú és sokféle foglalkozású embernek tudott munkát nyújtani. A viszonylagos védeltséget élvező Kecskemét 1620 után gyorsan fejlődött, Hornyik János szerint Buda visszafoglalása előtt lakossága elérte a 20 000 főt és mintegy 1100 km<sup>2</sup>-es pusztaság tartozott hozzá. Szinte majdnem teljesen azonosan alakult a törökök által 1560 körül elfoglalt Hódmezővásárhely sorsa. Mivel ugyanúgy kász város (szultáni birtok) lett, mint Kecskemét, fel kell tételeznünk, hogy a tavaktól védett város adott otthont a nyílt mezőségen fekvő környezetben elpusztult falvak lakosságának. Az így pusztává lett területen itt is nagyarányú állattenyésztés alakult ki.

Szolnokot Mohács után mindkét király saját híveinek adományozta. A váradí egyezmény után az 1540-es évek végén Ferdinánd a Tisza vonalának védelmére a várat megerősítette, és ennek során a Zagyvát új, ásott mederbe terelték. 1552-ben azonban a zsoldos őrség a török ostrom elől megszökött. Szolnok a török uralom alatt fontos vár lett, a szolnoki szandzsák székhelye. A várat megerősítették, igényeiknek megfelelően építkeztek benne, és védőművekkel vették körül a vártól délre eső ún. Katonavárost is. Legjelentősebb törökkori létesítmény az állandó hid a Tiszán, amelynek építésével nemcsak katonai célokat akartak elérni, hanem azt is, hogy a tiszántúli szarvasmarha-kereskedelem Szolnokon keresztül bonyolódjon le, egyúttal a sókereskedelem is könnyebbé váljon, és ezzel a török kincstári bevételek fokozódjanak. Szolnok viszonylag épen jutott a felszabadítók kezére, 1697-ben lakott hely volt, azonban 1706-ban Rákóczi seregei a várost felégették, várat megsemmisítették, és 1710-ig lakatlan maradt. Békéscsaba 1566-ban került török uralom alá, amikor Gyula elesett. Bár török időkbeli helyzetéről nem állnak rendelkezésre részletes adatok, annyi megállapítható, hogy Békéscsaba sem pusztult el a felszabadító háborúkig. Nemi fejlődésre utal, hogy iskolája is volt. A felszabadító hadjáratban azonban az egész környéket elpusztították.

Nyíregyháza — bár Szabolcs megyébe már 1554-ben eljutottak a törökök — mint Báthorybirtok az erdélyi fejedelmek kezére került, és így helyzete viszonylag biztonságos volt, sőt a szomszédos területek pusztulása révén megnövelte területét és lakosságát. A 15 éves háború Nyíregyházát sem kímélte: 1598-ban elnép-

telenedett. A háború után a lakosság egy része visszaköltözött és a hajdúk betelepítésével nemcsak népszéligleg erősödött meg, hanem a hajdúkváltságok révén kikerült a megyei hatóságok alól is, és gyakorlatilag a mezővárosokénál nagyobb szabadsághoz jutott. Az erdélyi fejedelemség megszűntével Nyíregyházán több birtokos osztozott, akik a megyével szemben a kiváltságokat nem tudták megvédeni. A megye által sanyargatott lakosság erősen fogyni kezdett, a Rákóczi szabadságharc idején létszámát mintegy 540 főre becsülik.

A török háborúk és a Rákóczi-szabadságharc korszakát tehát Kecskemét és Hódmezővásárhely úgy élte át, hogy nem csupán fennmaradt, hanem — környékük teljes pusztulása árán — az ország legnépesebb települései közé emelkedtek. A másik három város a korszak végére olyan helyzetbe került, hogy részben vagy egészen újra kellett alapítani őket, bár középkori szerkezetük jórészt megmaradt. Főleg Nyíregyháza és Békéscsaba további fejlődésére lényeges hatással volt a környező falvak elnéptelenedése. Békés megye lakatlanná vált területének jelentékeny részét — amibe beleesett Békéscsaba is — a Habsburgok a török háborúk után tartozásaik fejében átadták a hadsereg-szállító Haruckern bárónak, és az akkorra már újra benépesülni kezdő Békéscsaba lett a nagy pusztaság telepítési központja. 1770-ben — miután a megelőző évtizedekben bekebelezte a középkori gerlai uradalomhoz tartozó Gerendás, Kerekegyháza, Mezőmegyer, Gerla, Ölyved, Kétsopron és Mezőszentmiklós területét — Békéscsabának már 8862 lakosa volt, és 34 841 hold szántó, 31 495 hold legelő, 5336 hold réti-mocsári terület tartozott hozzá (1200 n. öles holdakban). Ez a növekedés annak ellenére következett be, hogy a Felvidékről Békéscsabára települt evangélikus szlovákok egy része a szarvasi, mezőberényi és orosházi telepésekkel együtt 1753—54-ben — az ottani földesúr, Károlyi Antal hívására — átköltözött Nyíregyházára. Ezzel Nyíregyháza lakossága 2485 főre duzzadt, területe pedig puszták adományozásával vagy bérbeadásával jelentősen kiterjedt. A megnövelt terület magához vonzotta a munkaerőt, így az 1780-as évekre a lakosság szám 7000 fő fölé emelkedett.

A 20 000 hold kiterjedésű és erősen mocsaras Szolnok népességnövekedése a visszatelepülés után az előbbieknél lassúbb ütemű volt: az 1780-as években mintegy 6000 lakossal rendelkezett. Szolnokon — amelynek földesura a Kamara lett és lakossága nem jobbágy volt, hanem taksás — nem is a mezőgazdaság volt a gazdasági fejlődés alapja, hanem a sószállítás, sóraktározás és a Tiszán leúsztatott fa feldolgozása, illetve az azzal való kereskedelem. Foglalkoztak zsindegykészítéssel, deszkavágással, hajó- és szárazmalmok, tetőszerkezetek előállításával és eladásával, a Tiszán pedig vízimalmok működtek. Az ipar, kereskedelem és közlekedés el-

sődleges jelentősége mellett a mezőgazdaság Szolnokon is kialakította a korabeli alföldi településekre jellemző kétfelteles településszerkezetet.

A XVIII. század végére tehát a területi-népességi viszonyok konszolidálódtak, a fejlődés gazdasági alapjai is megszilárdultak. Ezzel megindult a lakosságnövekedés folyamata, amely a következő fél évszázadban így alakult:

	Lakosság szám		
	1784—86	1840—50	növekedés %-a
Kecskemét	22 270	44 110	98,07
Nyíregyháza	7 163	18 000	151,29
Szolnok	6 271	11 720	86,89
Békéscsaba	9 680	22 223	129,68
Hódmezővásárhely	15 822	39 556	150,01

Feltűnő, hogy a szinte tisztán mezőgazdasági jellegű városok — Nyíregyháza, Hódmezővásárhely és Békéscsaba — jóval felülmúlták az inkább ipari jellegű Szolnok népességnövekedését. Kecskemét aránybeli lemaradása azzal magyarázható, hogy ebben az időszakban távolabbi pusztáit elvesztette.

A nagy népességtömörülés által az alföldi mezővárosok lakosság szám tekintetében messze megelőzték a régi nevezetes szabad királyi városokat. A települési hierarchiában viselt rang és a népességszám ellentmondásosságát a közigazgatás is felismerte, a feudalizmus korában azonban nem lehetett királyi városjoggal felruházni a nagy határú, népes és gazdag jobbágységeket. Később a reformkori országgyűlések lehetővé tették, hogy a jobbágységek egyenként megválthassák magukat a földesúri kötelezettségek alól. E városok számára a reformkor legjelentősebb eseménye, hogy több százezer forint lefizetésével szabaddá tették magukat már a jobbágyszabadság kinyilvánítását megelőzően.

A szabadságharc után erősen csökken a népességnövekedés üteme, összefüggésben a mezőgazdasági termelés intenzívebbé válásával és az ezzel kapcsolatos foglalkozási-társadalmi változásokkal. A kapitalizmus kibontakozását kísérő változásokban nagy szerepe van — ugyanúgy mint más városokban is — a vasúthálózat kiépítésének. Legkorábban Szolnok kapott vasutat a pest—szolnoki vonal 1848-as megépítése által. Ennek folytatására csak egy évtized múlva került sor, amikor 1857-ben elkészült a szolnok—debreceni vonal, és nem sokkal később, 1859-ben a szolnok—hatvani, ugyanabban az évben a Békéscsabát érintő szolnok—aradi vasútvonal is kiépült. Ezzel Szolnok az ötvenes évek végére az ország egyik legfontosabb vasúti csomópontjává vált. Nyíregyháza 1858-ban jutott első vasútvonalához, a nyíregyháza—mátészal-

kai vonal azonban csak 1887-ben, a nyíregyháza—tiszalök—tiszapolgári pedig 1896-ban épült meg. Kecskemét 1854-ben már vasúti összeköttetésben állt Pesttel és Szegeddel, a mellékvonalak azonban itt is jóval későbbiek: 1895-ben a fülöpszállási helyi érdekű vasút, 1896-ban a tiszauági, 1905-ben pedig a lajosmizsei és ezzel egy időben a kerekegyházi szárnyvonal készült el. Hódmezővásárhely viszonylag későn kapcsolódott be a vasúti közlekedésbe, mert mire a vízszabályozás megtörtént, az időközben megépült fővonalak elkerülték a várost. Így csak 1870-ben épült a Szeged—Hódmezővásárhely—Békéscsaba—Nagyvárad közötti vonal, és jóval később, 1903-ban a Hódmezővásárhely és Makó közötti. Általánosan megfigyelhető tehát, hogy a városok először a fővonalakba kapcsolódtak be, a környékkel való vasúti összeköttetés csak a századforduló táján következett be. Ez erősen visszavetette a központi funkciók fejlődését. Hódmezővásárhely növekedésének lelassulását ebben az időszakban a vasúti kapcsolatok ké- sése is magyarázza.

Az 1870-es években bekövetkezett közigazgatási rendezés Békéscsabát nagyközséggé minősítette, Szolnok és Nyíregyháza rendezett tanácsú város lett, a két legnagyobb, Hódmezővásárhely (1873-ban) és Kecskemét (1886-ban) törvényhatósági jogú várossá vált. Szolnok megyeszékhely maradt, Nyíregyháza pedig Nagyállótól 1875-ben átvette a megyeszékhelyi szerepkört. A megyeszékhelyi funkció el nem hanyagolható jelentőségű városfejlesztő erőnek bizonyult. A XIX. század utolsó évtizedeiben gyors növekedésnek indult Szolnok foglalkozási-társadalmi szerkezete átalakult, a létszámban inkább csökkenő mezőgazdasági népesség kihúzódott a tanyákba, a város maga a szekunder és terciér ágazatok lakó- és munkahelye lett. Nyíregyházán lényegesen kisebb mértékű foglalkozási rétegződés ment végbe, de a megyeszékhely ide- telepítésével itt is kiépültek a megyei hivatalok, a városba beköltöztek a tisztviselők, a mezőgazdasági lakosság kiszorult a bokortanyákba. A vásárok szerepének visszaszorulásával nagyszámú kereskedő települt be, elsősorban gabona-, állat- és borkereskedők.

Az ipar fejlődése eltérően alakult, mint a tör- teneti városokban. A XIX. század utolsó harmadában is domináltak a túlnyomó többséget ki- tevő agrárnépesség igényeit szolgáló kisipar- sok. A gyáripart a gőzmalmok, szeszgyárak, tég- lagyárak képviselték, ezek munkaerőigénye azonban a városok népességét nem nagyon nö- velte, legfeljebb a mezőgazdaságból kiszoruló- nak adott alkalmi vagy időszakos munkát. Eb- ben a tekintetben is különbözik némileg a többi várostól Szolnok, ahol a hagyományos ipari bá- zis továbbfejlődött és közlekedési csomóponti helyzete magával hozta, hogy több száz dolgozó- val vasúti javítóműhelyt létesítettek benne.

A kapitalizmus korszakában is e város csoport fejlődését, jellegzetességeinek alakulását elsődle- gesen a mezőgazdaság szabta meg. Egyeses kö- vetkezménye ez az Alföld sajátos települési vi- szonyainak. Az országnak azokon a részein, ahol a tradicionális városok fekszenek, a népesség egyenletesebben oszlik el a falvak és a városok között, és így a települések között munkameg- osztás jön létre. Az Alföldön azonban a török idők után a lakosság elsősorban a „városok”-ba tömörült, a nagyobb települések a falusi és a városi funkciókat egyszerre töltik be. Az egy- mástól távol fekvő települések által meghatáro- zott területi viszonyok miatt sajátos módon vá- rosi funkcióvá vált az állattenyésztés. A legel- tetéshez ugyanis hatalmas területekre van szük- ség, amelyek semmi megmunkálást sem igényel- nek, így a nagy területű város versenyképesebb, mint a szűk határú falu. (Jellemző, hogy Nyí- regyháza is — bár területe a lakosságszámhoz ké- pest eleinte rendkívül terjedelmes volt — má- sutt, a várostól távol is bérelt pusztákat nagy állatállománya részére.) Az óriási terület nagy- számú, de a kiterjedéshez képest aránylag cse- kély népességet tud eltartani, azt is csak úgy, hogy a lakosság jelentős része kiköltözik a ha- tárba. Ez a magyarázata egyfelől a tanyavilág kialakulásának és fokozatos benépesedésének, másfelől annak, hogy e város csoport városainak növekedése a XIX. század utolsó harmadában messze elmarad a nagyobb tradicionális városok- ké mögött.

Polgári népesség	1869	1880	1890	1900	1910
Kecskemét	41 195 <i>100,00</i>	44 122 <i>104,67</i>	48 493 <i>117,71</i>	56 786 <i>137,84</i>	65 716 <i>159,52</i>
Nyíregyháza	21 806 <i>100,00</i>	24 102 <i>110,53</i>	27 014 <i>123,87</i>	31 875 <i>146,18</i>	36 984 <i>169,60</i>
Szolnok	15 847 <i>100,00</i>	17 150 <i>108,22</i>	20 748 <i>130,92</i>	25 042 <i>158,12</i>	28 406 <i>179,25</i>
Békéscsaba	30 022 <i>100,00</i>	32 616 <i>108,64</i>	34 243 <i>114,06</i>	37 108 <i>123,60</i>	42 146 <i>140,36</i>
Hódmezővásárhely	49 153 <i>100,00</i>	52 424 <i>106,65</i>	55 475 <i>112,86</i>	60 824 <i>123,74</i>	62 394 <i>126,93</i>

A növekedés ütemét tekintve nincsenek kiugró különbségek a városok között. A két megyeszékhely, Szolnok és Nyíregyháza lakosság száma emelkedett ebben a négy évtizedben a leggyorsabban, de így is messze elmaradnak az akkor még nagyközség Békéscsaba mögött, Kecskemét és Hódmezővásárhely pedig továbbra is több mint kétszeresen felülmúlja lakosság szám tekintetében a csoportban a legvárosiasabb, de legkisebb határral rendelkező Szolnokot. A városnagyság alakulásának elsődrendű befolyásoló tényezője tehát továbbra is a mezőgazdaság maradt. Alátámasztja ezt — többek között — Hódmezővásárhely és Kecskemét nagyságrendi viszonyainak egybevetése. Hódmezővásárhely 1869-re megelőzte Kecskemétet és 1900-ig még mérsékelten növekedett is. Ez azért következett be, mert a Tisza szabályozása folytán a város területének addig nagy részét elfoglaló tavak, vizek helyén legelők, szántóföldek keletkeztek, így a mezőgazdaság képes volt további munkaerőt felvenni. A szántóföldi gazdálkodás szükségessé tette az igásállattartást, így az állatállomány fajta szerint is kicserélődött. A szántóterületek növekedése megkívánta a művelési területeken való állandó tartózkodást, a tanyavilág terjeszkedését; a lakosság szaporulat szinte teljesen a külterületen települt. A folyamat a kisbirtokosok számát is megnövelte: Hódmezővásárhelyen 1910-ben 16 962 mezőgazdasági kereső közül 9042-nek volt földtulajdona, 3848 azonban 10 holdnál kisebb földdel rendelkezett. A századfordulóra Hódmezővásárhely területi tartalékai kimerültek, és az intenzívebb mezőgazdasági termelésre való áttérés is megakadt. Ezzel szemben Kecskeméten, ahol a város mellett már a középkorban jelentős szőlőkertek terültek el, részben a homok megkötése végett, részben a filoxéra hatására ugyanebben az időben hatalmas szőlő- és gyümölcsös telepítés történt. Ennek következménye, hogy 1910-ben Kecskemét lakosság száma már némileg túlhaladta Hódmezővásárhelyét. Különben Kecskemét és Hódmezővásárhely — mérsékelt növekedésük ellenére — az ország legnépesebb városai közé tartoztak; lakosság számuk szinte pontosan megegyezett az Alföldet körülvevő városgyűrű legnagyobb városaival, Araddal, Nagyváradal és Temesvárral. Ugyanakkor ezekben a városokban Kecskeméthez viszonyítva a terület és a mezőgazdasági keresők száma így alakult: Aradon 11,96<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, ill. 12,13<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, Nagyváradon 5,09<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, ill. 10,84<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, Temesváron 8,95<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, ill. 8,86<sup>0</sup>/<sub>0</sub>.

Nyilvánvaló, hogy a mezőgazdaság által összetömörített nagy népességű alföldi települések szükségszerűen messze elmaradtak városiaság tekintetében a századfordulóra már a kapitalista városfejlődés útjára lépett tradicionális városok legtöbbjével szemben. Egyik jele ennek infrastruktúrájuk elmaradottsága. A villanyvilágítást még aránylag korán bevezették (Nyíregyházán és Kecskeméten 1897-ben, Hódmezővásárhelyen

1898-ban, Békéscsabán 1904-ben, Szolnokon csak 1906-ban), és az utcavilágítás is ezzel egyidős. Vízvezeték építésére a korszak végéig egyedül Szolnokon került sor, Kecskemét 1910-ben csak az előkészületekig jutott el; a víztorony helyét is kijelölték a Rákóczi út tengelyében. Hódmezővásárhely artézi kutakkal oldotta meg vízellátását 1881-től, Nyíregyházán és Békéscsabán sem volt központi vízellátás. Az általános földszintes beépítés különben a vízvezeték-építést nem sürgette, viszont a mezőgazdasági tradíciók az emeletes építkezést erősen korlátozták; a telekérték sem növekedett meg annyira, hogy intenzívebb beépítést kényszerített volna ki. Ugyancsak az extenzív beépítésnek tudható be, hogy egy városban sem szervezték meg a házi szemét elszállítását. Az utcák korlátozott mértékű kövezése is csak a vasútvonalak kiépülése után kezdődhetett. Meg kell említeni azonban, hogy szemben a közművesítéssel, a közintézmény-ellátás tekintetében nem lényegtelen előrehaladás történt. Így például Hódmezővásárhely kivételével mindegyik városban épült színház. Főiskola egyedül Kecskeméten működött (ez azért jelentős, mert ebben az időben főiskolákat általában csak a püspöki székhelyeken alapítottak), de gimnáziumok mindegyik városban voltak, Szolnokon és Kecskeméten művésztelep is létesült. Ugyancsak Kecskeméten 1910-ben nyitották meg a felsőkereskedelmi iskolát.

Bár Szolnok kivételével a lakosság jelentős része a külterületen lakott, a városmag mindenütt fokozatosan terjeszkedett. A feltételek ehhez a legtöbb városban kedvezőtlenek voltak. Hódmezővásárhely és Nyíregyháza beépített területének növelését csak a tavak lecsapolása tette lehetővé. (Hódmezővásárhelyen a mai belterület helyén kb. 1800 kh-at foglaltak el a tavak.) Békéscsaba keleti részét mocsaras terület határolta, ezért a beépítés a vasúton túl elfoglalta a régi szőlőhegyet. Kecskemét terjeszkedése szintén részben a régi szőlőterületek rovására történt. Egyébként itt a városnövekedés szabályozása érdekében nagyszabású városrendezési tervet dolgoztak ki, és a belső közlekedés lebonyolítására közúti villamosvasút építését is előirányozták. A tervezett fejlesztést azonban megakadályozta az első világháború kitörése, amely a többi alföldi városban is megállította a városiasodás éppén elkezdődött folyamatát.

*Az 1910. évi helyzet.* Az akkori városok között Kecskemét és Hódmezővásárhely lakosság számuk alapján nagyvárosoknak számítottak, Békéscsabának — noha község volt — és Nyíregyházának több lakosa volt, mint a nagyobb tradicionális városok csoportjába tartozók közül a legnépesebbeknek, Szolnok lakosság száma pedig nagyjából megegyezett az ottani csoportátlaggal. A mai középvárosok közül tehát ide tartoznak az 1910-ben legnagyobb lakosság számúak; területi kiterjedés szempontjából még inkább kiemel-

kednek, mert a közülük legkisebb, Szolnok területére ugyan egyhatoda sincs Kecskemétének és egyötöde Hódmezővásárhelyének, mégis nagyobb mindegyik tradicionális városnál.

A többi várostól megkülönbözteti őket a hatalmas területükön kialakult tanyavilág: a nagyszámú lakosság jelentős része nem él zárt városi keretek között. Egyedül Szolnokon nem túlságosan magas a külterületi lakosság aránya (13,2%), de a többi városban a lakosság egyharmada—fele élt külterületen. Ki kell emelni azonban, hogy Hódmezővásárhely és Kecskemét belterületi lakosság száma még így is felülmúlja, Békéscsabáé pedig eléri a legnagyobb tradicionális városokét.

Kecskemét Pest megyének a főváros után legnagyobb és legjelentősebb városa, de nem messze esnek tőle Nagykőrös, Cegléd, Kiskunfélegyháza és Kiskunhalas, amelyek szintén kiemelkedő lakosság számú, nagy területű városok. Hódmezővásárhely ebben az időben az ország egyik legnépesebb városa, de szomszédos a nála is jóval nagyobb Szegeddel, és ugyancsak a megyében van a szintén jelentős Szentés (az akkori megyeszékhely), valamint Csongrád (amely igazgatásilag még községi besorolású volt). Békéscsaba lakosság száma nagyobb ugyan, mint az akkori megyeszékhelyé, Gyuláé, de a megyében három olyan nagyközség van (Békés, Szarvas és Orosháza), amelynek lakossága meghaladja a 20 000 főt. Szolnok a saját megyéjében nem a legnépesebb (Jászberénynek valamivel több lakosa van), és alig kisebb nála Mezőtúr, Karcag és Törökszentmiklós (ez utóbbi ekkor még község volt). Egyedül Nyíregyháza emelkedik ki nagyságával és tekinthető vitathatatlan központ-

nak a megyéjében, ahol különben rajta kívül nincs város, és a legnagyobb községek lakosság száma is többszörösen kevesebb, mint a megyeszékhelyé.

A központi szerepek ellátására eltérő mértékben készültek fel. Színház működött már ebben az időben Kecskeméten és Békéscsabán, főiskola volt Kecskeméten, amelyben az egri után a legtöbb hallgató tanult. Középiskola ugyan minden városban volt, de feltűnően alacsony a középiskolai tanulók létszáma Hódmezővásárhelyen és Szolnokon, ami kulturális vonzásuk korlátozottságára utal. A regionális fontosságot is jelző véderő-létszám Nyíregyházán és Kecskeméten tekintélyes, bár elmarad a nagyobb tradicionális városoktól, Szolnokon és Békéscsabán csekély, Hódmezővásárhelyen pedig alig van véderő. Anyagi hátterük sem egyforma. Vagyónával Kecskemét messze kiemelkedik, de Nyíregyháza is felveszi a versenyt a gazdagabb tradicionális városokkal. Hódmezővásárhely 1910-ben sem tartozik a szegény városok közé, noha vagyona a megelőző két évtizedben alig növekedett, tehát a múlt század végén még a leggazdagabb lehetett a mai középvárosok között. Bevételeiket illetően legelőnyösebb helyzetben van a két törvényhatósági jogú város (Kecskemét minden mai középvárost felülmúl), utánuk következik a vagyonos Nyíregyháza, de Szolnok és Békéscsaba sem marad el a rendezett tanácsú nagyobb tradicionális városoktól. Mindent egybevetve, ez a város csoport — ha nem is egyetlen mértékben — viszonylag előnyös helyzetben van a városfejlesztés anyagi hátterét illetően.

A városok helyzetét általánosan jellemző adatok az alábbiak:

	Össz- lakos- ság	Összes terület, kh.	Belterü- leti la- kos- ság	Külterü- leti la- kos- ság	Főisko- lás	Közép- iskolás	Írni, ol- vasni tudók %-a	Városi vagyon 1000 K.	Véderő létszáma
skemét	66 834	151 698	35 251	31 583	96	890	61,15	33 032	1118
egyháza	38 198	46 593	24 339	13 859	—	574	69,63	12 228	1214
nok	28 778	26 160	24 966	3 812	—	253	67,10	8 107	372
écsaba	42 599	57 375	30 232	12 367	—	522	72 24	4 963	453
mezővásárhely	62 445	132 269	37 745	24 700	—	296	71,88	9 217	51

E városok *termelési szerepének* megítélésében természetesen elsődleges fontosságot kell tulajdonítanunk a mezőgazdaságnak. Érzékelteti ezt, hogy Hódmezővásárhelyen és Kecskeméten a mezőgazdasági keresők száma háromszorosan felülmúlja az iparilag legfejlettebb tradicionális városok ipari keresőinek létszámát, de még Békéscsabán és Nyíregyházán is többen dolgoztak a mezőgazdaságban, mint bármelyik mai közép- város iparában. Egy másik jellemző adat: Kecskemét szőlőterülete jóval nagyobb, mint a tradicionális bortermelő Egeré, Soproné és Szekszárdé együttesen. A mezőgazdasági termelés belső szerkezete városokként különbözik; ezt mutatja

területük művelési ágak szerinti megoszlása és állatállományuk nagysága. Így pl. Hódmezővásárhely szántóterülete másfélszerese a kecskemétinek, kétszerese a békéscsabainak, háromszoros a nyíregyházinak és ötszöröse a szolnokinak. Kecskeméten viszont a rét és legelő majdnem 50%-kal több, mint Hódmezővásárhelyen, mégis az utóbbi városban az állatállomány 70%-kal nagyobb. A mezőgazdasági termelés jellegzetességeinek eltéréseiben valószínűleg erősen közrejátszott, hogy a földek minősége jelentősen különbözött: a területegységre eső átlagos aranykorona-érték kiemelkedően magas volt Békéscsabán, ennek mintegy kétharmada Hódme-

zóvasárhelyen, fele Nyíregyházán és Szolnokon, Kecskeméten viszont alig több, mint egyharmada, ami az óriási kiterjedésű szőlőterületek miatt különösen meglepő. (Abban az időben Kecskemét egész Magyarország gyümölcskivitelének egynegyedét bonyolította le, tehát igen jelentős termelési értéket állított elő.) A munkaerő-felhasználás a mezőgazdaságban Szolnokon a legintenzívebb, ami valószínűleg annak tudható be, hogy itt már megkezdődött a mezőgazdasági munkaerő átvándorlása az iparba.

Az ipari termelés alárendelt jelentőségét mutatja, hogy az ipari keresőknek az összkeresőkhöz viszonyított aránya csak Szolnokon múlja felül a mezőgazdasági keresőkét, Nyíregyházán az ipari keresők száma a mezőgazdaságiaknak a felét sem éri el egészen, Békéscsabán 1:2,7, Kecskeméten 1:3,6, Hódmezővásárhelyen 1:4,7

ez az arány. A gyáripar jelentősége — amely összességében messze elmarad a nagyobb tradicionális városokétól — nem egyforma bennük. Legfejlettebb a gyáripar Szolnokon és Békéscsabán, ahol a foglalkoztatottak száma eléri a nagyobb tradicionális városok átlagát, Kecskemét ennek alatta marad. A nyíregyházai és hódmezővásárhelyi gyáripar alig említésre méltó. Feltehető, hogy a nagy lakosság és a gyáripar fejletlensége ellenére — az üzemi dolgozók és az ipari keresők létszámának egybevetése alapján — némi beingázás mutatható ki Kecskeméten, Nyíregyházán és Szolnokon. A kisipar is elmaradott a nagyobb tradicionális városokhoz képest; legalábbis ezt mutatja a kisiparosoknak az összlakosságra vetített létszáma.

A termelést jellemző főbb adatok:

	Ipari keresők		A város ipari üzemeiben foglalkoztatottak	Gyáripari kereső	Kisipari üzemek száma	Mezőgazdasági keresők		Redukált szántóegység, kh.	Szamos-állat
	száma	%-a az összes keresőkhöz				száma	%-a az összes keresőkhöz		
Kecskemét	5068	17,78	5243	990	2137	15 010	52,66	130 523	20 940
Nyíregyháza	3518	20,85	3807	268	1634	6 100	36,15	43 322	11 907
Szolnok	3216	27,45	3330	1343	878	1 960	16,73	21 581	4 588
Békéscsaba	3656	20,78	3697	1125	1187	7 974	45,33	56 126	13 281
Hódmezővásárhely	4537	16,35	4457	418	2055	16 962	61,11	115 711	35 644

Fejlődésük sajátosságaival, nagy külterületi lakosságukkal, ipari elmaradottságukkal magyarázható az *infrastruktúra helyzetének* sok előnytelen vonása. (A rendelkezésre álló globális adatokat nem lehetett belterület-külterület szétválasztásban elemezni. Így a tanyavilág adatainak kényszerű betudása rontja az átlagokat, jóllehet a belterület nem az infrastruktúra egészében, hanem csupán annak egyes ágazataiban volt jobb helyzetben a külterületnél.) Mind az öt városban igen kedvezőtlenek a lakásviszonyok, mert a lakások zsúfoltak, kicsik, a beépítés extenzív és a lakóházállomány kevéssé értékes. A zsúfoltságot mutatja, hogy az egy szobára jutó lakosok átlaga Békéscsabán jóval, Kecskeméten némileg meghaladja a 3 fő/szobát, de nem sokkal marad el ettől Hódmezővásárhely és Nyíregyháza sem. (A legkevésbé zsúfolt Szolnok mutatója 2,72 fő/szoba, és ennél — Szombáthely kivételével — minden tradicionális városé jobb.) Az egy lakásra jutó szobák átlagos száma egyik városban sem éri el az 1,5-öt (amit minden tradicionális város meghaladt ebben az időben), Hódmezővásárhelyen, Békéscsabán és Kecskeméten 1,3 körül van ez a mutató. Ugyancsak kicsik a lakóházak: még a legvárosiasabb Szolnok (1,61 lakás/lakóház) is csupán Szekszárdot múlja felül a tradicionális városok közül. Az emeleten fekvő lakások száma csak Szolnokon haladja meg a tel-

jes állomány 10%-át, a többinél ez alatt marad, Hódmezővásárhelyen pedig egyetlen emeleten fekvő lakást sem találtak. Ehhez a falusias jellegzetességhez társul, hogy csak Szolnokon és Kecskeméten emelkedik kevéssel 10% fölé a szilárd falazatú lakóházak aránya, ami Hódmezővásárhelyen még az 5%-ot sem éri el.

A lakásállományhoz hasonlóan a közművesítés helyzete is igen elmaradott a korabeli városokhoz képest. Legfeljebb a villamosítás kivétel ez alól, mert mindenütt van villany, amelynek a megjelenési ideje nem marad el a tradicionális városokétól, és az utcavilágítás is ezzel egyidejűleg keletkezett. Vízvezeték Szolnokon éppen 1910-ben létesült, másutt nincs. Szennyvízcsatorna csak Szolnokon és Kecskeméten van. A házi szemét szervezett elszállítására egyik városban sem került sor, és az utcáról is csak Kecskeméten, Nyíregyházán és Hódmezővásárhelyen távolították el a szemetet. Gázellátás, városi tömegközlekedés egyik városban sem volt ebben az időben, de a gazdasági célokból épült és a városon áthaladó keskeny nyomtávú vasutat Békéscsabán és Nyíregyházán részben személyszállításra is használták. A viszonylag legvárosiasabb Szolnokon a telefonállomások száma is kimagaslóan nagy, míg Kecskeméten és Nyíregyházán csupán annyi, mint a náluk jóval kisebb Nagykiszán; Békéscsabán egyáltalán nincs is tele-

fon, Hódmezővásárhelyen pedig elenyészően kevés.

A lakosságnak szolgáltatásokkal való ellátása tekintetében fennálló kedvezőtlen helyzetre utal, hogy a nem termelő keresők aránya minden kategóriában jóval alacsonyabb, mint a tradicionális városok ugyanilyen mutatói. Ez alól csupán Szolnok kivétel, amely ezen kívül még a közlekedési keresők arányát illetően felülmúlja valamennyi mai középvárost. Kiegészíti a szolgáltatásokkal való ellátásról alkotott képet, hogy a rendelkezésre álló adatok szerint elég nagyszámú közegészségügyi, közművelődési intéz-

mény volt Kecskeméten, ahol ezek fenntartására jelentős összeget fordítottak. Nyíregyháza is eléri e tekintetben a nagyobb tradicionális városok átlagát; feltűnő viszont az infrastruktúra szempontjából egyébként legjobb helyzetben lévő Szolnok elmaradottsága. Nagyobb könyvtár és múzeum csak Kecskeméten és Hódmezővásárhelyen van. Békéscsabára — mivel ekkor még nem volt város — nincsenek ilyen adatok.

A lakosság infrastrukturális és szolgáltatásokkal való ellátását a következőképpen lehet számszerűsíteni:

	Kecskemét	Nyíregyháza	Szolnok	Békéscsaba	Hódmezővásárhely
lakás/lakóház	1,47	1,47	1,61	1,51	1,28
lakos/szoba	3,02	2,96	2,72	3,25	2,93
emeleten fekvő lakások %-a	0,70	0,82	1,40	0,56	—
szilárd falazatú lakóházak %-a	11,61	9,32	13,46	9,02	4,66
vízvezeték hossza, m	—	—	32 000	—	—
fedett csatorna hossza, m	16 000	11 900	?	—	—
termelt víz, m <sup>3</sup>	—	—	200 000	—	—
telefonállomás (1914-ben)	337	385	421	—	232
burkolt belterületi utak %-a	26,5	42,9	37,9	nincs adat	15,9
burkolt járdák %-a	100,0	100,0	82,1	nincs adat	97,8
az összes keresők %-ában					
kereskedelmi keresők	5,36	7,10	6,38	4,46	4,00
közlekedési keresők	2,15	5,00	15,13	3,76	1,35
közszolgálati keresők	4,33	6,88	8,26	3,99	3,06
vendéglátási keresők	1,34	1,82	1,88	1,29	0,96
házi-cselédek	6,01	7,89	9,41	5,80	5,86
közintézmények fenntartására városi költségvetésből fordított 1000 K.	100,1	45,4	2,0	nincs adat	27,0
takarékbetét 1000 K.	14 254	21 051	18 751	6304	15 819

Összefoglalóan értékelve annak az öt mai középvárosnak az 1910. évi helyzetét, amelyet a hajdani alföldi mezővárosok közé soroltunk be, kevés hasonlóságot találunk a nagyobb és kisebb tradicionális városokkal. Mindenekelőtt magas lakosság számuk, rendkívül nagy területi kiterjedésük, tanyaviláguk és a mezőgazdasági termelés elsődlegessége — az alföldi városokra általánosan jellemző sajátosságok — különböztették meg akkoriban őket a többi mai középvárostól. A tágabban értelmezett regionális jelentőségben elmaradnak a nagyobb tradicionális városoktól, közvetlen környezetükre is csekélyebb vonzást gyakorolnak azoknál gyenge iparosodottságuk miatt. Relatív vagyonságuk ellenére infrastruktúrájuk lényegesen fejletlenebb, mint a többi mai középvárosé: ez megnyilvánul részben lakásállományuk nagy részének falusiasságában és értéktelenségében, részben a közművesítés korabeli szintjétől való elmaradásukban.

Ezek a sajátosságok mind az öt városban megvannak, de nem mindegyikben azonos mértékben. Leginkább eltér a többitől Szolnok, amely — bár a mezővárosi jellegzetességeket még nem vetkőzte le — bizonyos vonatkozások-

ban (mint pl. a tanyai lakosság alacsony aránya, a gyáripár viszonylagos fejlettsége, a vízvezeték-hálózat kiépítettsége stb.) már a tradicionális városokra jellemző sajátosságokat is mutat. A másik négy város az alföldi mezővárosok közül elsősorban nagyságával emelkedik ki, valamint azzal, hogy bizonyos mértékű ipari fejlődés már megindult bennük. Ez még az akkori nagyvárosnak számító, törvényhatósági joggal felruházott és igen gazdag Kecskemétre is érvényes, amely csupán kulturális fejlettségben előzi meg a város csoport többi tagjait. Érdekes megfigyelni, hogy míg a tradicionális városok közötti különbségek sok tekintetben a közigazgatási besorolásra voltak visszavezethetők, addig ennek a hajdani alföldi mezővárosok esetében alig van jelentősége, hiszen a törvényhatósági jogú város Hódmezővásárhely és a nagyközség Békéscsaba lényegesebb mutatói alig különböznek egymástól, sőt sok tekintetben Békéscsaba — amelynek belterületi lakossága csupán 7500 fővel kisebb — városiasabbnak látszik. Sajátos a csoporton belüli helyzete Nyíregyházának, amely — Szolnokhoz hasonlóan — később indult fejlődésnek, és ez olyan kiegyensúlyozatlanságot eredményezett, hogy a többiek-



hez képest bizonyos vonatkozásokban elmaradt, más tekintetben viszont aránylag kedvező körülmények között van. Hangsúlyozni kell, hogy mindezek a különbségek nem akkorák, hogy a város csoport együvé tartozását kétségesé tennék.

## 5. Városi múlt nélküli települések

Az ide tartozó Salgótarjának, Tatabányának és Dunaújvárosnak közös jellegzetessége, hogy 1910-ben nincs városi rangjuk, az ország településhálózatában nem bírnak komolyabb jelentőséggel, továbbá szerkezetük, megjelenésük és infrastruktúrájuk egyáltalán nem városias. E közös jellegzetességek mellett lényeges eltérés, hogy 1910-re a fejlődés, ill. a fejlettség különböző stádiumába érkeztek. Salgótarján a korabeli nehézipar egyik fontos központja, túljutott növekedésének első gyors periódusán. Tatabánya már az ország egyik legjelentősebb szénbányászati centruma, de mint város a kezdeti fejlődés szakaszát sem érte el, mert a tatabányai településcsoportot alkotó négy község még csak laza kapcsolatban van, termelési profiljuk teljesen egyoldalú, a bányakincsekre nem települt feldolgozó ipar, és a többi települési jellegzetességek sem tükrözik az ipari jelentőséget. Dunaújváros elődje, Dunapentele nem különbözik a korabeli hasonló nagyságrendű falvaktól, hiszen várossá alakulásának első lépéseit csak több mint negyven év múlva fogja megtenni.

Az előzőkből következik, hogy ezek a községek — ellentétben az eddig szerepelt három város csoporttal — heterogén tulajdonságaik, eltérő fejlődési menetük és helyzetük miatt nem tárgyalhatók együttesen, közös jellegzetességeik alapján. Az látszik inkább célszerűnek, ha külön-külön mutatjuk be őket, kiemelve az előzményeknek és 1910. évi helyzetüknek a további fejlődést elsősorban befolyásoló összetevőit. Az ismertetendő témák sem lehetnek azonosak a korábbiakkal, mert egyfelől automatikusan kirekesztődnek a speciálisan városi vonatkozásúak, másfelől a községekre vonatkozó adatgyűjtemények eléggé korlátozott feldolgozási lehetőségeket kínálnak.

*Salgótarján.* A korai kapitalista jellegű településfejlődés sajátos hazai példája, amelynek története a XIX. század közepéig nem különbözik a többi jobbágyfalutól. Keletkezése az államalapítás korára tehető, mivel Salgótarján neve törzsnévi eredetű. A falu a XIII. század első évtizedeiben a Kacsics-nemzetségé, amely a tártárjárás után felosztotta addig közös birtokát, az így elkülönült birtokrészekre épült meg Salgó vára, a zagyvafői vár stb. 1348-ban a salgói ág is felosztotta közös birtokait. Tarján azonban osztatlan maradt. 1405-ben említik a régtől fennálló tarjáni vámszedőhelyet. A XV. században Salgó várát és a hozzátartozó uradalmat a

Szapolyaiak várnagyai kezelték. A várát 1554-től 1593-ig tartották megszállva a törökök, ezután megszűnt a vár hadászati jelentősége, a falu pedig fokozatosan elnéptelenedett: 1542-ben még 19 porta után adózott, 1552-ben már csak 7, 1647-ben csak 1½ adózó portáról van feljegyzés. Ezután időleges benépesedés következett, mert a jobbágyporták száma 24-re nőtt, 1682-ben azonban az elviselhetetlen török adóztatás miatt a lakosság teljes egészében elköltözött. 1690-ben kezdett a falu újra népesedni, 1698-ban a 24 jobbágytelek közül 5 üres, de 5 zsellér-lakos is van. A lakosságszám 1731-ben is még csak 171 fő, a belterület jobbágyrésze 19 000 öl, amelyen az urbarium szerint volt 14 egésztelkes, 5 féltelkes jobbágy és 5 zsellér. A belterület nagy részét a földesúri kastély és a major foglalta el. A II. József-kori népszámláláskor Salgótarjának 403 lakosa volt. Már 1767-ben felfedezték az itteni szenet, a bányászás csak 1850 körül indult meg. A szabadságharc korában 808 lakosával Salgótarján még mindig kisfalu, noha lakossága a XVIII. század végétől megkétszereződött. Fényes Elek leírja a falu nagy határát, a földesúri vadaskertet, a Jankovich-féle kastélyt, kertet és a gyönyörű kilátást nyújtó salgói várát, a 80 évvel korábban felfedezett szénről azonban nem ír. 1845-ben Petőfi Sándor is felkereste a várrótot.

A gőzhajózás és a vasúti közlekedés megindulásának hatására Salgótarján környékén az 1850-es években, magában Salgótarjánban 1856-ban kezdődött a szénbányászat. A szénet tengelyen vitték Pestre és Pároszlóra a dunai és tiszai gőzhajózáshoz, valamint Egerbe a gőzmalomhoz. Az 1860-ban megalakult szénbányatársulat székhelyét Salgótarjánban jelölték ki, mert a szénmedence közepén itt haladt át a fülek—losonci, ill. hatvan—budapesti közút, és 1863-ban engedélyezték a budapest—hatvan—salgótarján—losonc—ruttkai vasútvonal építését is. A szén és vasút jelenléte eredményezte, hogy 1867-ben már megépült Salgótarján első nehézipari üzeme, a Vasfinomító. (1881-ben fuzionált a Rimamurányi Vasművel, s ekkor az igazgatóság is Salgótarjánba került.) Az üzem gyorsan fejlődött: 1889-ben meleghengermű épült, 1907-ben vasöntőde, majd 1913-ban nagyszabású rekonstrukciót hajtottak végre. A 90-es években újabb gyárüzemek létesültek: 1893-ban gépgyár (1898-ban a Budapest—Salgótarjáni Vasöntőde nevet vette fel) és ugyanebben az évben a Palackgyár.

Az ipar és a vállalati központok ide telepedése teljesen átalakította az ősi jobbágyfalu életét. A lakosságszám rendkívül gyorsan emelkedett: az 1840-es évekbeli 808 lakos 1869-ben 3700-ra, 1880-ban 6316-ra, 1890-ben 9478-ra, 1900-ban 13 544-re nőtt. A növekedés 1869-től tízévenként 70,70%, 50,06%, illetve 49,94% volt, de 1910-ben a lakosságszám mindössze 13 726, vagyis a folyton csökkenő ütemű betelepülés

stagnálássá vált. A népszámlálásokban között lakosság számok azonban nem tekinthetők azonos jellegűnek az ország többi településeinek népességadataival. A végleges jelleggel megtelepült lakosság, pl. 1880-ban alig lehetett több 2000 főnél, a népesség többsége állandóan cserélődött, mivel Salgótarján csak átmeneti munkahelye volt évtizedeken keresztül a Monarchia minden részéből származó vándormunkásoknak. A stabilizálódást csak az ipari üzemek megtelepedése segítette elő a 90-es években.

A népesedésnek ez a sajátos jellege Salgótarján városiasodását nagyon megnehezítette. A vándorló, család nélküli munkaerő ideiglenes szálláshelyeken, barlangokban, bódékban lakott, adót nem fizetett, így a településfejlesztés anyagi eszközei hiányoztak. A hatáskörök is megszóltak: az egyes ipari üzemek saját állandó munkásaiknak, tisztviselőiknek különálló, vállalati tulajdont képező telepeket építettek, mellettük földbirtokaikkal, regalejogaikkal a Janovich-örökösök is döntő tényezői voltak a község fejlődésének. A rendezetlen viszonyok között élő munkástömeg konjunktúrát jelentett a helybeli mezőgazdaság számára, és jelentős számú kereskedőt is ide vonzott. A nagy kereslet következtében 1867 után a salgótarjáni országos vásárok a megyében a legjelentősebbek lettek. 1908-ban Fülektől átvette a járasszékhelyi szerepkört, ezzel megkezdődött a különféle közigazgatási intézmények betelepődése is. 1909-ben polgári iskola is létesült.

Mindez teljesen átformálta az ősi falu képét. A jobbágyság eladták telkeiket és a meszesaljai, karancsaljai utak mellett létesítettek új falusi negyedet, a régi portákon pedig emeletes kereskedőházak kezdtek épülni. Az 1850-es évek elején meglévő 124 ház helyett 1900-ban már 1057 házat irtak össze, amelyek közül 429 kőből és téglából épült, és csak 190 ház volt vályogból, sárból, 78 pedig fából. 1892-ben megindult a fűtőcsán a járdák kiépítése, 1896-ban a falut villamosították, vízvezeték- és csatornaépítésre azonban az első világháborúig nem került sor.

1910. évi lakosság száma 13 746 fő, megegyezik a kisebb tradicionális városokéval. A lakosság elhelyezkedése azonban sajátos, mert a népszámlálási adatok szerint annak közel fele külterületen él az újonnan létrehozott munkáslakótelepeken. Igazgatási területe kicsi, alig több 5000 kh-nál, ebből is több mint 40% erdő. Noha igazgatási besorolása szerint nagyközség, megyéjében a legnagyobb lakosság számú település, felülmúlja a környezetében levő, nála jelentősebb központi szereppel bíró és városiasabb Balassagyarmatot, Losoncot, Hatvant és Pásztót. Mint az ország egyik legfontosabb nehézipari centrumának a jelentősége nemcsak a benne levő üzemek miatt nagy, hanem azért is, mert egy olyan iparvidék központját képezi, ahol 25 gyárnak tekinthető üzemben 11 492 dolgozó volt. Ebből magában Salgótarjánban a 7

nagyobb üzem 5911 főt alkalmazott; e létszámnak csak kisebbik felét foglalkoztatta a szénbányászat, a vasgyárakban már akkor 2347-en, a palackgyárban 414-en dolgoztak. A szénkincsrre tehát 1910-re igen jelentős feldolgozó ipar települt, emiatt Salgótarján ipari fejlettsége egyáltalán nem olyan egyoldalú, mint Tatabányaé. Jelentős mértékű lehetett a beingázás a környezetből, mert az ipartelepeken 3124-gyel többen dolgoztak, mint ahány ipari kereső volt a községben.

A lakásviszonyok a fejlődési sajátosságok következtében igen rosszak, amit az mutat, 3,3 fő esik átlagosan 1 szobára, és a lakások igen kicsik (lakásonként átlagosan 1,3 szoba). Aránylag magas az emeleten fekvő lakások aránya (5,8%) és a kő- vagy téglafalazatú házaké (52,1%). A közművesítés mértékére vonatkozólag nem állnak rendelkezésre adatok.

Az egyoldalú ipari fejlettség következtében a lakosság ellátása alacsonyabb színvonalú lehetett: a mezőgazdaság keresői 3%-ot tesznek ki, kisipar alig volt és a kereskedelemben, közlekedésben, közszolgáltatásban, vendéglátásban foglalkoztatottak száma is elenyésző. Ellátási hiányosságokra utal továbbá, hogy a községi vagyton jelentéktelen, félmillió koronát sem ér el, tehát a közösségi szolgáltatások anyagi megalapozása is hiányzott.

*Tatabánya.* A hazai iparosodás Salgótarjánánál közel fél évszázaddal később indította el az itt levő település csoport sajátos fejlődését. Az e néven egyesített települések közül Bánhida, Alsógalla és Felsőgalla Árpád-kori falvak. Bánhida a római eredetű, híres kereskedelmi út: a Buda—Bécs közötti „Mészárosok útja” egyik átkelelőhelyénél alakult ki (első említése 1288-ban), vámszedő hely volt; a krónikák egy ízben oppidumnak nevezik — bár az oklevelekben ilyen minőségben nem szerepel. Galla eredetileg a királyi udvarnokok faluja (oklevélben első ízben 1251-ben fordul elő), 1440-ben már Kis- és Nagy-galla (Alsó- és Felsőgalla) néven két különálló faluvá vált. A török korban — bár a szarvasmarha-kivitel nem szűnt meg a hódoltság területéről — a végvári harcok során mind a három falu elpusztult. Alsógalla 1735-ben, Felsőgalla 1773-ban települt újjá, főleg elzászi németekkel. Bánhidára magyar és szlovák lakosság települt.

A II. József-kori népszámlálás szerint Bánhidának 1158, Alsógallának 573, Felsőgallának 833 lakosa volt (együtt 2564). A szabadságharcig Alsógalla és Felsőgalla népessége alig változott: Alsógalla lakossága 687-re, Felsőgalláé csak 919-re emelkedett. Fényes Elek dicsérettel említi mindkét falu rendezettségét, a házak csinosságát, a kerített udvarokat, amelyekben az ebben az időben újdonságot jelentő pajták „a szorgalom jelei”. Bánhida a szarvasmarha-kivitel megszűnése miatt stagnált: a másik két falu együttes határánál is nagyobb területén 1158-ról

csak 1219-re növekedett a népesség. A lakosságból 80 volt telkes jobbágycsalád, 100 pedig zsellér. Mindhárom falu termelésében döntő a mezőgazdaság, ezen belül is főleg a szőlő- és gyümölcsstermelés, valamint a fakitermelés; az ipart egy hamuzsír főző és egy fűrészmalom képviseli.

A népesség 1869-től 1890-ig alig gyarapodik, az 1894-ben megnyitott szénbányák azonban a századforduló idején óriási lökést adtak a lakosság növekedésének. A szénmedencébe áradó munkásság elsősorban Felsőgallán tömörült, melynek területéből vált ki 1902-ben a későbbi névadó település, Tatabánya is.

	1869	1880	1890	1900	1910
Alsógalla	585	562	614	933	1 622
Felsőgalla	1079	1218	1299	1616	9 554
Bánhida	1550	1616	1872	2220	3 637
Tatabánya	—	—	—	4881	8 098
Együtt	3214 100,00	3397 105,69	3785 117,76	9650 300,24	22 911 712,85

A négy község együttes lakosságszáma tehát 1910-re elérte a nagyobb tradicionális városok szintjét. Települési viszonyaik nem voltak egyformák: Bánhida és Alsógalla nem különböztek a korabeli falvaktól, Felsőgalla viszont egy régebbi falusi részből (1988 lakossal) és újonnan települt bányásztelepekből (összesen 7566 lakossal) állt. A 8 éve önálló Tatabánya ugyanolyan bányásztelep volt, mint a felsőgallai külterületen fekvők. Bánhida és Alsógalla erős növekedése a megelőző évtizedben szintén zömében a külterületükön telepített bányászokból adódik.

A községcsoport távol esett a városoktól. A szomszédos Tata és Tóváros akkor még nem egyesült, de gyakorlatilag összeépült járásszékhely-nagyközség, és hasonló státusú a nem meszse fekvő Bicske is. A legközelebbi város Esztergom, a korabeli igazgatási beosztás szerint egy másik megyének a székhelye, és nagyjából ilyen távolságra esett a később csehszlovák területre átkerült akkori megyeszékhely, Komárom is.

Termelésük majdnem kizárólag bányászatra korlátozódott. Bányász kereső Tatabányán 2482 fő (az összes keresők 86,2%-a), Felsőgallán 2386 fő (68,8%), Bánhidán 708 fő (49,6%), Alsógallán 289 fő (40,8%). A mai Tatabánya területén működő bányákban összesen 6352-en dolgoztak, vagyis 487-tel többen, mint a négy község bányász keresőinek összlétszáma, ami azt mutatja, hogy ebben az időben — a telepítések ellenére — beingázásra volt utalva a bányavidék. A szénbányán kívül két nagyobb üzem található ezen a területen, de ezek is nyersanyagforrásra épültek: a brikketgyár és a mészegető, összesen 474 dolgozóval. A kisipar a lakosság létszámához képest fejletlen, a községekben összesen 525 főt foglalkoztatott. A bányászati elsődlegessége miatt a mezőgazdasági termelés alárendelt jelentőségű: Tatabányán tulajdonképpen nem volt mezőgazdasági terület, Alsógallán is csekély kiterjedésű, Felsőgallán alig haladja meg

a mezőgazdasági keresők aránya a 6%-ot. A leginkább agrár érdekeltségű Bánhidán is a mezőgazdasági keresők kevesebb, mint 30%-ot képviseltek az összes keresők közül.

Az infrastruktúra helyzete ellentmondások képet mutat. Az 1 lakóháza jutó lakosok száma igen magas Tatabányán (20,1 fő) és Felsőgallán (14,7 fő), de még Alsógallán is 10,4, Bánhidán pedig 6,1 fő. (Összehasonlításképpen: a legmagasabb mutatóval rendelkező tradicionális városban, Sopronban 15,7 fő jutott egy lakóháza, ugyanakkor egyetlen hajdani alföldi mezőváros sem érte el a 4,5 fős átlagot.) A magas mutatókat nyilván a munkáslakótelepek házaiban levő lakások zsúfoltsága okozta. (Ezt az állítást nem lehet számszerűen igazolni, mert a népszámlálások csak a városokra vonatkozólag közölnek lakásadatokat.) A zsúfolt munkáslakótelepi házak időtállóak, mert Tatabányán az összes lakóházak 89,1%-a, Felsőgallán 67,7%-a épült kőből vagy téglából. (Tatabányát e tekintetben csak Sopron múlja felül a mai középvárosok közül.) A lakások komfortosságát illetően nem lehet áttekintést szerezni, mert a statisztikai adatgyűjteményekben közművesítési adatok nem állnak rendelkezésre. Bizonyos, hogy a lakosság ellátása igen alacsony szinten mozoghatott, mert a kereskedelem, közlekedés, közszolgáltatásban és vendéglátásban foglalkoztatottak létszáma és aránya töredéke a korabeli városokénak.

**Dunaujváros-Dunapentele.** A település a római Intercisa légiószállás mellett alakult ki. Intercisa romjairól II. Lajosnak a mohácsi csatát felé való vonulásával kapcsolatban Brodaries István püspök szemtanúként emlékezett meg. 1238-ban említik a Szent Pantaleon-ról elnevezett itteni, a Duna egy kis szigetén épült apátságát, ahol eredetileg görögkeleti apácák laktak, így alapítása Géza fejedelem korára tehető. A régészek a Duna meredek partján avar és korai magyar falu házait ásták ki. A török

időkben Dunapentelén a törökök várat építettek, visszafoglalásakor a faluval együtt teljesen elpusztult, 1720-ban szüntelenül vándorló rác lakosságáról vannak adatok. Az élet normalizálódásával a faluba állandó népesség települt, a II. József-kori népszámláláskor 1814 volt a tényleges lakosok száma. Ekkor még közigazgatásilag községi besorolása volt; a reformkorban azonban mezővárosi joggal rendelkezett és lakossága a szabadságharc idejére 2600 főre nőtt. Fényes Elek kiemeli halászatát, juhtenyésztését, sok dunai vízimalmát és jó vörösbort termő szőlőhegyét. Említi az itt előkerülő sok római régiséget is.

Dunapentele (Dunaújváros) a múlt század második felében egyike Fejér megye Duna menti közepes nagyságú, mezőgazdasági falvainak. A jobbágyfelszabadítás után még lakossága tetemesen nőtt. Mivel azonban terjedelmes, jó minőségű határa túlnyomó részben nagybirtokhoz tartozott, a kialakult termelési szerkezet, művelési módszerek mellett a múlt század második felében a népességnövekedés már stagnált:

	1869	1880	1890	1900	1910
Dunapentele	3563 100,00	3549 99,64	3637 102,07	3814 107,04	3954 110,96

Az 1910. évi népszámlálás adatai alapján semmilyen sajátos tulajdonságára sem lehet következtetni. A község területe 8837 kh., külterületen élt a lakosság 18,3%-a. Viszonyítási alapként kínálkozik az, hogy Dunapentele lakosságszáma majdnem kétszer, területe pedig kb. 30%-kal több, mint Fejér megye összes községeinek átlaga, viszont nagyságrendileg alig különbözik az adonyi járás — ahová akkoriban tartozott — községeinek átlagától. Környezetében a legnagyobb település a több mint 12 000 lakosú Dunaföldvár, a legközelebbi város Székesfehérvár.

játosságaik pedig a megelőző időszakokban felhalmozódott fejlesztési energiák révén bontakoztak ki. Ilyen módon az 1910. évi állapot bemutatott jellegzetességei többségükben közvetett felvilágosítást adnak az akkori Magyarország városainak helyzetéről és fejlettségéről is. Másik oldalról a mai középvárosok és a teljes városállomány közötti ezen összefüggés lehetőséget ad arra, hogy az előzőekben leírt jelenségek nagyobb részére magyarázatot találjunk a korabeli városfejlődés általános vonásainak felvázolása által.

Nem régi keletű mezővárosi múltja magyarázza, hogy viszonylag sok kisiparos élt a községben: az 1429 kereső közül 239 (16,72%); a 145 kisipari üzem közül azonban csak 10 volt olyan, amelyben 3—5 segéderő dolgozott, 94 iparos segédet sem tudott tartani. Legjelentősebb volt a malomipar, mely 32 embert foglalkoztatott. A hajómalmok a Duna vízierejét használták fel. A Duna azonban — mint víziút — ősidők óta szerepet játszott Dunapentele életében, a századfordulókor 39 közlekedési dolgozója főleg a dunai hajózás szolgálatában állott. A mezőgazdaság viszonylagos fejlettségére utal, hogy a művelési területen belül magas a szántó aránya és eléggé tetemes az állatállomány. A község infrastruktúrája — a néhány rendelkezésre álló adat szerint — teljesen értéktelen lehetett: 680 lakóház volt, egy lakóháza átlagosan 5,8 fő jutott és az összes lakóháznak mindössze 4,1%-a épült szilárd anyagból.

Amint a bevezetésben kifejtettük, az első világháború, illetőleg az azt megelőző néhány év nemcsak azért jelentett fordulatot a magyar városfejlődésben, mert ezt követően előbb egy hosszabb időszakra megszakadt a fejlődés, majd pedig lényegesen megváltozott területi-hálózati feltételek között folyt tovább. Azért is jelentősnek tekinthetjük ezt az időpontot, mert ekkorra zárult le hazánkban a kapitalista városfejlődés első szakasza. A megelőző évtizedekben ugyanis számos olyan, a városok életét döntően befolyásoló mozzanat zajlott le, illetőleg folyamat indult el, amelyek nagyjából egyszerre, ebben az időben éreztették hatásukat, illetőleg váltak következményeikben mérhetővé.

## 6. A mai középvárosok helyzete az 1910. évi városállományban

Az egyes város csoportok, illetőleg városok előzőekben részletesen ismertetett vizsgálatai egyértelműen igazolják, hogy fejlődésük menetét minden időben a korabeli településállomány számára fennállott keretek szabták meg, egyedi sa-

Az európai országok jó része ekkor már túljutott a fejlődésnek ezen a fázisán. Elmaradásunk elsődlegesen azzal magyarázható, hogy Magyarországon csupán a XIX. század utolsó évtizedeiben bontakoztak ki a kapitalista városfejlődés általános feltételei. Igaz ugyan, hogy a legfontosabb társadalmi feltétel, a jobbágyfelszabadítás kimondása jóval előbbi, de ennek végrehajtása — mint utaltunk rá — évtizedekig elhúzódott. Ilyen körülmények között természetes, hogy a magyar társadalomban a kapitalista gazdasághoz szükséges foglalkozási rétegződés csak késve indulhatott meg, és a megfelelő számú, képzettségű munkaerőt a monarchia többi, fejlettebb országából kellett idetelepíteni. A ka-

pitalista termelés pénzalapjai is hosszú ideig hiányoztak; a külföldi tőke csak a kiegyezés után jelent meg, és az általában külföldi érdekeltségekhez tartozó jelentős hazai bankok fiókjai — a tárgyalt városokhoz hasonlóan — mindenütt csak a 90-es években nyitak meg.

Ugyancsak a 90-es években fejeződött be az aránylag sűrű vasúthálózat kiépítésének folyamata. A kiépítés kényszerűen hosszú időtartama miatt és azért is, mert az egyes vonalak jelentősége nagymértékben különbözött, azok a városok kerültek előnyösebb helyzetbe, amelyek mindjárt a vasútépítés első szakaszában a fővonalakhoz kapcsolódtak. A vasútépítést elsődlegesen gazdasági érdekek irányították, ezzel magyarázható, hogy a gazdaságilag kevésbé jelentős, kisebb megyeszékhelyek csak később és másodlagosan kapcsolódhattak be a vasúthálózatba. Olyan esetekben sem történt ez másképpen, amikor az illető városok egyúttal további központi jelentőséggel is bírtak (pl. a vasúti közlekedésbe később és mellékvonalak által bekapcsolt Veszprém, Eger, Esztergom megyeszékhelyek és egyúttal egyházi központok).

A kapitalista gazdaság kifejlődése a feudális közigazgatás keretei között indult meg. Az ellentmondás felszámolására 1870-ben elkezdődött a közigazgatás megreformálása. Nem csupán a régi vármegyerendszert kellett korszerűbb közigazgatási szervezetté átalakítani, hanem meg kellett szüntetni azokat a hagyományos önkormányzattal rendelkező egységeket is, mint a Jász-, Kun-, Hajdú-kerületek stb., ill. ezeket be kellett illeszteni az egységes megyei közigazgatásba. Szintén rendezni kellett a városok közigazgatási helyzetét, mert a szabad királyi városok privilégiumai éppúgy idejétműlttá váltak, mint a jobbágyviszonyokhoz kötődő mezővárosi jogállás. Két új városkategóriát állítottak fel: a törvényhatósági jogú városok hatásköre azonos volt a vármegyékével, tehát lényegében a korábbi szabad királyi városoknak feleltek meg, míg a rendezett tanácsú városok saját ügyviteli szervezettel rendelkeztek ugyan, de a vármegyék alá tartoztak. A költséges városi apparátus terheit a kis lélekszámú és az idők folyamán elszegényedett szabad királyi városok nagy része nem tudta magára vállalni, emiatt vagy a rendezett tanácsú városok, vagy pedig a korábbi mezővárosoknak megfelelő nagyközségek kategóriájába kerültek. Ugyanakkor a nagy és gazdag korábbi mezővárosok a törvényhatósági joggal járó terheket is elbírták (mint éppen a mai középváros Kecskemét és Hódmezővásárhely), többségük azonban csak a rendezett tanácsú város rangjáig jutott el, mások pedig — mint pl. Békéscsaba — kénytelenek voltak a nagyközségi státussal megelégedni. A települések közigazgatási besorolásával nem minden esetben egyezett meg a vármegyék székhelyeinek kijelölése; ezek között törvényhatósági jogú és rendezett tanácsú városok egyaránt

találhatók, de több nagyközség-megyeszékhely is akadt. Számos megyeszékhelyet nem a megye legjelentősebb városában szerveztek meg. Egyes esetekben valamelyik kisebb város, más esetekben pedig a megye életében továbbra is vezető szerepet játszó arisztokrata-nagybirtokos rétegek érdekeinek szem előtt tartásával birtokközpontjaikat képező községek váltak megyeszékhellyé. Az új közigazgatási rendszer — amely differenciálta a városok rendeltetéseit és fejlődési feltételeit — a sokféle ellentmondás és ellenállás miatt gyakorlatilag csak a századfordulóra vált működőképessé, megszilárdulása pedig egészen az első világháború kitöréséig tartott.

Az ország nyersanyagkincseinek elhelyezkedése mellett a hatékony közigazgatási szervezet késlekedésének is tulajdonítható, hogy a gyár-ipar csak részben települt a városokba, alapvető fontosságú üzemei az ország településhálózata szempontjából jelentéktelen községekben jöttek létre. Így állt elő az a helyzet, hogy a városállomány egészét tekintve a századfordulóra az ipar jelentősége felülmúlta ugyan a mezőgazdaságét, de az ipar létszámában nagyobbik részét a kisipar tette ki. Az ipar általános túlsúlya mellett számos, lakosságszámával kiemelkedő városban továbbra is a mezőgazdaság dominált. Ezekre a városokra és a többi városban folyó mezőgazdasági termelésre egyaránt jellemző, hogy az felszerelésében, üzemi formájában és termelési irányában nagyon eltérő volt; tulajdonképpen kapitalista jellegű mezőgazdaság még a nagy agrárvárosokban sem alakult ki.

Annak ellenére, hogy a városok többsége gyár-ipar szempontjából fejletlen és a bennük folyó mezőgazdasági termelés elmaradott, továbbá erősen éltek a paraszti, nemesi, régebbi polgári stb. hagyományok, mégis társadalmi rétegződés és életmód tekintetében már kimutatható bizonyos, a kapitalizmusra jellemző differenciálódás a városállományon belül. Megkülönböztethetők az elsődlegesen ipari, ipari-kereskedő, mezőgazdasági és hivatalnokvárosok. Ez a differenciálódás — a történeti előzményekkel párosulva — már az első világháború kitörése előtt is megnyilvánul a városok beépítésében, közintézményállományában, külső képében, de főleg infrastruktúrájának fejlettségében. A XIX. század utolsó negyedében az infrastruktúra valamennyi ágának kiépítéséhez megvoltak a technikai feltételek. A folyamatosan fejlődött ipari és ipari-kereskedő városok, valamint a hivatalnokvárosok egy része élt a lehetőségekkel és a kor szintjén álló infrastruktúrát hozott létre. A mezőgazdasági jellegű városok és a hirtelen iparosodott községek — előbbieket a termelési viszonyok szükségletei és sajátosságai miatt, utóbbiak a gyors és spontán növekedés zavarai következtében — lényegesen elmaradtak a városi átlagtól infrastrukturális szempontból. Mindez oda vezetett, hogy a városállomány ebben az idő-

ben a jövőbeli fejlődés társadalmi-technikai megalapozása tekintetében is differenciálttá vált.

A mai középvárosoknak, mint az előzőkben jellemzett városállomány tagjainak a fejlődését és 1910. évi helyzetét ugyanezek a hatások formálták és befolyásolták. Emellett azonban a városok megkezdődött differenciálódása, valamint az egyedi történeti előzmények folytán rájuk jellemző sajátos vonásokat is kaptak. A többi várossal közös tulajdonságok, valamint az ezektől eltérő sajátosságok érzékeltetésére *számszerű összehasonlításokat* is végeztünk. Ennek során az látszott célszerűnek, ha az ország városainak összesített mutatóit vetjük egybe külön-külön a mai középvárosok csoportjainak összesített mutatóival.

Mivel a mai középvárosok 1910-ben egyik oldalról annak a városállománynak a tagjai voltak, amely az akkori országterületen helyezkedett el, másik oldalról pedig még nem tartoztak össze, hanem csak a mai határok közötti városok viszonyait figyelembe véve váltak középvárosokká, ésszerűnek látszik, hogy az egybevetésben differenciáljunk a kétféle országterület szerint. Ezenkívül pedig Budapest 1910-ben — ugyanúgy, mint jelenleg — erősen különbözött az ország többi városától nagyság, jelentőség, infrastrukturális fejlettség tekintetében, ezért meg kell különböztetnünk a Budapestet is magában foglaló városállományt a vidéki városok összességétől. Számszerűsítve a különbségeket kiemelendő, hogy a kétféle országterületen jelentősen különbözött a városodottság: az 1910. évi határokon belül 138 város volt, 3 714 906 lakossal, ami az összlakosság 20,34%-át tette ki, a mai országhatárokon belül ebből 44 város maradt, összesen 2 240 741 lakossal, az ország összlakosságának 29,43%-ával. A városodottsági mutatók jelentős eltéréseinek egyik oka Budapest viszonylagos súlyának különbözőségéből származható. A fővárosban élt az 1910. évi terület összes városi lakosságának 23,7%-a, ugyanez a mutató a mai határokon belül 39,3% lett volna. (Budapest súlyának és a városodottság mértékének változása azzal a következménnyel járt, hogy a vidéki városok relatív jelentősége a kétféle országhatáron belül nem különbözik lényegesen: az összlakossághoz viszonyítva 15,3%-ot képviseltek az akkori és 17,9%-ot a mai országterületre vonatkoztatva.)

Az ország városainak adataival való egybevetés igazolja, hogy az a hat mai középváros, amely felosztásunkban a *nagyobb tradicionális városok* csoportját alkotja, nemcsak az előző összehasonlítások alapján tűnik ki városiasságával és részben nagyságával, hanem a *korabeli országterület* városai között is igen fejlettnak minősül. Legszembetűnőbb jele ennek, hogy mindegyikük lakosság száma jóval felülmúlta a vidéki városok átlagmutatóit; és ugyanez vonatkozik természetesen a lakosság számtól függő egyéb adatokra is. Kiemelendő, hogy ez a város-

csoport a városfejlettség szempontjából legfontosabb mutatók alapján különlegesen előnyös helyzetben van. Így mindenekelőtt feltűnő gyár-  
iparuk viszonylagos jelentősége, aminek egyértelmű jele, hogy mindegyik városban több gyár-  
ipari alkalmazott van, mint a vidéki városi átlag. (Sopron és Szombathely még a teljes városállomány átlagát is jóval felülmúlja.) Fejlett városiasságuk további jele a nem termelő keresők — tehát a városi szerepek betöltésében foglalkoztatottak — kiemelkedően magas aránya, amely összességében jóval felülmúlja még a Budapest bevonásával képzett összárosi átlagot is. Hangsúlyozandó továbbá relatív városiasságuk megítéléséhez, hogy infrastruktúrájuk is lényegesen jobb helyzetben volt, mint a korabeli városokban. Bár erre vonatkozólag mutatókat adathiány miatt nem tudunk képezni, de a mai országhatáron belüli városok átlagmutatói alapján végzett közvetett összehasonlítás egyértelműen ezt igazolja.

A lényegesen városodottabb *mai országterületen* a nagyobb tradicionális városok csoportjának nagyságrendje a viszonyítási alap megváltozása miatt már kevésbé kiugró. A lakosságszám csoportátlag alá marad a vidéki városok átlagának, amelyet csak Székesfehérvár és Sopron múlt felül. Az alföldi városok megnövekedett jelentősége miatt átlagterületük még egyharmada sincs az összárosi átlagnak. Ilyen összehasonlításban is fennmarad, sőt elmélyül a város csoportnak a városiasság ismérvei tekintetében mutatkozó relatív fejlettsége. Így mindenekelőtt a gyár-  
ipar jelentősége, a foglalkozási összetételben a nem termelő foglalkozásuk rendkívül magas aránya, és főleg az infrastruktúrájának a többi városhoz viszonyított különösen kedvező mutatói a mai országterület korabeli városait jóval felülmúló városiasságra utalnak. A teljesség kedvéért meg kell említeni, hogy ha a nagyobb tradicionális városok mutatóit a teljes Budapestet is tartalmazó városállomány mutatóival vetjük egybe, természetesen megnövekednek a korábban észlelt nagyságrendi különbségek és a gyár-  
ipari fejlettség szempontjából is lemaradást regisztrálhatunk, de az infrastruktúra tekintetében még ilyen összehasonlításban is állják a versenyt, a lakosság foglalkozási összetételének városiassága pedig mindent felülmúlóan magas.

Érdekesen ellentmondásos annak a három mai középvárosnak a helyzete, amely a *kisebb tradicionális városok* csoportját alkotja. Nagyságrendi viszonyaik alapján vitathatatlanul a korabeli kisvárosok közé tartoztak, hiszen a lakosságszámukból képzett átlag még kétharmada sincs az *akkori országterület* vidéki városi átlagának, és alig több, mint a fele az összárosinak. Nagyságrendi viszonyaik jellemzéséhez tartozik, hogy területi kiterjedésük jóval kevesebb a városi átlag felénél, ami egyáltalán nem közömbös egy olyan város csoport esetében, ahol

a lakosság negyede mezőgazdaságból élt. A városok közül kiemeli ugyan őket megyeszékhelyi szerepük, de ehhez eléggé korlátozott anyagi háttérrel rendelkezettek, mivel a szegényebb városok közé tartoztak, vagyonuk ugyanis még 30<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-át sem teszi ki a vidéki városi átlagnak. (Budapestet is beleszámítva ez a szám alig több 18<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-nál!) Feltűnően elmaradtak iparilag is. Veszprémben és Zalaegerszegen — a városok összességéhez hasonlóan — az ipari keresők aránya némileg meghaladja a mezőgazdasági keresőkét, de Szekszárd továbbra is egyértelműen mezőgazdasági jellegű város. Egészen kiugróan mutatkozik meg gyáripáruk fejletlensége: az ezt érzékeltető mutatók — az abszolút számok és a viszonyítások egyaránt — a vidéki városi átlagoknak mélyen alatta maradnak. Nem váratlan viszont, hogy ezek a nagyságrendileg és iparilag elmaradott városok a városiasság egyes ismérvei tekintetében kiemelkedően jó helyzetben vannak. Így mindenekelőtt jellemző rájuk a nem termelő keresők magas aránya és a kedvező infrastrukturális viszonyok. A nem termelő keresőknek az összes keresőkhöz viszonyított aránya azért magasabb itt a városi átlagnál (a vidéki városokénál és az összes városokénál egyaránt), mert a megyeszékhelyeken szükségszerűen jelenlevő ilyen foglalkozásúak létszámát az aránylag alacsony összkeresői létszámhoz viszonyítjuk. A lakáshelyzet kedvező mutatói legfőképpen mérsékelt és nyugodt fejlődésükre vezethető vissza. (Ilyen tekintetben alig van különbség a város csoporton belül; de rá kell mutatni itt is a szekszárdi vályogházak igen magas arányára.)

Ha a kisebb tradicionális városok helyzetét a mai országhatárokon belüli városok átlagmutatóival egybevetve értékeljük, természetesen még szembetűnőbbé válik nagyságrendi elmaradottságuk. Gazdasági szerepüket illetően viszont némileg változik a kép: relatív ipari fejletlenségük mérséklődik, a mezőgazdaságban való érdekelttségük jóval az átlag alá süllyed. Mivel ilyen összehasonlításban a nem termelő keresők aránya még inkább felülmúlja a városi átlagot, azonkívül pedig minden infrastrukturális mutatójuk is jobb, mint a mai országterület városi átlaga, elmondhatjuk, hogy a kisebb tradicionális városok mind a tágabb, mind a szűkebb országhatárokon belül feltétlenül a városiasabb ismérvekkel rendelkező kisebb városok közé tartoznak. Ki kell azonban emelnünk, ahogyan ezt már előzőekben is megtettük, hogy ez a város csoport — bár a legkisebb — a legkevésbé homogén; két tagja, Zalaegerszeg és Veszprém mintegy lekicsinyített formában a nagyobb tradicionális városok sajátosságainak zömét tükrözik, ezzel szemben Szekszárdnak sok olyan jellegzetessége mutatható ki, amely a másik kettővel ellentétes és a nála sokszorosán nagyobb hajdani alföldi mezővárosokra emlékeztet.

A számszerűsítések azt igazolják, hogy a haj-

dani alföldi mezővárosok csoportja több szempontból is sajátos helyzetet foglal el a korabeli városállományban. Mindenekelőtt nagyságrendi viszonyaik különlegesek. A lakosságszámukból képzett átlag 2,3-szorosa a vidéki városok átlagának, de még Budapest betudásával is 1,7-szeres az arány. Területük több, mint 3,5-szer múlja felül a városok átlagterületét, vagyonuk pedig még a fővárost figyelembe vevő országos átlagnál is nagyobb. Nagy területi kiterjedésük, elsősorban földbirtokokból álló hatalmas vagyonuk, egyaránt utal kiemelkedő mezőgazdasági jelentőségükre. Valóban, a mezőgazdasági keresők aránya az összkeresőkhöz viszonyítva éppen kétszer akkora, mint a vidéki városokban, az összvárosinak pedig 2,7-szerese. Igen lényeges az arányok mellett az is, hogy abszolút számban a hajdani alföldi mezővárosok mezőgazdasági keresői 4,3-szor annyian vannak, mint a vidéki városi átlag. Az elsődleges mezőgazdasági jellegnek tulajdonítható az is, hogy az összes keresőknek az összlakossághoz viszonyított aránya feltűnően alacsony. A mezőgazdaság ilyen uralkodó jelentősége miatt törvényszerű viszonylagos ipari fejletlenségük: az ipari keresők és az összes keresők aránya kisebb, mint 1:5, ugyanakkor a vidéki városok megközelítik, Budapesttel együtt pedig túlhaladják az 1:3 arányt. Szinte pontosan ilyen kép tárul elénk, ha számszerűsítjük a gyáripárban foglalkoztatottnak az összes ipari keresőhöz viszonyított arányát. Egyik oldalról a korabeli városokhoz képest is fejletlen ipar, másik oldalról a mezőgazdaság elsődlegessége eleve arra utal, hogy ennek a város csoportnak a városiassága nem közelíthette meg az akkori átlagszínvonalat. Számszerűsíthető jele ennek, hogy a nem termelő keresők aránya mélyen a vidéki városok átlaga alatt van, noha az öt város közül kettő megyeszékhely és két másik törvényhatósági jogú város, tehát a kiemelkedő közigazgatási szereppel bíró települések aránya magasabb, mint ugyanez az egész városállományon belül. Még nagyobb az elmaradottság az infrastruktúra színvonalát tekintetében. A lakóházállomány értéktelenségét mutatja, hogy azon belül a szilárd falazatú házak aránya (8,86<sup>0</sup>/<sub>0</sub>!) negyedannyi, mint a vidéki városok összességében. A lakások nemcsak értéktelenek, hanem zsúfoltak is: egy szobában átlagosan 3 fő lakik, és ez még az akkori hazai viszonyokat figyelembe véve is roppant magas arány.

Az alföldi városok aránya megnőtt a lecsökent országterület városállományán belül, és így jellegzetességeik erőteljesebben hatottak a városi átlagok alakulására, mint a történeti országhatárokon belül. Ennek folytán a hajdani alföldi mezővárosokból lett mai középvárosok mutatói már valamivel kevésbé térnek el a mostani országhatárokon belüli városállomány átlagmutatóitól. Lakosságszámuk ilyen összehasonlításban csupán másfélszerese az átlagnak,

és területük éppen kétszerese annak. Mezőgazdasági érdekelttségük így is kiemelkedően magas, de számottevően csökkent az előbbihez képest az őket a többi várostól elválasztó különbség. Ilyen összehasonlításban is fennáll viszonylagos ipari fejletlenségük, továbbá a nem termelő keresők alacsony aránya; e tekintetben is van azonban némi közeledés a városállomány átlagmutatóihoz. Így az a tény, hogy a mai középvárosok három csoportja közül a hajdani alföldi mezővárosok azok, amelyek leginkább eltérő sajátosságokat mutatnak a korabeli vidéki városokhoz viszonyítva, főleg az első világháború előt-

ti Magyarországon volt igaz. Nem szabad azonban elfeledkezni arról, hogy a velük rokon vonásokat mutató városok valamennyien ugyanazon tájegységen belül fekszenek. Természetes, hogy az országhatárok változása semmivel sem csökkentette a hajdani alföldi mezővárosoknak a mai középvárosok másik két csoportjától való különbözőségét.

Az alábbi táblázatban összefoglaljuk azokat a mutatókat, amelyek számszerűen érzékeltetik a mai középvárosok helyzetét a korabeli városokhoz viszonyítva.

	Az ország városai		Az 1910. évi adatok szerint a mai középvárosok		
	vidéki városok*	összes városok*	nagyobb tradicionális városok	kisebb tradicionális városok	hajdani alföldi mezővárosok
Lakosságszám átlaga	20 690 31 637	26 920 50 926	30 034	13 528	47 771
Terület (kh-ban) átlaga	22 902 40 356	22 981 40 206	13 270	9 005	82 819
Városi vagyon (1000 K-ban) átlaga	8 052 10 964	12 484 24 797	9 135	2 351	13 509
Összes kereső az összlakosság %-ában	45,75 43,62	48,20 48,48	45,76	44,27	42,89
Ipari keresők az összes keresők %-ában	31,52 28,74	35,04 35,81	30,14	26,61	19,52
Mezőgazdasági keresők az összes keresők %-ában	23,57 32,79	17,37 18,39	15,87	25,50	46,86
Nem termelő keresők az összes keresők %-ában	44,91 38,47	47,59 45,80	53,99	47,89	33,62
Gyáripari keresők az ipari keresők %-ában	32,36 28,54	41,55 45,50	38,22	10,16	20,73
Szilárd falazatú lakóház az összes lakóház %-ában	34,43 23,47	37,28 29,41	62,87	52,17	8,86
Egy lakóhátra jutó lakos	7,59 6,60	9,45 9,97	9,21	6,85	5,83
Egy lakásra jutó szoba	nincs adat 1,45	nincs adat 1,56	1,62	1,72	1,36
Egy szobára jutó lakos	nincs adat 2,73	nincs adat 2,65	2,52	2,34	2,99

\*A felső szám az 1910. évi határokon belüli, az alsó szám a mai határokon belüli 1910-ben városi rangot viselt településekre vonatkozik.

Nem látszott célszerűnek hasonló számszerűsítéseket végezni arra a három mai középvárosra vonatkozólag, amely a városi múlt nélküli települések csoportját alkotja. A városokkal való egybevetéstől nem várhatunk többet, mint annak igazolását, hogy ez a három község — az

előzmények és pillanatnyi helyzetük sajátosságai miatt — nem mutat velük hasonlóságot. Ugyanígy nem kínál tanulságokat a korabeli községekhez való viszonyításuk sem. Bizonyos ugyanis, hogy a már városi nagyságrendű és egyoldalúan iparosodott Salgótarján, valamint



a mai Tatabánya helyén levő, még ennél is népesebb négyes településcsoport semmilyen rokonságban sincs a korabeli községállománnyal, amely 12 403 túlnyomóan parasztfaluból állt. Dunaújváros-Dunapentele ennek a községállománynak különösebb egyedi sajátosságok nélküli tagja volt; közpüvárossá válása pedig nem ebben az időben, hanem sokkal későbbi elhatározások alapján indult meg.

Az első világháború kezdetekor valóban Dunaújváros-Dunapentelel találhatók meg legkevésbé a mai közpüvárosok jellegzetességei. De — mint láttuk — a többi 16 település is eltérő fejlettségi szintre jutott el erre az időre. Voltak közöttük olyanok, amelyek már akkor rendel-

keztek a közpüváros kritériumaival, de olyanok is, amelyek a korabeli viszonyok között nagyvárosnak voltak tekinthetők, vagy pedig — éppen ellenkezőleg — kisvárosnak számítottak, illetőleg a városi szintet sem érték el. Az, hogy mai közpüvárosaink ennyire különböző helyzetből való indulás után váltak napjainkban hasonlóvá, részint az első világháborúig kialakult és az előzőekben ismertetett fejlesztési energiáknak, részint olyan későbbi külső beavatkozásoknak tulajdonítható, amelyek a fejlődést bizonyos meghatározott irányba terelték. Ennek leírását és a levonható következtetéseket jelen tanulmány folytatásaként később fogjuk publikálni.

## IRODALOM

### 1. Statisztikai kiadványok

*Acsády Ignác:* Magyarország népessége a Pragmatica Sanctio korában (1720—21.) Magyar Statisztikai Közlemények. Új folyam XII. kötet. Budapest, 1896.

Az első magyarországi népszámlálás (1784—87.) Központi Statisztikai Hivatal könyvtára. Művelődésügyi Minisztérium Levéltári Osztálya. Budapest, 1960.

A Magyar Szent Korona országainak 1910. évi népszámlálása. Első rész. A népesség főbb adatai községek és népesebb puszták, telepek szerint. Magyar Statisztikai Közlemények. Új sorozat. 42. k. Budapest, 1912.

A Magyar Szent Korona országainak Helységnévtára 1913. Budapest, 1913.

A Magyar Szent Korona országainak állatlétszáma az 1911-ik évi február hó 28-iki állapot szerint. Magyar Statisztikai Közlemények. Új sorozat. 41. k. Budapest, 1913.

A Magyar Szent Korona országainak 1910. évi népszámlálása. Második rész. A népesség foglalkozása és a nagyipari vállalatok községenként. Magyar Statisztikai Közlemények. Új sorozat. 48. k. Budapest, 1913.

Magyarország községeinek háztartása az 1908. évben. Magyar Statisztikai Közlemények. Új sorozat. 39. k. Budapest, 1913.

A Magyar Szent Korona országainak 1910. évi népszámlálása. Negyedik rész. A népesség foglalkozása a főbb demográfiai adatokkal egybevetve, s a népesség ház- és földbirtokviszonyai. Magyar Statisztikai Közlemények. Új sorozat. 56. k. Budapest, 1915.

Magyarország városainak háztartása az 1910. évben. Magyar Statisztikai Közlemények. Új sorozat. 58. k. Budapest, 1916.

A Magyar Szent Korona országainak 1910. évi népszámlálása. Hatodik rész. Végeredmények összefoglalása. Magyar Statisztikai Közlemények. 64. k. Budapest, 1920.

*Dr. Thirring Gusztáv.* A magyar városok statisztikai évkönyve. I. évfolyam. (A magyar városok országos kongresszusának iratai II.) Budapest, 1912.

*Dr. Thirring Gusztáv:* Csonka hazánk városai. Kecskemét város statisztikai megvilágításban. Magyar Statisztikai Szemle. XIX. évf. Budapest, 1935. Székesfehérvár. Magyar Statisztikai Szemle. XVI. évf. Budapest, 1938.

### 2. Várostörténeti és egyéb művek

*Banner János:* Békéscsaba területének története a legrégebb időktől a magyar honfoglalásig. Körös-

népe. Történelmi és néprajzi antológia. I. Békéscsaba, 1956.

*Batár Imre:* Szolnok települési, népesedési és gazdasági viszonyai a XVIII. században. Szolnok, 1941.

*Berend T. Iván—Szuhay Miklós:* A tőkés gazdaság története Magyarországon 1848—1944. 2. kiadás. Budapest, 1975.

*Biczó Piroska:* Jelentés a Kecskemét, Kossuth téren végzett ásításokról. Cumania. Kecskemét, 1976.

*Bodnár Béla:* Hódmezővásárhely és környékének régi vízrajza. Föld és ember. 1928.

*Borovszky Samu* (szerk.): Magyarország vármegyéi és városai. (Magyarország monográfiája.) Budapest, É. n.

Heves vármegye (Eger)

Jász-Nagykun-Szolnok vármegye (Szolnok)

Pest-Pilis-Solt-Kiskun vármegye (Kecskemét)

Vas vármegye (Szombathely)

Szabolcs vármegye (Nyíregyháza)

Somogy vármegye (Kaposvár)

*Brenner János:* Szombathely városépítéstörténete a XIX. század második felétől az első világháborúig. Klny. az Építés- és Közlekedéstudományi Közlemények 1959/1—2. számából. Budapest, 1959.

*Dr. Csánki Dezső:* Magyarország történelmi földrajza a Hunyadiak korában. II. k. Budapest, 1894. III. k. Budapest, 1897.

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

*Eperjesy Géza:* Mezővárosi és falusi céhek az Alföldön és a Dunántúlon. Budapest, 1967.

*Erdélyi Gyula:* Veszprém város története. Veszprém, 1913.

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

*Fitz Jenő:* Székesfehérvár. Budapest, 1957.

*Fügedi Erik:* Vár és társadalom a XIII—XIV. századi Magyarországon. (Értekezések a történeti tudományok köréből 82.) Budapest, 1977.

*Geduly Henrik:* Nyíregyháza az ezredik évben. Nyíregyháza, 1896.

*Gerő László* (szerk.): Várépítézetünk. Budapest, 1975.

*Gutheil Jenő:* Az Árpád-kori Veszprém. Veszprém, 1977.

*Györffy György:* Az Árpád-kori Magyarország történeti földrajza I. Budapest, 1966.

*Györffy István:* Nyíregyháza és Debrecen településformája. (Györffy István: Magyar nép, magyar föld.) Budapest, 1942.

*Hadrovics László—Wellman Imre:* Parasztozsgalmak a XVIII. században. Művelt nép. Budapest, 1951.

- Halis István:* Nagykanizsa város története. (Halis—Hoffmann: Zala vármegye évkönyve. Nagykanizsa, 1896.)
- Heimler Károly:* Sopron város topográfiája. Sopron, 1936.
- Hornig Károly:* Veszprém múltja és jelene. Veszprém, 1912.
- Hornyik János:* Kecskemét város története oklevél-tárral. I—IV. k. Kecskemét, 1866.
- Horváth Zoltán:* A jobbágyvilág alkonya Sopron megyében. Budapest, 1976.
- Ila Bálint—Kovacsics József:* Veszprém megye helytörténeti lexikona. Budapest, 1964.
- Kádár Zoltán—Horváth Tibor—Géfin Gyula:* Szombathely. Budapest, 1961.
- Kanyar József:* Harminc nemzedék vallomása Somogyról. Kaposvár, 1967.
- Kaposvári Gyula:* Szolnok mezőváros ipari és kereskedelmi vonatkozásairól. („Mezővárosok” 1974.)
- Dr. Karácsonyi János:* Békés vármegye története. Budapest, 1896.
- Károly János:* Fejér vármegye története I—V. Székesfehérvár, 1904.
- Károlyi Antal—Szentlélek Tihamér:* Szombathely városképei—műemlékei. Budapest, 1967.
- Korompay György:* Veszprém. Budapest, 1956. (Városképek—Műemlékek.)
- Körtvélyesy László:* Hódmezővásárhely gazdasági földrajza. Szeged, 1942.
- Lászlóffy Waldemár (szerk.):* Magyarország ivóvízellátása. Budapest, 1940.
- Levernyei József (szerk.):* Magyarország csatornázása és szennyvízkezelése. Budapest, 1943.
- Makkai László:* A magyar városfejlődés történetének vázlata. (Vidéki városaink, szerk.: dr. Borsos József. Budapest, 1961.)
- Mályusz Elemér:* A mezővárosi fejlődés. Tanulmányok a parasztság történetéhez Magyarországon a XIV. században. Budapest, 1953.
- Mollay Károly:* Sopron vármegye vázlatos története. (Sopron és környéke műemlékei. Szerk.: Dercsényi Dezső. Budapest, 1956.)
- Molnár József:* A szolnoki Tisza-híd. Műemlékvédelem. 1977. XXI. évf. 3.
- Müller Veronika:* Thury György kanizsai kapitánysága. Év. H. n.
- Nagykanizsa.* A felszabadult Nagykanizsa 25 éve. Nagykanizsa, 1970.
- Dr. Németh Elek:* Zalaegerszeg története. (Halis—Hoffmann: Zala vármegyei évkönyv.) Nagykanizsa, 1896.
- Németh Péter—Mező András:* A régi Nyíregyháza. (Nyíregyházi kiskönyvtár 7. sz.) Nyíregyháza, 1973.
- N. Kiss István:* XVI. századi dézsmajegyzékek. A Magyar Tudományos Akadémia Történettudományi Intézete. Budapest, 1960.
- Pataki V. János:* Eger története 1000—1526. Heves megye műemlékei I. (Szerk.: Dercsényi Dezső—Voit Pál.) Budapest, 1972.
- Rubinyi, August von:* Szekszárdi Alterthümer. Pest, 1857.
- Soós Imre:* Eger története 1526—1854. Heves megye műemlékei I. (szerk.: Dercsényi Dezső—Voit Pál.) Budapest, 1972.
- Szabó Béla (főszerkesztő):* Salgótarján története. Salgótarján, 1972.
- B. Szabó István—dr. Juhász Viktor—dr. Pallay István—Vértés József:* Székesfehérvár és Fejér vármegye ipara és kereskedelme Szt. István évében. Székesfehérvár, 1938.
- Dr. Szádeczky Lajos:* Iparfejlődés és a céhek története Magyarországon I—II. k. Budapest, 1913.
- Takács Sándor:* Rajzok a török világból I—III. Budapest, 1915.
- Tárkányi Szücs Ernő:* Vásárhelyi testamentumok. Budapest, 1961.
- Dr. Thirring—dr. Vigyázó—dr. Fára:* Zalaegerszeg és a Gőcsej részletes kalauza. Budapest, 1934.
- Varga Sándor Frigyes:* Szolnok leírása és története. Szolnok, 1935.
- Vendel István:* Szekszárd megyei város monográfiája. Szekszárd, 1941.
- Veszprém megye régészeti topográfiája.* 2. k. Veszprémi Járás. Szerk.: Eri István. (Magyarország régészeti topográfiája 2.) Budapest, 1969.
- Visy Zsolt:* Intercisa. A római kori Dunaújváros. (Bn.) H. n. 1977.
- Zádor Mihály:* Kaposvár. Budapest, 1964.
- Bericht über die Bodenproduction, Industrieerzeugnisse. Handels- und Verkehrsverhältnisse in Oedenburger Kammerbezirke während der Jahre 1857 bis 1860. Oedenburg, 1882.

## FUNKCIONÁLISAN EGYÜTTÉLŐ TELEPÜLÉSCSOPORTOK\*

SZÁNTÓ ZSUZSA

Napjaink regionális és várostervezési gyakorlatában — felismerve az általános urbanizáció eredményeképpen egyes térségekben funkcionálisan és területileg is összetartozó településekből kialakult településcsoportok jövőbeni jelentőségét — a településcsoportok egy részére komplex tervek készülnek egyedi kijelölés alapján. E tervek szervesen kapcsolódnak egyrészt a területi tervezési hierarchia magasabb szintjén elhelyezkedő regionális tervekhez, másrészt a településcsoportokon belül elhelyezkedő jelentősebb települések általános rendezési terveihez.

Mindenekelőtt hiányoztak megalapozott ismereteink arról, hogy az ország településhálózatán belül hol jelennek meg ezek a településcsoportok, mely települések alkotják azokat és milyen mértékben tükröződik társadalmi-gazdasági fejlettségük e településcsoportok belső szerkezetében.

Funkcionálisan együttélő településcsoportoknak tekintjük — a tanulmány szempontjából — azoknak a településeknek együttesét, amelyekben a nem mezőgazdasági termelőerők területi sűrűsödése, differenciálódása és fejlődési dinamikája következtében fokozódik a települések funkcionális egymásrautaltsága, és folyamatosan kialakulhat e települések területi összefonódása is. A funkcionálisan együttélő településcsoportok kialakulásának magja egy vagy több kiemelkedő település — leginkább város. A városok történeti kialakulása a társadalmi és területi munkamegosztás terméke. A városoknak a történelmi fejlődés során, a társadalmi-gazdasági fejlődésben mindig kiemelkedő szerep jutott. Korunk urbanizációs fejlődése is elsődlegesen a meglévő városokat érintette és érinti, továbbá néhány új város kialakulását eredményezte. Az urbanizációs folyamat során — nem nyersanyaglelőhelyhez kötött — nem mezőgazdasági jellegű termelőeszközök városokba koncentrálódtak. Ezzel egyidejű-

leg megindult a népességnek — a történelem során eddig nem tapasztalt mozgása a városok, ill. a városok közelében levő egyéb települések felé, miközben e térségekben folyamatosan megváltozik a foglalkozási szerkezet a nem mezőgazdasági foglalkoztatottak javára. Ez a többnyire spontán koncentráció világjelenség, melynek társadalmi, gazdasági és területi megnyilvánulási formái történelmileg nyomon követhető folyamatot mutatnak. E történelmileg meghatározható sorrendiség ismétlődése tapasztalható országon belül a különböző fejlettségi szintű térségekben is. Ennek megfelelően a koncentráció először a városokat érinti, majd a városok közvetlen környezetét, később több, területileg egymáshoz közel elhelyezkedő városi és nem városi település területi integrációjának formájában jelenik meg. Ez utóbbi megjelenési forma úgy tekinthető, mint a településhálózat új típusú eleme: a településcsoport, amely egyes térségekben a termelés túlhaladott formáit kifejező, viszonylag elszigetelt városi és falusi települések helyébe lép.

A városoknak — a fentiek szerinti — a történeti fejlődésben tapasztalható mindenkori elsőrendű szerepe alapján feltételeztük, hogy a településcsoportok szerveződése, kialakulása első sorban a — Országos Településhálózatfejlesztési koncepció szerint — kiemelt 130 város, ill. várossá fejlesztendő település környezetében keresendő, továbbá az ipari nyersanyaglelőhelyekkel, és üdülési potenciállal rendelkező térségekben. Ezzel együtt azt is feltételeztük, hogy a kiemelt települések népgazdasági jelentőségének különbözősége, ebből következően a tevékenységek eltérő mértékű differenciáltsága, a fejlődés eltérő dinamikája miatt a kiemelt települések körül kialakult településcsoportokban levő települések összefonódottságának és egymásrautaltságának mértéke is különbözni fog.

A fentiek alapján funkcionálisan együttélő településcsoportok kialakulásával első sorban azokban a térségekben számolhatunk, ahol egy vagy több olyan kiemelt település (kristályosodási pont) található vagy alakítható ki, amely-

\* A cím alatti tanulmány alapját a VATI-ban EVM megbízás keretében 1972 óta a témában elkészített kutatási jelentések, de legfőképpen az 1977-ben elkészült „A termelőerők adott koncentrációja alapján kialakult településcsoportosulások” c. kutatási munka eredményei képezték. A szerző munkatársai voltak: Ignác Péterné, Prumek Sándorné, dr. Mikó Tiborné, dr. Ruzicska Béláné; konzulensek voltak: Vécsei Pál és Gyimóthy Béla.

ben a nem mezőgazdasági jellegű termelőerők koncentrációja és dinamikus fejlődésének feltételei adóttak. E településekben egyes funkciók részben spontán, részben tervszerű — de mindenképpen ugrásszerű — fejlődésének terhét és ennek következményeit e települések, városok önmagukban már nem képesek viselni. Ekkor következik be e települések egy részének igénybevétele nemcsak munkaerő, hanem terület és létesítmények vonatkozásában is. E folyamat eredményeképpen a fentiek szerint funkcionálisan egymásra utalt települések között a vonzáskörzeti kapcsolaton kívül sokféle egyéb településközi kapcsolat kialakulásával lehet számolni. Ez a sokféle településközi kapcsolat a termelőerők jellegétől, korszerűségétől, a koncentráció mértékétől, a tevékenységek differenciáltságától stb. függően különböző lehet.

A vonzáskörzeti jellegű településközi kapcsolatok — mint lakóhely-munkahely, ellátási kapcsolat — alá- és fölérendeltségi viszonyt fejtenek ki, ugyanakkor a fentiekben túlmutató kapcsolatok már a települések közötti funkciómegosztásra utalnak és a települések mellérendeltségi viszonyának kifejezői.

A településhálózatban különböző jellegű és jelentőségű területi funkciók és területi folyamatok léteznek, működnek egyidejűleg. E funkciók és területi folyamatok sokszor ugyanazon településeket érintik. Ennek következtében a települések kisebb vagy nagyobb halmazából kialakulhatnak olyan homogén településcsoportok, amelyek egy része határos egymással, tehát folytonos szövetet alkotnak, más részük szigetszerűen jelenik meg, de ugyanakkor e településcsoportok részlegesen vagy teljesen fedésben is lehetnek egymással.

A különböző szempontból homogén településcsoportok nem kaotikus összevisszaságban, hanem egymást átszöve, egymás mellé rendelve, ill. alá- és fölérendeltségi viszonyokban rendeződnek.

A tanulmány tárgyát képező településcsoportok a nem mezőgazdasági termelőerők koncentrációjának térségeiben alakultak és alakulnak ki. Ennek következtében társadalmi-gazdasági fejlődésünkben meghatározó szerepük van. E sajátosságaik szerint viszonylag homogén településcsoportok településeinek mindegyike, vagy azoknak egy része azonban más kisebb, vagy egyéb szempontból jelentős funkció alapján is képezhet homogén településcsoportokat, vagy azokban elem lehet. Ez utóbbi településcsoportok a gazdasági-társadalmi fejlődésben meghatározó szerepet képviselő településcsoportokhoz képest mindenképpen alárendelt jelentőségűek.

A funkcionálisan együttélő településcsoportok lehatárolása érdekében szükségessé vált a települések egy viszonylag homogén, szűkebb részének kiválasztása az ország összes települése közül. Feltételezhető volt, hogy e telepü-

lések között kell keresnünk a már kialakult településcsoportokat, ill. a most kialakulókat.

A társadalmi-gazdasági fejlődés üteme és mértéke területileg differenciált, így a folyamat eredményeképpen a későbbiekben esetleg újabb településcsoportok kialakulásával lehet számolni. Változhat a meglévő településcsoportokba tartozó települések száma, így a településcsoportok határa vagy egyazon településcsoporton belül a települések összefonódottságának mértéke. Ezért a településcsoportok mindenkor megállapított határai csak a vizsgálat időpontjában tekinthetők igaznak.

Mindent egybevetve, a településcsoportok kialakulása

— a társadalmi-gazdasági fejlődés területi megnyilvánulásának törvényszerű folyamata a nem mezőgazdasági jellegű termelőerők térségeiben;

— olyan fennmaradó tendencia, melynek kialakulására egy vagy több kiemelkedően és differenciáltan fejlődő központi jellegű település környezetében mindenkor számítani lehet;

— olyan területi folyamat, amely az intenzív társadalmi-gazdasági fejlődés lehetőségeinek hordozója;

— részben spontán folyamat, amely az egyenlőtlen fejlődés következtében negatív kísérőjelenségek kialakulását eredményezheti;

— részben szabályozható folyamat, aminek következtében egy-egy településcsoportban tervszerű szabályozással előnyösen segíthető és gyorsítható a társadalmi-gazdasági fejlődés;

— a társadalmi-gazdasági fejlődés történeti szakaszainak megfelelően szakaszolható a társadalmi-gazdasági fejlettség mindenkori szintjének megfelelően, de ahhoz képest fázis-késésben;

— a társadalmi-gazdasági fejlettség egy meghatározott szintjén a településcsoport a településhálózat önálló elemévé válhat (agglomeráció, agglomerálódó településcsoport, potenciális agglomeráció, egyéb településcsoport formájában).

A településcsoportokban rejlő lehetőségek tervszerű fejlesztéssel fokozhatók, bővíthetők, és egyben folyamatosan kiküszöbölhetővé válnak az egyenlőtlen fejlődés negatív következményei is:

— a közös műszaki hálózatok kialakításával és hatékony kihasználásával;

— a településcsoportba tartozó települések közötti tervszerű munkamegosztással a településalkalmasság figyelembevétele mellett;

— a központi település vagy települések ellátási, szolgáltatási funkcióinak hatékonyabb kihasználásával;

— közös munkaerőbázis biztosításával;

— differenciált munkahelyválaszték kialakításával;

— a települések szerves területi kapcsolatának tervszerű biztosításával;

— racionális területgazdálkodással;

— harmonikus kapcsolat biztosításával természet, népesség és termelés között;

— tervszerű fejlesztéssel az igazgatás és gazdaságkódás koordinációjában rejlő lehetőségek kihasználása útján.

Az előbbieken felsorolt lehetőségek célszerűvé teszik, hogy a tervszerű területi fejlesztés során törekedjünk a településcsoportokban történő fejlesztés lehetőségének megteremtésére mindazon nem mezőgazdasági és mezőgazdasági jellegű térségekben, ahol ennek potenciális feltételei adóttak. A mezőgazdasági jellegű térségekben a településcsoportok formájában történő fejlesztés megfelelő értelmezése és feltételeinek kidolgozása még előttünk álló feladat. Ugyancsak jelentős feladat, hogy a nem mezőgazdasági jellegű térségekben a településcsoportok kialakítását differenciáltan, a központi település(ek)ben rejlő adottságok tükrében és a természetföldrajzi helyzet ismeretében értelmezzük.

A továbbiakban ismertetésre kerülő vizsgálat a történeti fejlődés során a nem mezőgazdasági termelőerők bázisán már eddig kialakult, ill. kialakuló településcsoportok lehatárolását tűzte ki céljául a térségek fejlesztésének megalapozottabb előkészítése érdekében.

#### A lehatárolás során alkalmazott módszer

Az elmúlt években a szakmai közvéleményt sokat foglalkoztatta a magyarországi agglomerálódottság mértéke, a budapesti agglomeráció fejlesztése, ezen belül az agglomerációk lehatárolásának kérdése.

A tudományos kutatásban és tervezési gyakorlatban különböző lehatárolási módszerek és lehatárolási kritériumok érvényesülnek. Ebből eredően hiányzik a lehatárolt területek összehasonlításának és az azonos szempontú megítélésnek lehetősége, az ország egésze vonatkozásában. Ennek alapján érthető igény volt, hogy kidolgozásra kerüljön az ország egész területén egységes módszer alkalmazása a településcsoportok határának megállapításához. Az ország egészére egyidejűleg alkalmazható lehatárolási módszer és kritériumrendszer kialakítása elmúlt években készített esettanulmányok és más lehatárolási módszerek kritikus értékelése alapján kialakított módszerrel történt.

A szakterületen alkalmazott lehatárolási módszerek többnyire olyan pontozásos eljárások, amelyek nem mentesek a szubjektív megítéléstől. Az esettanulmányok készítése során már voltak olyan törekvések, amelyek a Bennett pontozásos eljárás alkalmazása mellett, annak megfelelő korrekciójával kívánták a vizsgálat szubjektivitását a lehetőségekhez képest kiküszöbölni.

E tanulmányok mindegyike a munkaerő-vonzáskörzet, megye stb. térségből szüktve, köz-

pontként egyidejűleg próbálta meghatározni a vizsgálat időpontjában már funkcionálisan együttélő településcsoportokat Győr, Debrecen, Miskolc—Kazincbarcika, a borsodi ipari koncentráció, Pécs—Komló és Szeged térségében.

A lehatároláshoz szükséges vizsgálat elvi alapját a nem mezőgazdasági jellegű termelőerők területi sűrűsödése következményeképpen a tevékenységek nagyfokú differenciálódása; ennek kísérőjeként egyes kiemelt települések és a környezetükben elhelyezkedő települések egy része között a fokozatos településközi munkamegosztás kialakulása képezi.

Annak érdekében, hogy reális képet nyerjünk — a mindenkori vizsgálat időpontjában — a településhálózat új elemeinek, a településcsoportoknak területi elhelyezkedéséről, belső sajátosságairól, a fenti jelenségeket tükröző szempontok figyelembevételével olyan módszer alkalmazására volt szükség, amelynek segítségével lehetővé válik mind a számszerűsíthető, mind a nem számszerűsíthető információk egyidejű figyelembevétele. A módszer a faktoranalízisen alapuló olyan pontozásos eljárás, amelynél a településeket jellemző számértékek mellett a nem számszerűsíthető szempontok figyelembevételével objektívnek mondható eredményt kaptunk.

Tehát az eljárásnak a fenti elvek alapján az ország összes településének vizsgálatából kiindulva lehetővé kellett tennie:

— az urbanizációt viszonylag széleskörűen kifejező 45 területi tényező figyelembevételével e mutatók szempontjából homogén települések kiválasztását a 3210 település közül,

— a viszonylag homogén 1205 település további részletes vizsgálatát, 42 újabb, az urbanizáció területi megnyilvánulását tükröző egyéb tényező (l. 1. sz. tábla) figyelembevételével és a rendelkezésre álló tényezők szükség szerinti variálásával;

— a különböző szempontú vizsgálatok eredményeképpen kapott településrangsorokból a kiemelt települések kiválasztását, kategorizálását és más településektől történő külön értékelését;

— egy-egy kiemelt település környezetében elhelyezkedő települések értékelését a számítások eredményeképpen kapott kategóriaértékek összesítése alapján;

— az ingázási centrumok (ide sorolható a 130 kiemelt település egy része is) és a környezetükben elhelyezkedő települések közötti ingázási kapcsolat számszerű értékeinek nagyság szerinti kategorizálását (a KSH 1970. évi ingázási adatai alapján; minden olyan település figyelembevételével az ingázási centrum munkavonzáskörzetéből, amelyből a centrumba ingázók aránya minimálisan az aktív keresők 10<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-ánál kevesebb, de 100 főnél több), és ennek megfelelően a kiemelt települések, ill. munkaerő-vonzásközpontok környezetében levő te-

lepülések rangsorolását a közöttük kialakult ingázási kapcsolat mértéke alapján;

— a számított mutatókat előre megszabott korlát szerint: figyelembe véve az 1205 homogén településre számított átlag fölötti érték esetén is egyéb nem számszerűsíthető szempontokat (a kiemelt települések által alsófokon ellátott településeket, a kiemelt települések városkörnyéki településeit, dinamikusan fejlődő településeket, üdülőtelepüléssé nyilvánított településeket, életkörülmények szempontjából elmaradott területeket, a vizsgált településnek a kiemelt településhez viszonyított földrajzi fekvését, a vizsgált település népgazdasági funkcióját stb.), együttesen mérlegelve a településcsoportok határának megállapítását, valamint a lehatárolt településcsoportok jellemzését néhány jelentősebb tényező alapján.

Mivel a vizsgálatok első lépésben az ország összes települését, és a későbbiek során is számos települést érintenek, az adatok mennyisége és a velük történő számolás, továbbá az adattárolás igénye indokolta számítógép alkalmazását. Ezzel megnyílt a lehetőség a számszerű vizsgálatoknál a faktoranalízis főfaktor módszer alkalmazására.

A már említett esettanulmányok készítése során felmerült a faktoranalízis alkalmazásának célszerűsége. E számítási eljárás előnye, hogy a törekvések ellenére viszonylag nagyszámú változóból (jelen esetben tényezőből) kisebb számú, egymástól független faktor nyerhető. A különböző futtatások — az egyes faktorstruktúrákat jellemző tényezőcsoportok mutatók szerinti összetettségétől függően, az egyes tényezőcsoportokon belül 2—4 db — lineárisan független rotálatlan, ill. rotált faktorokat eredményeztek.

A faktoranalízis készítése során számos metodikai probléma menet közben történő megoldásával lehetett a végső eredményhez eljutni.

A lineárisan független faktorok közül azokat a faktorokat vettük elsősorban figyelembe, amelyeknél a jelenségeket magyarázó faktor súlya, ill. a faktorokban szereplő mutatók együtthatója indokolta a tényezőt jellemző mutatóval történő azonosításukat. Az ilyen módon kiválasztott faktorokat a faktorértékek nagysága szerint sorba rendezve, faktoronként egy-egy településsor alakult ki. A faktorértékek rangsorának kategorizálásánál a kategóriahatárok megállapítása az alábbiak szerint történt:

- a faktorértékek intervalluma,
- a faktorértékek előjele,
- a faktorban legnagyobb súllyal szereplő mutató számértékében jelentkező „ugrások”,
- az egyes faktorérték-kategóriákat jellemző mutatóértékek alakulása általában,
- azoknak a településeknek (faktorértékeknek) kizárása, amelyek a vizsgálat időpontjában — mutatóik alapján — nem érték még el az előre megszabott korlátokat (országos átlag, orszá-

gos községátlag, ill. a homogén települések átlaga),

— a kategorizálás alsó határának olyan módon történő megállapítása, hogy a 130 kiemelt település vizsgált településsor részét képezze.

A településenként rendelkezésre álló információk — településközi kapcsolatok intenzitása, faktoranalízis vizsgálatok szerinti faktorértékek, dinamikus mutatók — összesítése eredményeképpen kapott pontértékek rangsorolták a településeket. E pontértékek összesítése után az egyéb nem számszerűsíthető tényezők figyelembevételével megtörtént a pontértékek korrigálása. Abban az esetben, ha valamely település településcsoportba tartozását a számítások nem igazolták, de egyéb szempontok ezt indokolták (pl. központ közvetlen szomszédságában elhelyezkedő, dinamikusan fejlődő település, a központ által alsó fokon ellátott település stb.), mérlegelés alapján a településcsoport részévé változott. E vizsgálat eredményeképpen a kiemelt települések a korrigált pontértékeiknek megfelelő újabb kategóriaértéket kaptak.

E kategóriaértékek egyidejűleg fejezik ki egy-egy település urbanizálódottságának mértékét, funkcionális összefonódottságát a központi településsel, dinamikájának mértékét, továbbá településhálózati szerepkörét, funkcionális jellegét stb. Az egyes településekre vonatkozó információk összesített értékét ismét rangsorolva településcsoportonként a települések három kategóriája különböztethető meg; intenzíven fejlett, extenzíven fejlődő és fejlődő (IF, E, F) stádiumban levő települések.

A kategorizálás tehát több lépcsőben történt. A 3210 településből az országos átlagnál jobb mutatóértéket 1205 település ért el, melyek 1—6. kategóriában helyezkednek el. Az 1205 település további vizsgálata során bebizonyosodott, hogy minden vizsgált jelenség vizsgálati eredménye szerint az 1205 település átlagánál jobb mutatóval csak 752 település rendelkezik. E 752 településből ismét 1—6. kategória alakítható ki. A kategóriahatárok ott kerültek megállapításra, ahol a települések faktorérték szerinti sorbarendezése után az értékek között nagyobb eltérés volt tapasztalható.

Az ingázás településenkénti intenzitása alapján szintén 1—6. kategória alakult ki: települések, melyekben a keresőknek több mint 50<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-a, 40—50<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-a, 30—40<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-a, 20—30<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-a, 10—20<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-a, ill. 10<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-ánál kevesebb, de több mint 100 fő az ingázási centrumban dolgozik.

#### 1. sz. tábla

A faktoranalízis vizsgálatoknál figyelembe vett mutató listája.

1. KÓDSZÁM.
2. Közigazgatási terület.
3. Jelenlevő népességszám 1970.
4. Aktív keresők száma 1970.
5. Népsűrűség 1949. (fő/km<sup>2</sup>).
6. Népsűrűség 1970. (fő/km<sup>2</sup>).

7. Népeségváltozás 1949—70. Igazgatási területre vetítve (fő/km<sup>2</sup>).
8. Népeségváltozás 1949—70 az 1949. évi népesség 0/0-ában.
9. Népeségváltozás 1949—70 az 1970. évi népesség 0/0-ában.
10. Nem mezőgazdasági keresők az aktív keresők 0/0-ában 1960.
11. Nem mezőgazdasági aktív keresők az aktív keresők 0/0-ában 1970.
12. Nem mezőgazdasági aktív keresők a népesség 0/0-ában 1970.
13. Nem mezőgazdasági aktív keresők igazgatási területre vetítve (fő/km<sup>2</sup>).
14. Lakónépesség szám 1970.
15. 15 évnél idősebb népességből legalább 8 osztályt végzettek 0/0-a.
16. 18 évnél idősebb népességből legalább érettségizettek 0/0-a.
17. 1945 után épült lakások aránya (0/0).
18. Gázal ellátott lakások aránya (0/0).
19. 100 lakásra jutó fürdőszobás, mosdófülkés lakások.
20. Ivóvízzel ellátott lakások aránya (0/0).
21. 1 háztartásra jutó villamosenergia-fogyasztás (kWó/év).
22. Ipari + építőipari keresők aránya az aktív népesség 0/0-ában.
23. Tercier keresők aránya az aktív népesség 0/0-ában.
24. Belterület (km<sup>2</sup>).
25. Ipari állóeszközök értéke (eFt)
26. Ipari foglalkoztatottak száma.
27. Lakónépesség 1960.
28. Áll. vándorlási különbözet 1960—1969.
29. Emeletes lakóépületek aránya az összes lakóépületből (0/0).
30. Csatornával ellátott lakások száma.
31. Állandó vándorlási különbözet (1960—69) az 1960. évi lakónépesség 0/0-ában.
32. Csatornával ellátott lakások aránya 1000 lakosra vetítve.
33. Aktív keresők aránya (0/0) 1970.
34. Ipari foglalkoztatottak településenként belterületre (fő/km<sup>2</sup>).
35. Ipari foglalkoztatottak településenkénti igazgatási területre (fő/km<sup>2</sup>).
36. Ipari állóeszközök településenként belterületre (eFt/km<sup>2</sup>).
37. Ipari állóeszközérték településenként igazgatási területre (eFt/km<sup>2</sup>).
38. Ipari állóeszközérték 1000 fő ipari foglalkoztatottra (eFt/1000 fő).
39. Ipari foglalkoztatottak száma az aktív keresőkre vetítve (0/0).
40. Nem mezőgazdasági aktív keresők változása 1960—1970 (0/0).
41. Ipari állóeszköz 1000 fő népességre vetítve (eFt/1000 fő).
42. Ipari foglalkoztatottak száma 1000 fő népességre vetítve.

### A faktoranalízis vizsgálatok ismertetése

A faktoranalízis vizsgálat több lépésben történt az 1. sz. táblán feltüntetett tényezők figyelembevételével.

Az ország 3210 településéből 1205 település kiválasztása 45 mutató figyelembevételével a faktoranalízis vizsgálat segítségével történt. A vizsgálat során a 45 tényezőt (ezek ismertetését mellőzöm) az 1. sz. tábla 5., 6., 7., 8., 9., 10., 11., 12., 13. sz. mutatói tűntek meghatározóknak.

A főfaktorban legnagyobb súllyal a 6., 13. sz., valamivel kisebb súllyal a 7., 10., 11., 12. sz. mutatók szerepeltek. A főfaktor az egyes települések faktorértékeinek nagyságával rangsorolja a településeket. Ezért a faktorértékek sorbaállításával, azok kategorizálásával kerültek megállapításra a tovább vizsgálandó települések.

A mutatók a demokráfiai helyzet és a foglalkozási szerkezet területi alakulását jelzik; részben területi sűrűsödést, részben fejlettséget fejtenek ki. Mivel a figyelembe vett mutatók fejlődési dinamikát is kifejeznek, ezért a vizsgálatok eredményeképpen nem maradtak ki azok a települések sem, amelyek már 1949-ben elérték egy meghatározott népsűrűséget, ill. nem mezőgazdasági foglalkoztatottságot. A faktoranalízis vizsgálat a 9 mutatóból 3 faktort képzett. E három faktorból a 9 mutató szórásnégyzetét a főfaktor magyarázza a legjobban (0,64307<sup>0/0</sup>-kal). Ezért az ország 3210 települése közül a sűrűsödést, népességváltozást és a foglalkozási struktúraváltozást leginkább leíró főfaktor alapján kerültek kiválasztásra a további vizsgálatok tárgyát képező települések.

#### A vizsgálat értékelése

A tovább vizsgálandó települések sora, illetve alsó határa elvileg úgy került megállapításra, hogy a 130 kiemelt település lehetőleg beletartozzon. Mivel az alsó határ az ország településeinek átlaga volt a főfaktorok faktorértékei vonatkozásában, így következhetett be az a helyzet, hogy öt kiemelt település nem érte el az országos átlagot. Tehát 1205 olyan település maradt, amelyek a vizsgált mutatók alapján viszonylag homogéneknek tekinthetők.

A faktorértékek közötti nagyobb eltéréseknél kategóriahatárok kerültek megállapításra. Az 1205 település összesen 6 kategóriába helyezkedik el, az alábbiak szerinti megoszlásban:

— az első kategóriába tartozó települések csaknem fele város, ill. várossá fejlesztendő település, a többi iparilag jelentős település, ill. a városok környezetében levő erősebben fejlődő sávban található település;

— a második kategóriába tartozó települések szintén csaknem fele a kiemelt települések közé tartozik, e kategóriába tartozó települések másik nagy csoportja Pest megyében helyezkedik el;

— a harmadik kategóriába tartozó települések az első vagy második kategóriába tartozó, erősen fejlődő, ill. sűrűsödő térségben helyezkednek el; e településeknek nem egészen 20<sup>0/0</sup>-a kiemelt település (e három kategóriából kerül ki a kiemelt települések több mint 60<sup>0/0</sup>-a);

— a negyedik kategóriába tartozó települések nagy szóródást mutatnak; e települések egy része még szintén erősen fejlődő sávban helyezkedik el, de a többi az ország legkülönbözőbb térségeiben található elszórtan, a kiemelt tele-

püléseknek kb. 10<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-a ebben a kategóriában található;

— az 5. és 6. kategóriába tartozó településekre jellemző az erős szóródás, egyes viszonylag alacsony faktorértékű központok körül helyezkednek el, ill. fejlődő térségek peremén vagy összekötőjeként; a kiemelt településeknek több mint 10<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-a ebbe a kategóriába tartozik, ezek azok a kiemelt települések, amelyek ma még nem városok, de várossá fejlesztendő települések;

— a kiemelt települések közül öt (Abádszalók, Endrőd, Gyoma, Szeghalom, Túrkeve) faktorértékek alapján nem kerültek az első hat kategóriába. E településeket a további vizsgálatoknál nem is vettük figyelembe.

A főfaktorban legnagyobb súllyal szereplő mutatók: a nem mezőgazdasági aktív keresők száma igazgatási területre vetítve és a népsűrűség 1970-ben. E mutatók szerint vizsgálva a településeket, az alábbiakat állapíthattuk meg:

— a figyelembe vett mutatók közül a 13. mutató szerint válnak el egymástól leginkább a települések, mivel a kategóriák szerint a különböző mutatókat figyelembe véve az 1., 2. és 3. kategóriába tartozó települések a mutató szerint jól elkülöníthetők egymástól, ill. a 4. és 5. kategóriába tartozó településektől. Ez utóbbival eléggé összefolynak, bár itt megállapítható, hogy a magasabb értékeket a 4. kategóriába tartozó települések veszik fel. A mutató szempontjából az 1., 2., 3. kategóriába tartozó települések meghaladják az országos (28,7 fő/km<sup>2</sup>) átlagot, az országos községátlagot (17,7 fő/km<sup>2</sup>). Az 5. kategóriába tartozó településeknek csaknem fele az országos községátlag értéke alá esik, a 4. kategóriába tartozó településeknek 1/10 része;

— a figyelembe vett mutatók közül a 6. sz. mutató szerint az 1. és 2. kategóriába tartozó települések jól elkülönülnek a 3., 4. és 5. kategóriába tartozó településektől; nehéz határt vonni az 1. és 2. kategóriába tartozó mutatók között, ezek erősen keverednek. Ennek ellenére a mutató szempontjából az 1. és 2. kategóriába tartozó települések csoportot alkotnak 300—1100 fő/km<sup>2</sup>-rel. A 3., 4. és 5. kategóriába településekről szintén elmondható, hogy csoportot alkotnak 30—200 fő/km<sup>2</sup> értékkel.

Az országos átlagértékekkel összehasonlítva ezen értékeket, a következő tapasztalható: a 3. kategóriába tartozó települések mutatóinak sűrűsödése az országos átlagértéknél (90,3 fő/km<sup>2</sup>) kezdődik, de a 4. kategóriába tartozó településeknek kb. 1/3-a is 90 fő/km<sup>2</sup> felett van; az 5. kategóriába tartozó településeknek kb. 1/10-e van az érték felett.

Az országos községátlag (67,9 fő/km<sup>2</sup>) felett található az 5. kategóriába tartozó településeknek több mint a fele, a 4. kategóriába tartozó településeknek 3/4 része és a 3. kategóriába tartozó települések teljes egészükben.

Az 1. és 2. kategóriába tartozó települések mu-

atóinak értéke jóval meghaladja mind az országos, mind a községátlagot.

A többi mutatónál nagyon nehéz megállapítani az egyes sűrűsödési kategóriára jellemző mutatóértékeket, mivel mind az öt kategóriában átfedések vannak. Általánosságban megállapítható azonban az, hogy a magasabb sűrűsödési kategóriába tartozó települések magasabb mutatóértékkel rendelkeznek és meghaladják az egyes mutatók országos átlagértékét.

További vizsgálatok a korábbiak szerint az 1205 településre készültek. Tehát abban a településkörben, ahol feltételezhető az előző vizsgálatok eredményei alapján a nem mezőgazdasági termelőerők fokozottabb koncentrációja.

Az 1205 településre további négy faktoranalízis vizsgálat készült. Ezek a vizsgálatok az alábbiak voltak:

1. Az ipari termelőerők területi koncentrációjának megállapítására szolgált a 34., 35., 36., 37., 38., 39., 41., 42. sz. tényezők figyelembevételével végzett faktoranalízis vizsgálat.

Maguk a felhasznált mutatók jellegük (nagyságrendjük, átlaguk, szélső értékeik) különbözősége következtében igen különbözőek. A 38. sz. mutatót kivéve a felhasznált mutatók igen erős korrelációs kapcsolatot mutatnak egymással (0,70698—0,98965).

A faktoranalízis vizsgálat során a főfaktor a jelenség 61,8<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-át, a második faktor 38,1<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-át magyarázza. E két faktorban rotálás után a mutatók erőteljesen szétváltak. A főfaktor a 34., 35., 39., 42. mutatókat, míg a másik faktor a 36., 37., és 41. mutatókat magyarázza magas százaléktéttel. A többi mutató részesedése mindkét faktorban igen alacsony. A főfaktor elsősorban az ipari helyben foglalkoztatottak területi sűrűsödését mutatja, míg a másik faktor az ipari állóeszköz területi sűrűsödésének kifejezője.

#### A vizsgálat értékelése

A faktorértékek mind a fő, mind a másik faktorban nagyság szerint sorba állítva kategorizálásra kerültek. Hat faktorérték kategóriában helyezkedik el az 1205 település.

Az első kategóriába tartozó 64 településre jellemző a nehézipari jelleg, közülük 28 a kiemelt település, ezek ingázási centrumok is. A többi település egyrészt energiát szolgáltató ipari létesítménnyel rendelkezik (Visonta, Algyő, Lovászi, Lőrinci, Kincsésbánya), más része a 28 kiemelt településsel együtt az észak-magyarországi, a Zagyva menti, a Székesfehérvártól-Ajkáig húzódó, valamint a Budapest körüli intenzív ipar területén helyezkedik el, nagy munkahely sűrűsödéssel.

A második kategóriában 70 település van, ebből 32 a kiemelt település; tehát az első 2 kategóriába tartozik a kiemelt települések majdnem 50<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-a. A második kategóriába tartozó városokra nem elsősorban a nehézipari jelleg a



jellemző, mint az első kategóriába tartozó településekre, mivel több könnyűipari centrum is ide tartozik.

A második faktor első kategóriájába 43 település tartozik. Mivel ez a faktor az ipari állóeszközzel kapcsolatos mutatókat tartalmazza, az első kategóriába tartozó településekben nagy volumenű ipari létesítményeket (szinte kizárólag nehézipari objektumokat) találunk (erőművek, bányák, fémfeldolgozó ipar stb.)

A főfaktor szerinti első kategóriába tartozó települések mindegyike a második faktor szerinti első vagy második kategóriában is megtalálható.

A 6. kategóriába tartozó 510 település nem rendelkezik sem ipari állóeszközzel, sem pedig ipari helyben foglalkoztatottakkal.

2. A lakásfejlettség vizsgálatánál felhasználásra került a 18., 19., 20., 21., 29., 30. sz. tényező figyelembevételével készült faktoranalízis vizsgálat.

E mutatócsoport számértékeinek átlaga, szélső értékei viszonylag kis intervallum közé esnek.

A mutatók közötti korrelációs kapcsolat nem erős, csupán a 19. és 20. mutató között éri el a kapcsolatot kifejező koefficiens a 0,8-at. A jelenséget két faktor magyarázza 56, ill. 16<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-os részesedéssel. Rotálás után a főfaktort, amely 54<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-ot magyaráz, a 29. és 30. mutató tartalmazza elsősorban 0,83258 és 0,83175 értékkel, de a faktor kialakításában résztvesznek a 19. és 20. mutatók 0,6 és 0,7 közötti értékkel. Tehát ez a faktor a városiasodottságnak a lakással kapcsolatos infrastruktúra oldalát írja le.

#### A vizsgálat értékelése:

A lakásfejlettséget leíró szintetizált mutatónak a főfaktort tekinthettük.

Az első kategóriába 51 település tartozik, ebből 40 a kiemelt település; ezek elsősorban ipari jellegű városok, ill. kiemelt üdülőterületen levő városok (pl. Dunaújváros, Kazincbarcika, Eger, Hévíz).

A többi település a balatoni térség jelentősebb települései (pl. Tihany, Balatonföldvár), ill. az ipari termelőerők koncentrációjának területén helyezkedik el (pl. Almásfüzitő, Nyergesújfalu, Lőrinci).

A második kategóriába tartozik 86 település, ebből 24 kiemelt település, iparuk kevésbé jelentős, mint az első kategóriába tartozó településeké, ill. könnyűipar. A kategóriába tartozó egyéb települések a balatoni térség, a Budapest körüli dinamikus térség, ill. az északi iparvidék települései.

3. A városiasodás, ill. az urbanizációs fejlettség megismerésére szolgált az 5., 6., 7., 8., 9., 10., 11., 12., 13., 15., 16., 23., 28., 33. sz. tényezők alapján végzett faktoranalízis vizsgálat.

E vizsgálatba vont mutatók átlagai és szélső értékei viszonylag nem nagy intervallumban he-

lyezkednek el. A 14 mutató közötti korrelációs kapcsolatokat tekintve a 6. és 13. mutató között van szoros korrelációs kapcsolat (0,98); 10 mutató közötti korrelációs kapcsolat 0,7—0,9 között van; a többi mutatók között a korrelációs kapcsolat 0,5 és 0,7 között van.

A jelenséget 4 faktor magyarázza. A főfaktor elsősorban az 5., 6. és 13. mutatót képviseli. E mutatók már az első vizsgálatban végzett faktoranalízis során is magas súlyarányal szerepeltek, így a faktort külön nem vizsgáltuk.

A második faktorban, amely 27,7<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-ot magyaráz, a 7., 8., 9. és 28. mutatók szerepelnek viszonylag magas súlyarányal (0,81461, 0,78383, 0,718785, 0,70955 faktorsúly sorrendben).

E mutatók elsősorban a pozitív irányú népességváltozás kifejezői. Az egyes települések faktorértékeit nagyság szerinti sorrendbe állítva hat kategóriát állapítottunk meg, e hat kategóriában oszlik meg az 1205 település.

A harmadik faktor 18,1<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-kal járul hozzá a jelenség magyarázatához. E faktort azért emeltük ki, mert elsősorban a tercier ágazatot reprezentálja és e szerint csoportosítja a településeket. E faktorban a 23., 16. és 15. mutató jelenik meg legnagyobb faktorsúllyal 0,85020, 0,72493 és 0,62817 faktorsúly sorrendben.

#### A vizsgálat értékelése:

A második faktor, azaz a pozitív irányú népességváltozást kifejező faktor által meg lehetett különböztetni azokat a területeket, ahol nagyobb mértékben nőtt a népesség száma 1949—1970 között, mind a helyben levő növekedés, mind a bevándorlás alapján.

Az első kategóriába tartozó 45 település demográfiai sűrűsödés alapján is az 1. kategóriába tartozott. Ebből 23 a kiemelt település, majdnem mindegyik erős ipari jelleggel rendelkezik. A másik 22 település elsősorban a budapesti agglomerációba tartozik, ill. saját iparral rendelkezik.

A második kategória (81 település) demográfiai sűrűsödése 2—3 kategória volt. A kategóriába 33 kiemelt település tartozik, a többi település iparral rendelkező és Budapest környékén levő települések.

Csak a 4—5. és 6. kategóriába került be az alföldi városok nagy része.

A harmadik faktor a tercier ágazatot és az iskolai végzettség szintjét reprezentálja. Kategorizálva a faktorértékeket, az első kategóriába 48 település került, ebből 38 kiemelt település. Ide tartoznak: a megyei jogú városok, a felsőfokú oktatási intézményekkel rendelkező városok (pl. Veszprém, Eger, Sátoraljaújhely), jelentős üdülőtelepülések (Harkány, Hévíz) és azok a jelentős iparral rendelkező települések, ahol magas fokú a gépesítés, automatizálás szintje és a képesített dolgozók száma (pl. Százhalombatta, Dunaújváros).

4. Az előző vizsgálatokba bevont tényezők egy

részének összevonásával a 6., 13., 15., 16., 17., 18., 19., 20., 21., 22., 23., 29., 30., 33., 38., 39. sz. tényezőkkal újabb faktoranalízis vizsgálatot vezgettünk.

A vizsgálatba bevont 16 mutatónak az átlagtól való eltérései nem nagyok. Szoros korreláció van a 6. és 13., a 15. és 16., a 19. és 20. mutatók között, a többi korrelációs együttható értéke 0,7 alatt van.

A kapott 4 faktor a jelenség 66%-át magyarázza, ebből a főfaktor 43,7%-ot.

A főfaktor a 6., 13., 29. mutatókat 0,87988, 0,87228 és 0,75885 faktorsúllyal, a 16., 15., 13. mutatókat 0,6—0,7 faktorsúllyal tartalmazza, a többi mutató faktorsúlya kisebb 0,6-nál. Ez a faktor városias életformát mutató tényezőket tartalmaz.

Az első kategóriába tartozó 51 település közül 41 kiemelt szerepkörű település, a többi pedig jelentős iparral rendelkező település (Almásfűzitő, Nyergesújfalú, Balatonfűzfő), ill. Budapest körüli település (Dunakeszi, Budaörs).

A második kategória 89 települése közül 26 a kiemelt szerepkörűek száma. Tehát az első két kategóriába tartozik a kiemelt települések 51%-a és néhány alföldi város kivételével az összes város. A második kategóriába tartozó többi település általában saját iparral rendelkezik, ill. üdülőhelyi település.

A második faktor, amely a jelenség 16%-át magyarázza, a 22. és 23. mutatót képviseli 0,8 feletti faktorsúllyokkal. Mivel ez a faktor nem a helyben foglalkoztatott, hanem a helyben lakó aktív népesség ipari, ill. terciér ágban való foglalkoztatottságát írja le, a 7,1539-től 7,9249-ig terjedő faktorértékek hat kategóriába való besorolásával a települések különböző típusait határozhattuk meg.

#### A vizsgálat értékelése:

Az első kategóriába tartozó települések (204 db) vagy jelentősebb saját iparral rendelkeznek (pl. Sajóhábon, Martfű, Lábatlan), vagy a fenti települések szomszédságában elhelyezkedve — saját iparuk hiányában — magas %-ban oda ingáznak (pl. Tát, Borsodszentgyörgy, Bükk-szentlászló).

A második kategóriába még szintén elsősorban ipari foglalkozási szerkezettel rendelkező települések tartoznak, de ezek általában kisebb önálló iparral rendelkeznek.

A harmadik kategóriába 76 kiemelt település tartozik a 130-ból. Erre a típusra az ún. vegyes jelleg a jellemző, vagyis az ipari és a terciér foglalkoztatottság kb. azonos szintű. Ide tartoznak pl. a nagyvárosok: Miskolc, Szeged, Pécs.

A negyedik kategóriába sajátos funkcióval rendelkező települések tartoznak, ahol a terciér foglalkoztatottság aránya jóval meghaladja az iparét, üdülőterületek (pl. Balatonföldvár, Keszthely, Dömös), közlekedési csomópontok (pl. Záhony, Dombóvár).

Az 5. és 6. kategóriába tartozó települések nem rendelkeznek különösebb sajátosságokkal.

A harmadik és negyedik faktor hozzájárulása nem jelentős, egy-egy mutatót tartalmaznak, ezért azokkal nem foglalkoztunk.

Az 1205 településre végzett faktoranalízis vizsgálatok mindegyike tartalmazza minden egyes faktoranalízis és egyéb vizsgálat szerinti rangsorban a vizsgálat szerint kiérdemelt helyen a kiemelt településeket is. Abból a megfontolásból, hogy településcsoport kialakulásával csak a kiemelkedően fejlődő központi települések környezetében számolhattunk, szükséges volt az 1205 településen belül — a 130 kiemelt településből — megmaradó 125 kiemelt település külön értékelése is.

E vizsgálat során meghatározásra kerültek a települések faktorérték kategóriáinak megfelelő mutatóértékek. A vizsgálat célja az volt, hogy kiválasztásra kerüljenek azok a kiemelt települések, amelyek bizonyos mutatók vonatkozásában homogenitást mutatnak, és ezzel a vizsgálat szempontjából tipizálhatókká válnak (L. 2. sz. tábla.).

Az előbbieken leírt 1—6 faktorérték kategória a kiemelt települések vonatkozásában — azok belső sajátosságai alapján faktorérték szerinti sorrendiségüket megtartva — módosítható volt 1—4 kategóriára. Így a kiemelt településeket — különválasztva az 1205 településtől — önállóan elemeztük.

A kiemelt települések elemzése faktoranalízis vizsgálataik eredményei alapján történt. A kiemelt települések egyes csoportjai mutatóikkal kifejezhető sajátosságok alapján különülnek el egymástól. Az egyes faktorokban 0,7 faktorsúllyal rendelkező mutatók közül csak azokat vettük figyelembe, amelyek az adott csoportban elhelyezkedő településekkel legalább 60%-ára igazak. A csoportonként karakterisztikusan szét nem való mutatókat a továbbiakban nem vettük figyelembe, bár e mutatókra is jellemző, hogy a magas értékek a kiemelt települések első csoportjában, az alacsony értékek az utolsó csoportban jelennek meg.

A fentiek alapján a kiemelt települések első kategóriájában elhelyezkedő 19 település a többi három kategóriában található településektől az alábbi eltérést mutatja:

a 8. sz. mutató szerint a települések 85%-a	50% feletti értéket mutat
a 17. sz. mutató szerint a települések 79%-a	50% feletti értéket mutat
a 42. sz. mutató szerint a települések 74%-a	300 fő/1000 fő értéket mutat
a 31. sz. mutató szerint a települések 64%-a	20% feletti értéket mutat
a 41. sz. mutató szerint a települések 64%-a	80 Ft/1000 fő feletti értéket mutat
a 13. sz. mutató szerint a települések 63%-a	200 fő/km <sup>2</sup> feletti értéket mutat

a 34. sz. mutató szerint a 100 fő/ha feletti települések 63<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-a értéket mutat  
 a 22. sz. mutató szerint a 60<sup>0</sup>/<sub>0</sub> feletti értéket mutat  
 települések 58<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-a

A fentiek alapján tehát megállapítható, hogy első csoportba tartozó településeknél a népesség-növekedés 1949—1970 között 50<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, az 1945 után épült lakások aránya 50<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, az állandó vándorlási különbözet (1960—69) 20<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, a nem mezőgazdasági aktív keresők száma igazgatási területre vetítve 200 fő/km<sup>2</sup>, az ipari + építőipari keresők aránya az aktív népességből 60<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, az ipari foglalkoztatottak településenként belterületre vonatkoztatva 1000 fő/ha, az ipari állóeszköz értéke 1000 fő népességre 80 eFt/fő, az ipari helyben foglalkoztatottak száma 1000 fő népességre 300 fő feletti értéket mutat.

Az első kategóriába tartozó települések többségükben dinamikusan fejlődő települések. Ingázási centrumok, valamennyi országos jelentőségű iparral, illetve ipari funkcióval rendelkeznek, néhány kivételtől eltekintve városok. A városok infrastrukturális ellátottságának színvonala általában átlagos. Legtöbbjük körül kialakultak a termelőerők szerint magasabb színvonalú, együtt tervezhető települések.

A kiemelt települések negyedik kategóriájába 44 település tartozik. Élesen elkülönülnek néhány mutató szerint a többi településtől. A kategóriára jellemző mutatók szerint vizsgált települések az alábbiak szerint alakulnak:

a 31. mutató szerint a települések 98<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-a 0<sup>0</sup>/<sub>0</sub> alatti értékű  
 a 13. mutató szerint a települések 88<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-a 50 fő/km<sup>2</sup> alatti értékű  
 a 8. mutató szerint a települések 84<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-a 10<sup>0</sup>/<sub>0</sub> alatti értékű  
 a 29. mutató szerint a települések 73<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-a 1<sup>0</sup>/<sub>0</sub> alatti értékű  
 a 23. mutató szerint a települések 66<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-a 30<sup>0</sup>/<sub>0</sub> alatti értékű  
 az 1960—75 közötti népességnövekedés szerint a települések 64<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-a 3<sup>0</sup>/<sub>0</sub> alatti értékű  
 a 41. mutató szerint a települések 50<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-a 10 eFt/fő alatti értékű

E településeket a többi mutató szerint is általában az alacsony értékek jellemzik, egyik mutató szerint sem érik el az első, második kategóriába tartozó települések szintjét, de nem válnak szét határozottan az előző kategóriába tartozó településektől sem.

A fentiek alapján kimondható, hogy negyedik kategóriába sorolhatók azok a települések, amelyeknél a népességváltozás 1949—70 között 10<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, az 1960—75 közötti népességváltozás 3<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, az állandó vándorlási különbözet 1960—69 között 0<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, a nem mezőgazdasági aktív keresők igazgatási területre vetítve 50 fő/km<sup>2</sup>, a tercier

keresők aránya az aktív népességből 20—30<sup>0</sup>/<sub>0</sub> között van, az emeletes lakóépületek aránya 1<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, az ipari állóeszköz értéke 1000 fő népességre vetítve 10 eFt alatti.

Az e mutatók által jellemezhető negyedik csoportba tartozó települések a különböző faktorok faktorértékei szerint az eredeti 1—6. kategóriát figyelembe véve általában 4—5. kategóriába tartoznak. Paks kivételével egyik település sem dinamikusan fejlődő település. A települések 50<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-ának nincs kialakult ingázási körzete (az előzetesen meghatározott kritérium szerint). A 44 településből csupán 16 város, a többi csak a távolabbi jövőben válik azzá. A városok infrastrukturális ellátottságának színvonala az átlagosnál kedvezőtlenebb, illetve jóval kedvezőtlenebb. (Kapuvár, Csorna kivételével e városok ellátottsága átlagosnak mondható.) E kategóriába tartozó települések környezetében — kevés kivételtől eltekintve — a számítások alapján, együtt-tervezés szempontjából figyelembe veendő települések nem mutatathatók ki.

A kiemelt települések második és harmadik kategóriájába tartozó települések mind az első, mind a negyedik kategóriába tartozóktól élesen elkülönülnek, egymással azonban jobban összemehetnek. Általában igaz, hogy a második csoportba tartozó települések mutatói magasabb értékűek, de a két csoport karakterisztikusan csak néhány mutató szerint válik szét.

A második csoportba tartozó 41 település jellemző mutatói az alábbiak:

a 8. mutató szerint a települések 68<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-a 20—50<sup>0</sup>/<sub>0</sub> közötti értékű  
 a 31. mutató szerint a települések 68<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-a 10—20<sup>0</sup>/<sub>0</sub> közötti értékű  
 az 1970—75 közötti népességváltozás szerint a települések 61<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-a 10—20<sup>0</sup>/<sub>0</sub> közötti értékű  
 a 13. mutató szerint a települések 56<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-a 100—200 fő/km<sup>2</sup> közötti értékű

A fentiekén kívül a második csoportba tartozó települések elkülönülnek a harmadik csoport kiemelt településeitől, ugyanakkor azonban az első csoportba tartozó településekkel az 1970. évi népességszám, a 18 évnél idősebbek közül legálább érettségizettek <sup>0</sup>/<sub>0</sub>-ában, az ipari állóeszközérték belterületre vonatkozó sűrűsödése alapján mutatnak átfedést. A többi mutató alapján mind az első, mind a harmadik kategóriába tartozó településekkel átfedés tapasztalható.

A fentiek figyelembevételével megállapítható, hogy a második csoportba tartozó településeknél a népességváltozás 1949—70-ig 20—50<sup>0</sup>/<sub>0</sub> közötti, az állandó vándorlási különbözet 1960—69-ig 10—20<sup>0</sup>/<sub>0</sub> közötti, a nem mezőgazdasági aktív keresők száma igazgatási területre vetítve 100—200 fő/km<sup>2</sup> közötti, az 1970—75-ig történt népességváltozás 10—20<sup>0</sup>/<sub>0</sub> közötti értékű.

A második kategóriába tartozó települések az 1205 településre vonatkozó 1—6. kategória sze-

rint a különböző faktorok faktorérték kategóriái alapján általában 2. és 3. kategóriában, néhány faktorérték szerint az 1. és 4. kategóriában található. A települések 50<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-a dinamikusan fejlődő, néhány kivételtől eltekintve (Bonyhád, Encs, Fonyód, Lenti, Marcali, Szentgotthárd, Szerencs, Zirc) ingázási centrumok. A települések nagy része város. A csoportba tartozó városok infrastrukturális ellátottságának színvonalát átlagosnak mondható azzal a megjegyzéssel, hogy több átlagosnál kedvezőbb, valamint kedvezőtlenebb színvonalú település is található itt. A struktúra faktor szerint általában *különböző funkciójú* települések.

A harmadik kategóriába tartozó 22 település három mutató szerint különül el élesen a második és harmadik kategóriába tartozó településektől:

a 31. mutató szerint a települések 73 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> -a	0—10 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> közötti
a 8. mutató szerint a települések 55 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> -a	10—20 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> közötti

a 13. mutató szerint a települések 45<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-a 50—100 fő/km<sup>2</sup> közötti

A harmadik csoportba tartoznak tehát azok a települések, melyeknél a népességváltozás 1949—70 között 10—20<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, az állandó vándorlási különbözet 0—10<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, a nem mezőgazdasági aktív keresők száma igazgatási területre vetítve 50—100 fő/km<sup>2</sup> közötti értékű.

Az említett települések 50<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-a város, másik fele várossá fejlesztendő település. Baja, Mátészalka, Orosháza kivételével nem tartoznak a dinamikusan fejlődő települések közé. A településeknek több mint fele ingázási centrum. A csoportba tartozó városok infrastrukturális ellátottságának színvonalát általában kedvezőtlenebb az átlagosnál. A struktúra faktor szerint összetett funkciójú települések. A csoport kiemelt településeinek csaknem fele kialakított környezetében együtt tervezhető településeket.

Megállapítható, hogy mind a négy településkategóriában mint a kategóriákra közösen jellemző mutató jelenik meg a 8., 13., 31. sz. mutató

Mutatók	1205 telep. átlaga	1. kat.	2. kat.	3. kat.	4. kat.
8. sz. mutató	19%	50% felett	20—50 %	10—20 %	10 % alatt
13. sz. mutató	44 fő/km <sup>2</sup>	200 fő/km <sup>2</sup>	100—200 fő/km <sup>2</sup>	50—100 fő/km <sup>2</sup>	50 fő/km <sup>2</sup> alatt
31. sz. mutató	13%	20% felett	10—20%	0—10 %	0 % alatt

E mutatók az egyes kategóriákba tartozó településeknek több mint 60<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-ára igazak, egyes esetekben ez a homogenitás a 90<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-ot is eléri.

## 2. tábla

Kiemelt települések csoportosítása 1—4. kategória szerint.

### 1. kategóriába tartozó kiemelt települések:

Ajka	Pécs
Dunaújváros	Százhalombatta
Eger	Szekszárd
Győr	Székesfehérvár
Kazincbarcika	Tatabánya
Komló	Várpalota
Leninváros	Veszprém
Miskolc	Zalaegerszeg
Oroszlány	Záhony
Ózd	

### 2. kategóriába tartozó kiemelt települések:

Balassagyarmat	Gyöngyös
Balatonfüred	Hatvan
Békéscsaba	Kalocsa
Bonyhád	Kaposvár
Debrecen	Kecskemét
Dombóvár	Komárom
Dorog	Keszthely
Encs	Lenti
Esztergom	Marcali
Fonyód	Martfű
Gödöllő	Mosonmagyaróvár

Nagyatád	Szentendre
Nagykanizsa	Szentgotthárd
Nyíregyháza	Szerencs
Pápa	Szigetvár
Salgótarján	Szolnok
Sátoraljaújhely	Szombathely
Siófok	Tapolea
Sopron	Tata
Szeged	Zirc

### 3. kategóriába tartozó kiemelt települések:

Baja	Mátészalka
Bicske	Mohács
Cellőmölk	Monor
Hajdúszoboszló	Orosháza
Gyula	Pástó
Jászberény	Sárvár
Kiskőrös	Siklós
Kiskunhalas	Sümege
Kisvárd	Szentes
Körmend	Szécsény
Kőszeg	Zalaszentgrót

### 4. kategóriába tartozó kiemelt települések:

Balmazújváros	Csorna
Barcs	Dabas
Bácsalmás	Dunaföldvár
Berettyóújfalú	Fehérgyarmat
Békés	Hajdúböszörmény
Cegléd	Hajdúnánás
Csongrád	Heves

Hódmezővásárhely  
 Kapuvár  
 Karcag  
 Kisbér  
 Kiskunfélegyháza  
 Kisújszállás  
 Kónszenzmárton  
 Kinszentmiklós  
 Kateleak  
 Mókó  
 Mőzökövácsháza  
 Mezőkövesd  
 Mezőtúr  
 Mór  
 Nagykáta

Nagykőrös  
 Nyírbátor  
 Paks  
 Püspökladány  
 Ráckeve  
 Sárbogárd  
 Sárospatak  
 Szarvas  
 Tamási  
 Tiszaföldvár  
 Tiszafüred  
 Tiszavasvári  
 Törökszentmiklós  
 Vasvár  
 Vásárosnamény

### Általános következtetések az elvégzett vizsgálatok alapján

A településcsoportok határának megállapítása az ország összes településéből kiindulva, azonos számítási eljárás alkalmazásával történt, azonos kritériumrendszer figyelembevételével. Ennek alapján reális képet nyertünk a hazai urbanizálódott települések jelenlegi területi elhelyezkedéséről és a kialakult településcsoport-rendszerekről. E településcsoportok a figyelembe vett kritériumok egy része alapján összehasonlíthatók egymással és az ország egészével.

Az ország valamennyi települését figyelembe vevő első faktoranalízis vizsgálat lehetővé tette, hogy az előbbieken ismertetett vizsgálatok 1205 településből álló viszonylag homogén térségre készüljenek.

A homogén térség települései funkciójuk szerint négy csoportba sorolhatók: jelentős saját iparral rendelkező települések (pl. Sajóháza, Lábatlan stb.); kisebb jelentőségű saját iparral rendelkező ipari jellegű települések (pl. Martfű, Marcali stb.); vegyes foglalkozási szerkezetű települések (a kiemelt települések nagy része, beleértve az öt nagyvárost is); sajátos funkciójú települések, mint az üdülőtelepülések, szállítási csomópontok (pl. Balatonföldvár, Keszthely, Dombóvár, Záhony stb.).

Az 1205 településből álló térségben a vizsgálatok eredményeképpen 752 település (kiemelt településekkel együtt) mutat a vizsgálatok szerinti vonzáskörzeti jellegű településközi kapcsolatonál magasabb szintű településközi kapcsolatot, tehát 752 település képez valamilyen összetettségi településcsoportot napjainkban.

A 752 település többsége településcsoportokba rendeződött, de akad néhány olyan település, amely szigetszerűen helyezkedik el. E települések területileg ugyan határosak egymással, de a települések között funkcionális kapcsolat ez ideig nem alakult ki, mivel nincs a környezetükben olyan központi település, amely a településeket településcsoporttá szervezte. Funkcionális szempontból azonban e települések jelentősége egyes esetekben kétségtelen (pl. határállomások, üdülőtelepülések).

Magyarország viszonylatában a vizsgálatok

alapján már az urbanizáció területi megnyilvánulásának tekinthető, ha valamely kiemelt település a környezetében elhelyezkedő legalább három településsel a vonzáskörzeti kapcsolaton túlmutató egyéb funkcionális kapcsolatot mutat pl. munkamegosztás vonatkozásában.

Az eddigi vizsgálatok alapján három olyan térség található az országban, ahol a vizsgált szempontok figyelembevételével településcsoport képződésének halvány jelei tapasztalhatók, de e települések ma még nem alkotnak településcsoportot (ilyenek: Győr, Csorna—Kapuvár—Sopron vonala, a Duna déli szakasza, Komló—Bonyhád—Szekszárd vonala).

Üdülési jellegű településcsoportok kialakulásánál a vonzáskörzeti kapcsolaton túlmutató funkcionális településközi kapcsolatokat az üdülőtérsegek sajátosságai (magát az üdülést biztosító természeti tényező területi folytonossága pl. Balaton vize, hegyvidék stb.) is jelentik egyéb településközi kapcsolatokon túl.

További vizsgálatok eredményeképpen — a nem mezőgazdasági termelőerők szempontjából viszonylag homogén térségekben — meghatározásra kerültek mindazon településcsoportok, amelyek az 1205 településből álló térségben megmaradt kiemelt településekkel bármilyen intenzitási és jellegű funkcionális kapcsolat alapján kialakultak.

A nem mezőgazdasági termelőerők koncentrációjának térségeiben — a központi települések társadalmi, gazdasági fejlettségi szintjétől és dinamikájától függően — a funkcionális településközi kapcsolatoknak többféle változatával találkozhatunk. Ennek megfelelően a lehatárolt településcsoportokon belül — e kapcsolatok mértékétől és jellegétől függően — a települések összefonódottságának, egymásrautaltságának mértéke is különböző lehet.

A termelőerők egy meghatározott szint feletti területi sűrűsödése (Budapest térsége, Miskolc térsége, Pécs kapcsolata néhány településsel) már magában hordja a településközi kapcsolatok sokrétűségét és kölcsönösségét. Ennek ellenére a vizsgálatok készítése során a fentiek kisebb mértékű funkcionális egymásrautaltságot is figyelemre méltónak tekintettük, mivel az országra általában a funkcionális egymásrautaltság olyan alacsonyabb szintje jellemző, amely a jelenség kibontakozását bizonyos mértékben már kifejezi.

A vizsgálatok szerint a településcsoportok kialakulása a kiemelt települések környezetében megfelelő földrajzi feltételek és egyéb tényezők érvényesülése mellett akkor várható, ha a kiemelt település népességszáma legalább 30 ezer fő, 100 fő helyben lakó aktív keresőre legalább 30 beígázó helyben dolgozó jut, a nem mezőgazdasági aktív keresők területi sűrűsödése legalább 100 fő/km<sup>2</sup>, a népsűrűség kb. 200 fő/km<sup>2</sup> felett van.

Életkörülmények szempontjából vizsgálva a

fentiek szerint kialakult településcsoportokat megállapítható, hogy a járási szinten készített vizsgálati eredményeket településcsoportra vetítve (ezzel feltehetően nem követünk el nagy hibát) az ott kialakult életkörülmények — kevés kivételtől eltekintve — megfelelnek az országos átlagértéknek vagy annál jobbak.

Az a feltételezés, hogy a funkcionálisan összefüggő települések elsősorban a vasútvonalak mentén alakultak ki, valójában igaz (pl. Szombathely—Kőszeg kapcsolata, Budapest csápjai), ugyanakkor figyelmet érdemelnek a közúti viszonylatok is, amelyek egyes térségekben a funkcionális kapcsolatok kialakulásának lehetőségét hordják magukban (pl. Budapest viszonylatában a budai oldal települései, Ózd térsége, Tatabánya város környéki települései stb.); továbbá ebből a szempontból említést érdemelnek a regionális és városi vízhálózati rendszerek által összefogott települések, amelyek a településcsoportok kialakulásának új feltételeit, ill. bázisait adhatják.

A vizsgálat során felhasznált adatbázis 1949, 1970, 1972 évekre vonatkozott. Tehát nem áll rendelkezésre egységes adatbázis minden időpontban, minden tényező vonatkozásában. Az ebből és magának a számítási módnak a sajátosságaiból származó hiányosságok kiküszöbölése érdekében részben kontrollként, részben a rendelkezésre álló információk kiegészítésére a vizsgálat során felhasználásra kerültek más tanulmányok eredményei is. A településcsoportok határa a vizsgálat során elvégzett számítások eredményeinek és más e témához felhasználható tanulmányok eredményeinek szintéziseként fogható fel.

#### **Következtetések a kiemelt települések vonatkozásában**

Az Országos Településhálózat-fejlesztési Konceptió szerint az ország területén Budapesten kívül 130 kiemelt település és ezen kívül 8 olyan ipari vonzáscentrum van (Almásfüzitő, Kisterenye, Lábatlan, Nagybátony, Nyergesújfalu, Sajószentgyörgy, Szöny, Tokod), amelyek potenciális településcsoport-központoknak tekinthetők. A faktoranalízis vizsgálat során Budapestet mint vizsgálandó települést figyelmen kívül hagytuk, mert az elemzésnél a főváros mutatóinak összehasonlítása egyéb kiemelt települések hasonló mutatóval az eredményt torzította volna.

A korábban már ismertetett első faktoranalízis-vizsgálat eredményeképpen a további vizsgálatok alapját képező 125 kiemelt település és 8 ingázási centrum vizsgálati eredményeinek értékelése az alábbi megállapításokra adott lehetőséget:

A termelőerők területi sűrűsödését, a városiasodás folyamatát és fő vonásait jellemző tényezők egy részének figyelembevételével végzett

faktoranalízis-vizsgálatok szerint megállapítható: a faktorok értékeinek sorbarendezésével és kategorizálásával a faktorértékek által jellemzett települések a kategóriáknak megfelelően csoportot alkotnak, eszerint az első két kategóriába tartozik (az összes elvégzett vizsgálat alapján) a kiemelt településeknek közel 60%-a, az ország jelentős ipari térségeibe tartozó települések, a Budapest környékén, valamint a Budapest térségében elhelyezkedő települések; a harmadik-negyedik kategóriába tartozó települések részben, az ötödik és hatodik kategóriába tartozó települések általában az ország különböző térségeiben található, így itt található Kelet-Magyarország és az Alföld városainak és kiemelt településeinek a többsége is.

A 8 ipari vonzáscentrumon kívül 125 olyan kiemelt település van, amelyek már ma településcsoport-központnak tekinthetők. A vizsgálatok szerint a 133 központ között 59 azon kiemelt települések száma, amelyek környezetében az alsó fokon ellátott településeken kívül legalább három vagy annál több településből álló településcsoport már kialakult, ezen 59 településből 39 kiemelt település a településcsoport centrumtelepülése, a többi társcentrum; 57 azon központok száma, amelyek településcsoportot csak az általuk alsó fokon ellátott településekkel alkotnak; 9 olyan központ van, amelyeknek sem alsó fokon vonzott települése nincs, sem a vizsgálatok alapján nem rendelkeznek egyéb, funkcionálisan hozzájuk tartozó településekkel. (1. sz. térkép-melléklet.) Nem kizárt azonban 66 település környezetében a mezőgazdasági jellegű településekből, az üdülőtelepülésekből és a 10%-30%-os ingázással bíró településekből egy laza településcsoport létezése.

Az így kialakuló településcsoportba tartozó települések szintje a vizsgálatok alapján azonban az országos átlag alatt van.

Külön vizsgálat tárgyát képezte a 130 kiemelt település (a faktoranalízis-vizsgálatokban a faktorokban elfoglalt helye szerinti) osztályozása a legmagasabb faktorsúlyt mutató tényezők szerint.

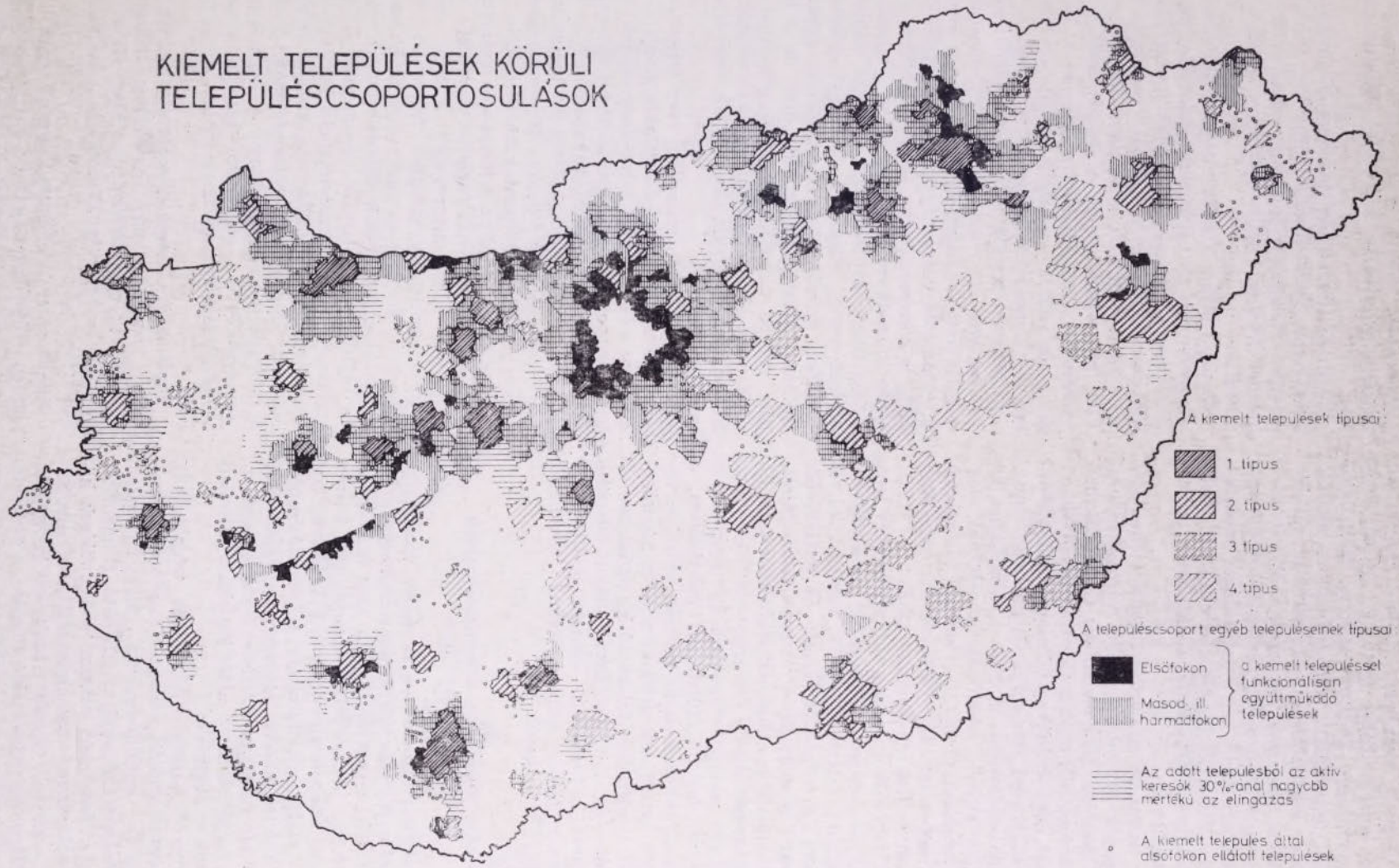
Ezen osztályozás alapján a kiemelt települések négy kategóriába sorolhatók.

E kategóriákba tartozó települések közös sajátosságait az egy kategóriákon belül a legnagyobb homogenitást mutató tényezők fejezik ki.

Eszerint a kiemelt települések csoportjai az alábbiak szerint jellemezhetők:

— A kiemelt települések első csoportjára jellemző, hogy ipari jellegű, dinamikusan fejlődő városok; infrastrukturális ellátottsági szintjük átlagos; homogenitás az 1949. évi népességhez képest bekövetkezett népességváltozás mértékében, az 1945 után épült lakások mennyiségében és az 1000 fő népességre jutó ipari helyben foglalkoztatottak száma szerint mutatható ki. E kiemelt települések körül kialakult magasabb színvonalon együtt tervezhető települések köré.

# KIEMELT TELEPÜLÉSEK KÖRÜLI TELEPÜLÉSCSOPORTOSULÁSOK



— A kiemelt települések második csoportjára jellemző, hogy általában városok; infrastrukturális ellátottsági szintjük átlagos; különböző funkciójú települések; homogenitás az állandó vándorlási különbözetben, az 1949-hez képest bekövetkezett népességváltozásban, és a terület-egységre jutó nem mezőgazdasági aktív keresők számában fejezhető ki; e települések többsége ingázási centrum és dinamikusan fejlődő. Többségük környezetében kialakultak együtt tervezhető települések.

— A harmadik csoportba tartozó kiemelt településeknek fele város, a többi várossá fejlesztendő; többsége nem dinamikus település, több mint fele ingázási centrum; infrastrukturális ellátottsági színvonaluk az átlagosnál kedvezőtlenebb; különböző funkciójú települések; homogenitásuk elsősorban az 1960. évhez képest kimutatható állandó vándorlási különbözet mértékében mutatható ki. E csoportba tartozó kiemelt települések egy részének környezetében együtt tervezhető települések vannak.

— A negyedik csoportba tartozó kiemelt települések nem dinamikusan fejlődő települések; számításaink szerint kialakult ingázási körzetük nincs; a csoportba tartozó 44 településből 16 város; e települések infrastrukturális ellátottsági színvonala az átlagosnál kedvezőtlenebb, ill. jóval kedvezőtlenebb (kivéve 1—2 települést); a csoportba tartozó települések homogenitása a negatív vándorlási különbözet mértékében, a nem mezőgazdasági aktív keresők területre vetített mennyiségének értékében és a népességváltozás mértékében fejezhető ki elsősorban. E települések közül az alsó fokon ellátott településeken kívül számításaink alapján együtt-tervezés szempontjából számba vehető települések még nem indokolhatók.

#### Következtetések a településcsoportok vonatkozásában

A településcsoportok — az összes vizsgálatba vont számszerűsíthető, ill. nem számszerűsíthető tényezők elemzése alapján, azaz a központi település(ek) 1., 2., 3., 4. kategóriái és a településcsoport településeinek IF, E, F kategóriái szerint — kialakított tipizálása a településcsoporton belüli települések egymásrataltságának és integrálódottságának mértékét hordja magában. Ennek megfelelően az eddig kialakult településcsoportok az alábbiak:

*Intenzíven fejlett* funkcionális településközi kapcsolatok alapján kialakult (agglomerációnak nevezhető) településcsoport Magyarországon csak Budapest térségében található. E településcsoportosulásra már jellemző a települések közötti többirányú funkciómegoszlás, a települések és a kiemelt település funkcionális egymásrataltsága, egymástól való függése, a fejlesztés (ill. együtt-tervezés) nagymértékű összehangolásának kényszere.

*Intenzíven fejlődő* funkcionális településközi kapcsolatok alapján kialakuló településcsoportok.

Ilyennek tekinthető Miskolc—Kazincbarcika környezete, Pécs—Komló környéke, a Balaton térsége. E településcsoportokra jellemző az előbbiekben leírt és kiteljesedett folyamatok kibontakozása.

Vannak olyan kiemelt települések, amelyek környezetében az igazgatási határmódosítás következtében az intenzíven fejlődő településközi funkcionális együttélés e formája megszűnt, mert az érintett település a központi város részévé vált. Ilyen városok Győr és Szeged, melyek környezetében a településcsoportnak ezt a fokozatát a vizsgálatok — a fenti eljárás következtében — ma még nem mutatták ki.

*Extenzíven fejlődő, ill. fejlett településcsoportok* képezik az ország településcsoportjainak nagy részét. E településcsoportokban a központi települések viszonylag magas fejlettségi szintje és a környezetükben levő települések országosan kiemelkedő szintje ellenére a települések funkcionális egymásrataltsága még elsősorban vonzáskörzeti jellegű. A funkciómegosztásból származó kölcsönös egymásrataltság egyes települések irányába megindult már, de e fejlődési szintbe tartozó településcsoportoknál ma még nem általánosítható. Ide sorolhatók pl. Szombathely, Hatvan, Szolnok stb. településcsoportok.

*Kezdeti fejlődő szakaszban* levő településcsoportok települései — a vizsgálatok alapján — az országos átlagnál jobb helyzetben vannak. E településcsoportokban a vonzáskörzeti kapcsolatokon túlmutató településközi kapcsolatok az előbbinél még kevésbé mutathatók ki. Vizsgálataink szerint ez a helyzet jellemző Mosonmagyaróvár, Nyíregyháza stb. központok környezetére.

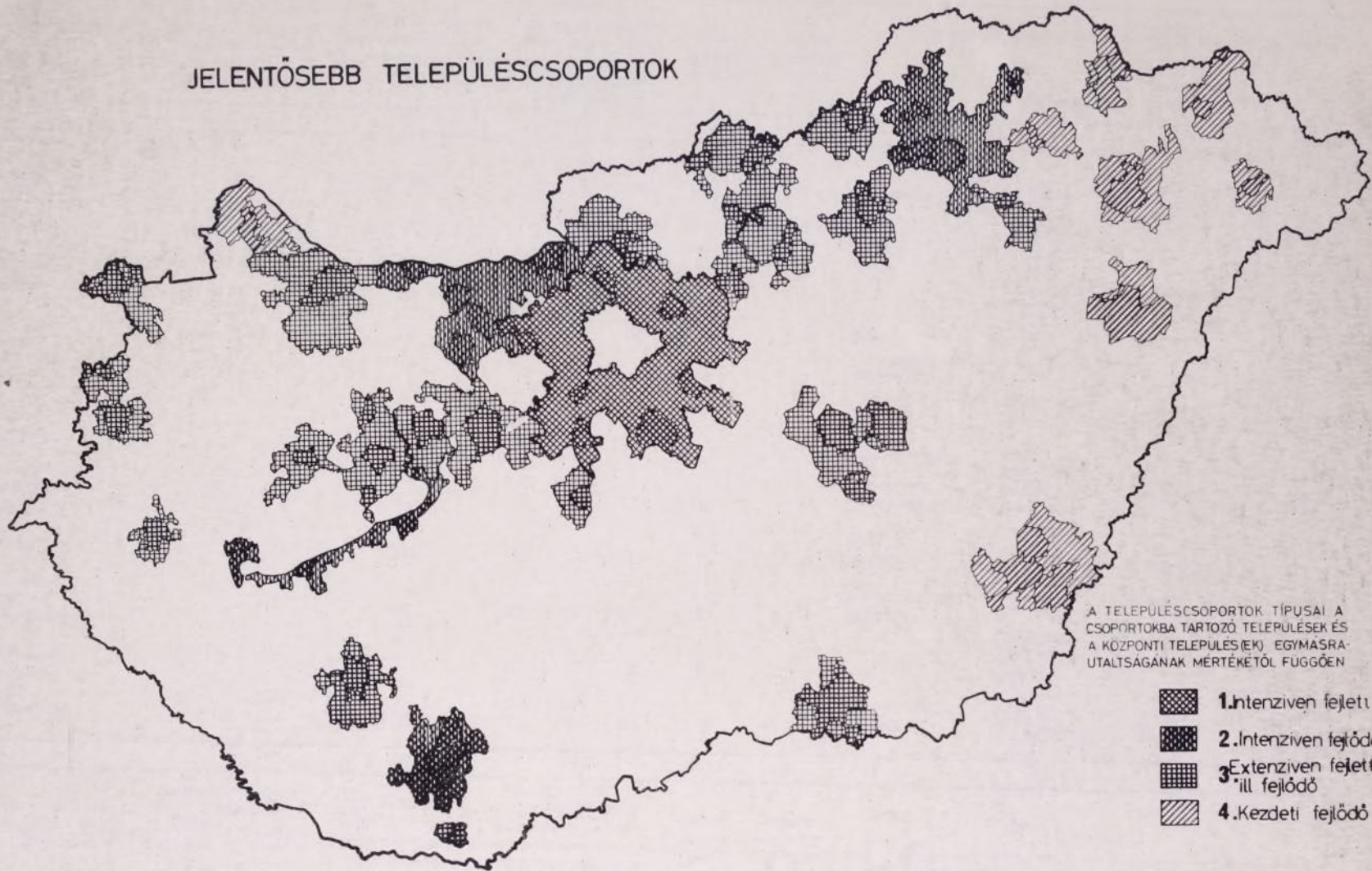
A településcsoportok a központok számától és formai megjelenésétől függően egy- vagy többközpontú településcsoportok, gyűrűs, csápos, esetleg egyidejűleg mindkét formában; többközpontú térségek és egy- vagy többközpontú településcsoportokból kialakult térségek; továbbá sajátosan összetartozó városokcsoportok. A településcsoportok formai megjelenése egyrészt a funkcionális kapcsolatok kialakulását biztosító műszaki hálózatok elhelyezkedésének, másrészt a földrajzi helyzet függvénye. A fentiek figyelembevételével a számítások alapján kialakult településcsoportokról az alábbiak állapíthatók meg.

*Egyközpontú településcsoportok*, gyűrűs, csápos rendszerűek vagy egyidejűleg mindkettő; ebbe a csoportba tartoznak az Eger, Győr, Hatvan, Székesfehérvár központtal kialakult településcsoportok;

Többközpontú településcsoportok, ezek között szintén előfordulhat gyűrűs vagy csápos alakzat; ilyenek: Budapest—Szentendre—Százhalmabatta, Kisvárdá—Záhony, Miskolc—Kazinc-



# JELENTŐSEBB TELEPÜLÉSCSOPORTOK



A TELEPÜLÉSCSOPORTOK TÍPUSAI A CSOPORTOKBA TARTOZÓ TELEPÜLÉSEK ÉS A KÖZPONTI TELEPÜLÉS(ÉK) EGYMÁSRA-UTALTSÁGÁNAK MERTÉKÉTŐL FÜGGŐEN

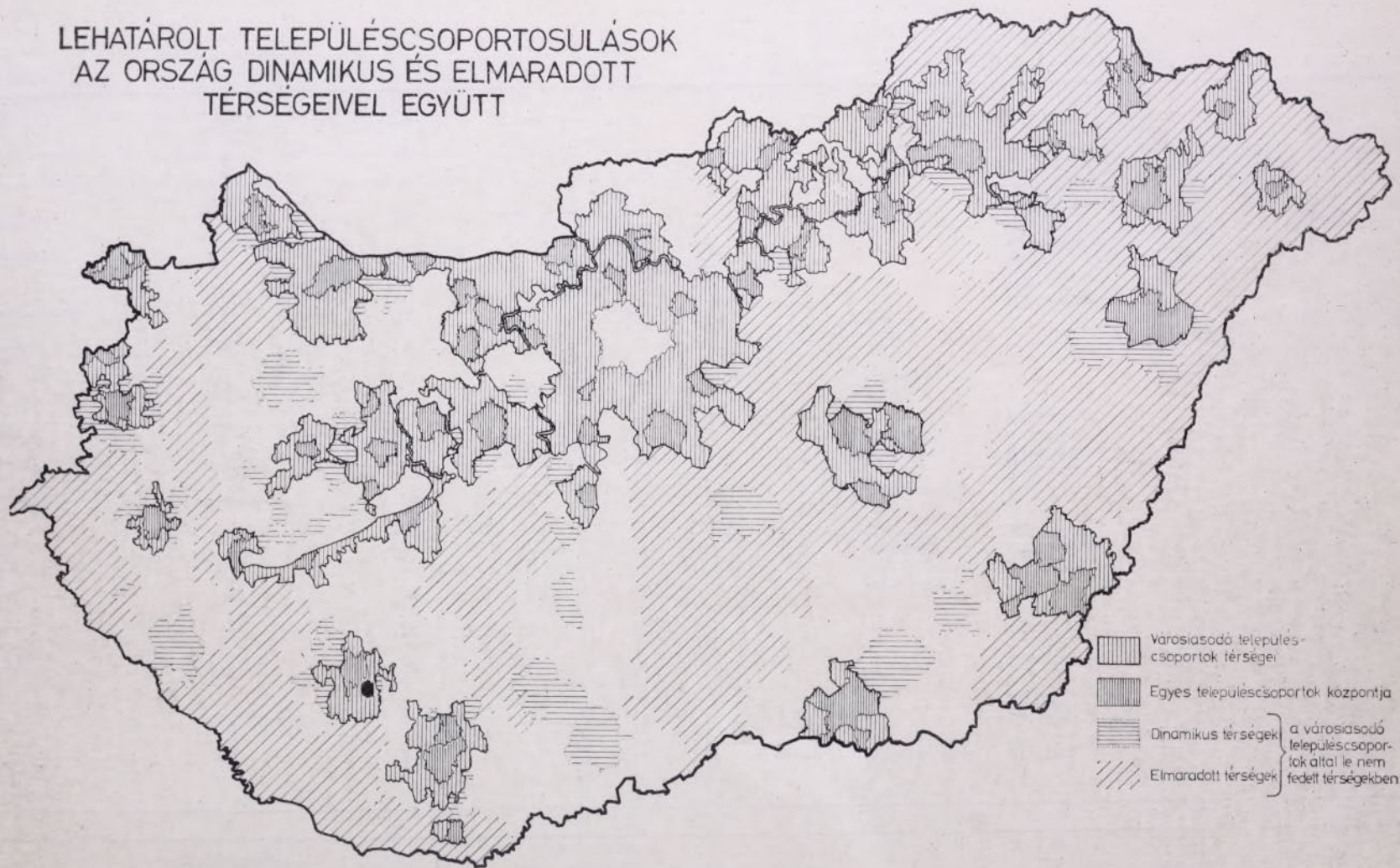
- 1. Intenzíven fejlett
- 2. Intenzíven fejlődő
- 3. Extenzíven fejlett ill. fejlődő
- 4. Kezdeti fejlődő

A településcsoportok és központjaik vizsgálati eredményeit összesítő táblázat

Településcsoportok megnevezése a központok neve alapján	Településcsoportok típusa az összevont vizsgálati eredmények alapján (l. 3. térképmelléklet)	A településcsoport településeinek száma beleértve a központokat is	Települések megoszlása a településcsoportokon belül az összesített értékelés utáni kategóriák szerint			Központ(ok) száma	Alközpont(ok) száma	Központok megoszlása a kialakult kategóriák szerint			
			1.	2.	3.			4.	1.	2.	3.
1	2	3	4			5	6	7	8	9	10
Budapest	1	130	IF 38	E 53	F 31	1		Budapest Százhalombatta	Szentendre Gödöllő	Monor Bicske	Dabas Ráckeve
Balaton tzege	2	22	7	9	3	3	—		Siófok Fonyód Keszthely		
Miskolc	2	69	10	21	35	2	1	Miskolc Kazincbarcika	Encs		
Pécs	2	28	3	7	16	2		Pécs Komló			
Tatabánya	2	51	6	17	22	6	—	Tatabánya Oroszlány	Komárom Dorog Esztergom Tata		
Ajka	3	13	2	4	6	1	—	Ajka			
Dunaújváros	3	5	—	3	1	1	—	Dunaújváros			
Eger	3	15	—	4	10	1	—	Eger			
Gyöngyös	3	10	1	2	6	1	—		Gyöngyös		
Győr	3	38	—	16	21	1	—	Győr			
Hatvan	3	8	—	2	5	1	—		Hatvan		
Kaposvár	3	8	3	1	3	1	—		Kaposvár		
Leninváros	3	6	—	2	3	1	—	Leninváros			
Ózd	3	25	—	9	15	1	—	Ózd			
Salgótarján	3	35	1	6	25	2	2		Salgótarján	Pásztó Szécsény	
Siklós	3	4	1		2	1	—			Siklós	
Sopron	3	12		3	8	1	—		Sopron		

Településcsoportok megnevezése a központok neve alapján	Településcsoportok típusa az összevont vizsgálati eredmények alapján (1. 3. térképmelléklet)	A település csoport településeinek száma beleértve a központokat is	Települések megoszlása a településcsoportokon belül az összesített értékelés utáni kategóriák szerint			Központ(ok) száma	Alkőzpont(ok) száma	Központok megoszlása a kialakult kategóriák szerint			
			IF	E	F			1.	2.	3.	4.
1	2	3	4			5	6	7	8	9	10
Székesfehérvár	3	22	1	8	12	1	—	Székesfehérvár			
Szolnok	3	9	—	4	3	1	3		Szolnok Martfű		
Szombathely	3	15	—	4	9	1	1		Szombathely	Kőszeg	
Vác	3	23	1	5	16	1	—		Vác		
Várpalota	3	9	1	3	4	1	—	Várpalota			
Veszprém	3	25	3	5	14	1	2	Veszprém	Balatonfüred Zirc		
Zalaegerszeg	3	13	1	3	8	1	—	Zalaegerszeg			
Békéscsaba	4	7	—	1	3	1	2		Békéscsaba	Gyula	Békés
Debrecen	4	5	2	2	—	1	—		Debrecen		
Kisvárd	4	14	—	3	9	1	—	Záhony		Kisvárd	
Mátészalka	4	4	—	—	3	1	—			Mátészalka	
Mosonmagyaróvár	4	13	—	2	10	1	—		Mosonmagyaróvár		
Nyíregyháza	4	10	—	1	8	1	—		Nyíregyháza		
Sátoraljaújhely	4	5	—	—	4	1	—		Sátoraljaújhely		
Szeged	4	5	—	—	4	1	—		Szeged		
Szerencs	4	7	—	—	6	1	—		Szerencs		

LEHATÁROLT TELEPÜLÉSCSOPORTOSULÁSOK  
AZ ORSZÁG DINAMIKUS ÉS ELMARADOTT  
TÉRSEGEIVEL EGYÜTT



barcika, Pécs—Komló, Szombathely—Kőszeg, Veszprém—Balatonfüred stb. településcsoportok;

**Többközpontú térségek** (egyszerű településcsoportnál általában nagyobb területi kiterjedésűek), azaz munkahely-lakóhely kapcsolat alapján kialakult olyan térségek, amelyekben a központok körül önálló településcsoportok kimutathatók, de ezen településcsoportok települései nem csupán saját központjukkal, hanem a szomszédos településcsoport településeivel is munkahely-lakóhely, ill. egyéb funkcionális kapcsolatban vannak; ilyen többközpontú térség a Duna-menti térség, a Zagyva-völgye Pásztóig, ill. a Budapest körüli térség egyes részei Gödöllő és Vác környezetében;

**Egy- vagy többközpontú településcsoportokból kialakult térségek**, amelyekben a funkcionális kapcsolat csupán a településcsoporton belül mutatható ki; e településcsoportok egymással földrajzilag határosak, de közöttük a munkahely-lakóhely kapcsolat alig észlelhető. E térségekre az önálló településcsoportok egymásmellettsége a jellemző, ilyen térségnek tekintjük Ajka—Veszprém—Várpalota—Székesfehérvár, Ózd—Kazincbarcika—Miskolc—Leninváros, ill. Szerencs felé irányuló térséget, valamint a Balaton térségét;

Sajátos hazai településcsoport alakzatok azok a **városcsoportok**, amelyek környezetében nincs, vagy elenyészően csekély azon településeknek

a száma, amelyek e városokkal (kiemelt településekkel) funkcionális kapcsolatban vannak; e városok földrajzi egymásmellettsége és viszonylagos egymásrautaltsága indokolhatja város csoportként történő megfigyelésüket.

Ilyen város csoport alakzatok: Békéscsaba—Békés—Gyula, Debrecen—hajdúsági városok, Szeged—Hódmezővásárhely—Makó, Szentes—Csongrád stb.

A nagy, összefüggő üdülőtérségeket olyan sajátos településcsoport-alakzatnak tekintjük, amelyekben a települések viszonylag magas minősítése mellett a települések közötti funkcionális településközi kapcsolat elsősorban vonzáskörzeti jellegű (mind a helyben lakók, mind az időszakosan ott lakó üdülők számára); e települések között a kiemelt településeket és az egyéb településeket az előbbieken kívül funkcionálisan az üdülési térség sajátosságai fogják össze (l. korábban). Az üdülőtérületeken belül elsősorban a kiemelkedő települések nem mindig üdülési funkcióik miatt tekinthetők kiemelt településeknek, e települések általában összetett funkciójú települések, pl. a Balaton térségében Siófok. Az üdülőtérségek egy részére továbbá jellemző, hogy általában jelentős ipari térségek településcsoportjaival határosak (Balaton, Mátra—Bükk, Duna-kanyar stb.) olyan módon, hogy közöttük a funkcionális egymásrautaltságot a másik térség üdülési funkció iránti igénye határozza meg.

## BIBLIOGRÁFIA

1. Dr. Lettrich Edit: Urbanizálódás Magyarországon. Földrajzi Tanulmányok 5., Akadémiai Kiadó, Budapest, 1965.

2. Dr. Deák Sándor: A városkörzet típusú településcsoportokról, Településtudományi Közlemények 18. sz. Budapest, 1966.

3. Dr. Perczel Károly: A társadalmi hatások változása a településhálózatra. Településtudományi Közlemények 19. sz. Budapest, 1966.

4. Dr. Preisich Gábor: A budapesti agglomeráció növekedése és az ebből eredő problémák. Demográfia. 1968. 2. sz. 201—221. o.

5. Országos Településhálózat-fejlesztési Konceptió. 1970.

6. Dr. Zoltán Zoltán: Pest környék fejlesztésének problémái. Földrajzi Értesítő 1971. XIX. évf. 3. füzet, 31—33. o.

7. Vajdovichné dr. Visy Erzsébet: Az urbanizáció mai tendenciái és problémái az Egyesült Államokban. Településtudományi Közlemények 23. sz. Budapest, 1971.

8. Lendvai István: Az agglomerációk lehatárolásának problémái és a Budapest körüli agglomerációs gyűrű. Disszertáció. 1972. MTA.

9. Pesti Lajosné: Az agglomerációs kapcsolatok vizsgálatának néhány elvi és gyakorlati kérdése, Területi Statisztika. XXII. évf. 1972.

10. Osztrák Területi Tervezési Intézet: „Városi körzetek lehatárolása. Egy új módszer lehatárolási kritériumok előállítására.” A Városkutatási Intézet kiadványa, Wien. 1973.

11. Dr. Faragó Kálmán—dr. Perényi Imre: Iparfejlesztéssel összefüggő városfejlesztési feladatok. Településtudományi Közlemények 24. sz. Budapest, 1974.

12. Dr. Kolta János: Pécs agglomerációs övezetének meghatározása. Kézirat, VÁTI 1974.

13. A CSSZSZK tényleges történelmi folyamatának legfontosabb jellemzői. (A települési rendszerek kialakulásának távlati) Bratislava, 1974. 5—23. o.

14. Az agglomerációk településhálózat-szerkezeti problémái. VÁTI—1974. Szántó Zsuzsa.

15. A veszprémi körzet területi terve. VÁTI—1975. Baráth Etele.

16. Az agglomerációk és agglomerálódó térségek területrendezési terveinek tartalmi követelményei. VÁTI—1975. Szántó Zsuzsa.

17. Az ország dinamikusan fejlődő térségeinek növekedési tendenciái, azok hatása a gazdaság és társadalom területi szerkezetének alakulására, tekintettel a területfejlesztési irányelveinek érvényesülésére közép- és hosszú távon. VÁTI—1975. Tomcsányi Mariann.

18. Magyarország üdülő-, valamint tájvédelmi körzeteinek és nemzeti parkjainak összefoglaló tanulmánya. VÁTI—1975.

19. Agglomerálódási folyamat az öt megyei város térségében. VÁTI—1975. Szántó Zsuzsa.

20. Olof Bonstedt: Az empirikus regionális kutatás alapjai. H. Schroodor Verlag K. G. Hannover, 1975.

21. Dr. Kőszegfalvi György: Településfejlesztés és infrastruktúra. Műszaki Könyvkiadó, 1976.

22. Dr. Perczel Károly: Magyarország urbanizációs fejlettségének területi struktúrája. Különnyomat az Építés—Építészettudomány VIII. kötet 1—2. számából. Budapest, 1976.

23. Ajkai körzet területrendezési koncepciója. VÁTI—1976. Csorba Zoltánné.

24. A miskolci agglomeráció tágabb térségnek fej-

lesztési és rendezési koncepció-javaslat. VÁTI—1976. Simonyi Sándor.

25. Az életkörülmények szempontjából elmaradott területek fejlesztési irányelvei. VÁTI—1976. Valér Éva.

26. Az aktív keresők munkahelye és lakóhelye. (A napi ingázók adatai. 1970. évi népszámlálás) Budapest, 1976.

27. Szántó Zsuzsa: A kialakult településhálózat rekonstrukciója a tervszerűen szabályozott településcsoportok rendszerével. Területrendezés 1976/4.

28. Dr. Perczel Károly: A gazdasági-társadalmi és az urbanizációs fejlettség viszonya az ország terü-

leti struktúrájában. Településtudományi Közlemények 26. sz. Budapest, 1977.

29. GIPROGRÁD (SZU, KIJEV) munkatársai. A településhálózat korábban kialakult rendszereinek átalakítása tervszerűen szabályozott csoportos településrendszerekké. Területrendezés 1973/3.

30. A regionális rendezési tervezés metodikai rendje és a tervek végrehajtásának folyamata. VÁTI—1977. Valér Éva.

31. Az „A” típusú általános rendezési tervi metodika munkálatainak eddigi eredményei. (Munkaközi anyag) VÁTI—1977. Győri István.

## A TELEPSZERŰ TÖBBSZINTES LAKÁSEPÍTÉS ÉPÍTÉSI TERÜLETEINEK KIVÁLASZTÁSA MATEMATIKAI MÓDSZER ALKALMAZÁSÁVAL\*

DÉVÉNYI MÁRIA

Az Építésügyi és Városfejlesztési Minisztérium Területrendezési és -fejlesztési Főosztálya megbízást adott a VÁTI-nak a II. 15 éves lakásépítési program városépítési előkészítésére. E program keretében először kerül sor a mennyiségi és minőségi lakásigény alapján számított összes lakásépítési igény beruházási forrástól független területi és gazdaságossági összehangolására. A lakásépítési program városrendezési előkészítése során a tervezők feladata, hogy a kijelölt települések vonatkozásában a városzerkezeti adottságok és fejlesztési elképzelések figyelembevételével, az egyes településekre előrejelzett globális mutatók (népességszám, háztartások száma, építendő, illetve bontandó lakások száma stb.) alapján a városok és kiemelt települések lakásépítési területeit kijelöljék. Minden egyes kijelölt település vonatkozásában meg kell határozni, hogy a következő 15 év során mely területek, milyen beépítési móddal és milyen időbeli ütemezésben kerüljenek beépítésre annak érdekében, hogy az építési tevékenység a lakásépítési program célkitűzéseit és az egyes településekre kialakított várospolitikai elképzeléseket a legkielégítőbb módon teljesítse.

A legtöbb településben a lakásépítés szempontjából figyelembe vehető területek és a rajtuk felépíthető lakások száma jóval meghaladja azt a lakásmennyiséget, amelynek építését a lakásépítési program az adott településre előírja. Egy-egy részterület többféle módon is beépíthető. Ugyanazon területek vonatkozásában pedig — elvileg legalábbis — az időbeli ütemezés szempontjából több különféle változat is elképzelhető. Az építési tevékenység alternatívái (különböző területegyüttesek, különböző beépítési módok, eltérő időbeli ütemezés) közül melyik az, amelyik a kitűzött célok szempontjából a legmegfelelőbb? — Ennek a kérdésnek a

megválaszolásához, ennek a tervezői feladatnak a megoldásához, a tervező döntésének megvalósításához kívántunk hozzájárulni egy olyan számítási eljárás alkalmazásával, amely alkalmas több értékelési szempont együttes figyelembevételére.

A módszer, amelyet a II. 15 éves lakásépítési program városrendezési előkészítése során a gyakorlatban eddig három ízben (Kiskunhalas, Szolnok [városrendező építész: Nagy Ágnes] és Székesfehérvár [városrendező építész: Zlamál Ilona] városokra) alkalmaztunk, a többcélú kiértékelés egy lehetséges — meglehetősen széles körben ismert módszere [3]. Ennek a módszernek alapelvét alkalmazta dr. Csáki Norbert és dr. Forgó Ferenc a bázisiparok telephely-kiválasztásának problémakörére 1973—74-ben [2], s azóta is a módszert az ipari telephelyválasztás problémáira a VÁTI Telephelyforgalmi Irodáján több ízben sikerrel alkalmazták [4].

### *A módszer alkalmazásának gondolatmenete*

Egy adott település vonatkozásában a 15 éves lakásépítési program célkitűzéseinek és egyéb várospolitikai elképzeléseknek legkielégítőbb módon eleget tevő tervvariáns meghatározása a következő főbb lépések alapján történik:

- azoknak a részcéloknak, illetve követelményeknek a megfogalmazása, amelyeknek a beépítendő területeknek meg kell felelniük;
- a részcélok elérésének mérésére alkalmas mutatószámrendszer, illetve értékelési mód kialakítása;
- az egyes mutatók mérési módjának meghatározása;
- a beépítés szempontjából figyelembe vehető területek kijelölése, jellemzőik feltárása;
- a figyelembe vehető területek, az egyes területeken alkalmazható beépítési módok és az időbeli ütemezés reális változatai alapján olyan telepítési alternatívák összeállítása, amelyek összességükben — a bontandó lakások számának figyelembevételével — biztosítják azt a lakásszámnövekményt, amelyet a 15 éves lakásépítési program az adott településre előírnyoz, és ame-

\* A módszernek a II. 15 éves lakásépítési program városrendezési előkészítésének problémakörére való alkalmazását egy munkacsoport végezte, amelynek dr. Forgó Ferenc, a Marx Károly Közgazdaságtudományi Egyetem docense, Molnár Attila, a VÁTI városrendező építésze és a szerző voltak tagjai.

lyek városrendezési szempontból realisan megvalósítható alternatívát képeznek;

— az egyes értékelendő alternatívák mutatóinak kidolgozása a bennük szereplő részterületek jellemzői alapján;

— az alternatívák rangsorolása számítási eljárás alkalmazásával.

Ha sikerül a részcélokat jól megfogalmazni, az ezeknek való megfelelést kielégítő módon mérni, és sikerül a kiértékelendő tervváltozatok körét olyan körültekintően meghatározni, hogy a realisan figyelembe vehető alternatívák körét lefedjék, akkor biztosak lehetünk abban, hogy az értékelés eredményeként azt az alternatív megoldást fogjuk választani, amelyik a célkitűzések szempontjából a legmegfelelőbb.

Az alternatívák értékelésének célja az, hogy kiválasszuk azt az építési variánst, amelyik a 15 év vonatkozásában a legjobban teljesíti az alábbi követelményeket:

— a többi alternatívával összehasonlítva — relativ értelemben — gazdaságos megoldást képvisel, vagyis a figyelembe vett költségtényezők egy lakásra vetített mutatója a kiválasztott alternatívára kedvező;

— az alternatívában szereplő területek a kialakult városszerkezetbe kedvezően illeszkednek bele, illetve azt előnyösen módosítják;

— az alternatívában szereplő területek környezeti feltételei, s az egyes területeken az építés feltételei kedvezőek;

— a lakásépítéssel kapcsolatban megvalósuló közintézmény-építés a település kiegyensúlyozottabb ellátását biztosítja;

— az alternatívában szereplő területek a lakásbontási arányra, az átlagos szintterület nagyságára és a célcsoportos beruházásként épülő lakások arányára vonatkozóan előírt, illetve kívánatosnak tartott normatíváknak megfelelnek;

— a területelőkészítési tevékenységek a lehető legrövidebb idő alatt megvalósíthatók.

## 1. Az egyes célkitűzések elérésének mérésére szolgáló mutatók

1.1 Azt, hogy valamely alternatíva a többihez viszonyítva relative gazdaságos megoldást képvisel-e, egy ezer Ft/lakás dimenzióban mért összesített mutatóval mérjük. Az egyes alternatívákat jellemző mutatók kialakításakor csak az alternatívákban szereplő területekre speciálisan jellemző, változó költségtényezőket vesszük figyelembe, azokat, amelyek a konkrét műszaki megoldástól függetlenek. Az egyes költségtényezők között várható felmerülésük időpontja alapján különbséget teszünk, s a költségeket jelen időre diszkontáljuk. Népgazdasági értékelésre törekszünk, így az időtényezőt a beruházás-gazdaságossági együttható népgazdasági normatív értéke és a nemzeti jövedelem felhalmozásra kerülő hányada alapján határozzuk meg, s a  $12^0/0$ -os

rátát alapul vevő kamatoskamat-számítás módszerét alkalmazzuk. A számítás alap gondolatát részleteiben az Irodalomjegyzék [4] tanulmánya tárgyalja (III. kötet, 49—55. oldal).

A költségtényezők között az egyes területek adottságaiból származó területelőkészítési költségeket, az egyes területek fizikai és alapfokú kommunális infrastruktúrával való ellátásának költségeit és az egyes területeken megtartandó lakóépületek felújításának költségeit vesszük figyelembe.

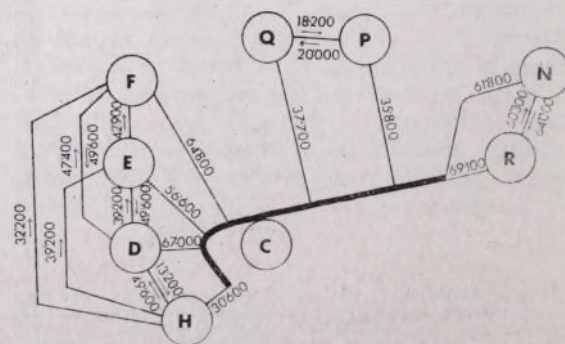
A terület adottságaiból származó területelőkészítési (változó jellegűnek tekinthető) költségek az alábbi költségtényezőket tartalmazzák:

- kisajátítási költségek,
- áttelepítési költségek,
- bontási költségek,
- durva tereprendezés költsége,
- közműkiváltások költségei,
- a környezeti ártalmak kiküszöbölésének költségei (ipari üzem mellett védősáv kialakítása, a technológia esetleges megváltoztatása),
- alapozási többletköltségek,
- talajmechanikai adottságokból adódó közmű többletköltségek,

— alapfokú közintézményellátás költségei (ez a költségtényező azért szerepelhet a változónak tekintett költségek sorában, mert nem minden részterület vonatkozásában merül fel, vannak olyan részterületek, amelyek alapfokú ellátása a környező területek ellátottsága, ill. a terület már meglévő ellátottsága révén biztosított),

- egyéb költségek.

Az egyes területek közművekkel, ill. úttal való ellátásával kapcsolatban felmerülő költségek meghatározása az egyes területek ellátásának alternatív módjai közül a legelőnyösebb lehetőségek kiválasztása alapján történik. Ennek meghatározása az időbeli ütemezés alternatív lehetőségeinek figyelembevétele alapján lehetséges. A következő sematikus ábra Székesfehérvár beépítés szempontjából figyelembe vehető területeit (az ábrán betűjellel jelzett körök) és az egyes területek távnhóval való ellátásának eFt dimenzióban mért költségeit tünteti fel. A vastag vonal a már meglévő hálózatot jelöli. Például az F jelű területet a főhálózattal összekötő



1. ábra



szakasz mellett szereplő érték azt jelöli, hogy az F jelű terület főhálózatról való ellátásához szükséges vezeték (és az esetleg kiépítendő műtárgyak) összes költsége 64,8 millió Ft. Abban az esetben azonban, ha pl. az E jelű terület távhővel való ellátása az F jelű terület feltárása előtt történik, akkor az F jelű terület a már előzetesen feltárt E jelű terület felől ennél alacsonyabb, 42,9 millió Ft költséggel feltárható.

Egy-egy variáns költségmutatójának számításánál az elavult, ill. a 15 év során várhatóan elavuló lakások felújításának költségeit is figyelembe vesszük azon területek vonatkozásában, amelyek ugyan a beépítés szempontjából figyelembe vehetők, de a szóban forgó alternatíva ezeket a területeket nem tartalmazza, így felújítás hiányában az elavuló és lebontandó lakások a lakásszámot csökkentő tényezőként jelentkeznének.

Az összesített, diszkontált költségeket a lakásszámnövekményre vetítjük. A lakásszámnövekmény meghatározásánál — egy szorzószámmal súlyozva — a felújítandó lakások számát is figyelembe vesszük.

Az egyes alternatívák költségmutatójának számítása a következő összefüggés alapján történik:

$$\left( \sum_{i \in I} B_i (1+q)^{-t_i} + \sum_{j \in J} F_j (1+p)^{-t_j} + \sum_{r=1}^6 \sum_{k \in K_r} B_{rk} (1+q)^{-t_{rk}} \right) \cdot \frac{1}{\sum_{i \in I} (L_i - LB_i) + \sum_{j \in J} 0.8 L_j}$$

ahol:

$B_i$  az  $i$ . terület előkészítésének és alapfokú közintézményekkel való ellátásának költségei, ezer Ft

$B_{rk}$  az  $r$ . hálózati létesítmény  $k$ . szakaszának és műtárgyainak (illetve a főhálózat esetleges bővítésének költségei, ha a hálózatbővítésre ezen szakasz bekapcsolása miatt van szükség), ezer Ft

$F_j$  a  $j$ . területen felújítandó lakások felújításának költségei, ezer Ft

$L_i$  az  $i$ . területen építendő lakások száma

$LB_i$  az  $i$ . területen bontandó lakások száma

$LF_j$  a  $j$ . területen felújítandó lakások száma

$t_i$  azt jelöli, hogy az  $i$ . terület ( $i \in I$ ) előkészítésével kapcsolatos költségek jelen évtől számított hanyadik évben merülnek fel

$t_{rk}$  azt jelöli, hogy az  $r$ . hálózati létesítmény  $k$ . ( $k \in K_r$ ) szakaszának kiépítésével kapcsolatos költségek jelen évtől számított hanyadik évben merülnek fel

$t_j$  azt jelöli, hogy a  $j$ . területen ( $j \in J$ ) felújítandó lakások felújítására várhatóan a jelen évtől számított hanyadik évben kerül sor

$I$  azon  $i$  indexek halmaza, amelyek a szóban forgó alternatívában szereplő területeket jelölik.

$K_r$  azon  $k$  indexek halmaza, amelyek a szóban forgó alternatívában szereplő területekhez meg-

építendő hálózati szakaszokat jelölik az  $r$ . hálózatra vonatkozóan ( $r=1, \dots, 6$ )

$q$  diszkontálási tényező

1.2 Az értékelés alapját képező mutatók sorában a következő nagyobb csoportot az egyes területek városszerkezetben elfoglalt helyének értékelése képezi. Ezen mutatók között a következőket vesszük figyelembe:

— az egyes területek városközponttól mért távolsága,

— a kijelölt lakóterületek munkahelyektől mért átlagos távolsága,

— az egyes területek kapcsolata a zöldterületi rendszerhez.

Az első két mutató — a városközponttól és a munkahelyektől való távolság mutatójának — legigényesebb megfogalmazása olyan időben változó eljutási idők alapján történő megfogalmazás lenne, amely az egyes lakóterületek várható népessége különböző csoportjainak eltérő utazási, közlekedési szokásait, a közlekedés módjainak és lehetőségeinek változásait, továbbá a különböző eljutási időértékeknek tulajdonított fontosság — társadalmi-gazdasági csoportonkénti — eltéréseit és időbeni változását nyomon követné.

Ilyen mélységű vizsgálódásra eddigi munkánk során nem volt mód. A népesség társadalmi-gazdasági és egyéb jellemzők szerinti bontása eddigi számításainkban nem szerepelt. Perc-távolságok helyett az egyes ötéves időperiódusok végpontjaira, a meglévő, illetve tervezett útvonalakon km-ben mért távolságértékeket használjuk.

A városközponttól mért távolság egy-egy kiértékelendő alternatívát jellemző mutatója a területenként megadott távolságértékek alapján számított súlyozott átlagmutató, amelynek képzésénél súlyozó tényezőként az egyes területek várható népességszámát használjuk és figyelembe vesszük az egyes területek tervezett teljes beépítésének időpontját.

A munkahelyektől való átlagos távolság mutatójaként ugyancsak a valószínűsített útvonalon km-ben mért távolságmutatót alkalmazzuk. A mutató képzéséhez alapadatként az egyes területeknek a nagyobb foglalkoztatási központoktól mért távolságát és az egyes foglalkoztatási központokban várhatóan rendelkezésre álló munkaalkalmak számát használjuk fel.

A mutató képzésének alapját a területi folyamatok modellezésében széles körben alkalmazott gravitációs hipotézis képezi. A következő információk ismeretében:

— a munkavállalók várható száma lakóterületenként,

— a munkaalkalmak várható száma foglalkoztatási központonként,

— valamennyi — figyelembe vett — lakóterületnek a foglalkoztatási központoktól km-ben vagy percben mért távolsága

meghatározandó azon területtel ekvivalens

körterületnek a sugara, amelyen belül egy-egy lakóterület munkavállaló népessége munkaalkalmat talál, illetve meghatározandó ezen távolságértékeknek az aktív népesség számával súlyozott átlaga, amely értéket egy-egy alternatívára jellemző értéknek fogunk fel.

Az alkalmazott összefüggések a következők:

Az  $i$ . területen lakó és a  $j$ . területen dolgozó népesség száma ( $P_{ij}$ ):

$$P_{ij} = \frac{P_i M_j e^{-\beta_i d_{ij}}}{\sum_k M_k e^{-\beta_k d_{ik}}}$$

ahol:

$P_i$  az aktív népesség száma az  $i$ . lakóterületen  
 $M_j$ ,  $M_k$  a munkaalkalmak száma a  $j$ . ill. a  $k$ . foglalkoztatási központban

$d_{ij}$ ,  $d_{ik}$  az  $i$ . és  $j$ . ill. az  $i$ . és  $k$ . területek közötti km-ben mért távolság (valószínűsített útvonalon)

A  $\beta_i$  kitevők meghatározása azon hipotézis alapján történik, hogy az egyes lakóterületeken meglévő munkahelyek  $r\%$ -át a lakóterületen lakók töltik be, vagyis:

$$P_{ii} = \frac{P_i M_i e^{-\beta_i d_{ii}}}{\sum_k M_k e^{-\beta_k d_{ik}}} = M_i \frac{r}{100},$$

amiből a következő összefüggés adódik:

$$\sum_k M_k e^{-\beta_k d_{ik}} = \frac{100 \cdot P_i}{r},$$

aminek alapján  $\beta_k$  értéke meghatározható.

Az egyes területeket jellemző  $d_{ij}$  várható érték,  $[E_i(d_{ij})]$  meghatározása pedig a következő összefüggés alapján történik:

$$E_i(d_{ij}) = \frac{\sum_{j \in I} d_{ij} M_j e^{-\beta_i d_{ij}}}{\sum_k M_k e^{-\beta_k d_{ik}}}$$

A „kapcsolat a városközponthoz” és a „kapcsolat a munkahelyekhez” mutatók esetében a mutató alacsonyabb értékét tekintjük kedvezőnek. A „kapcsolat a zöldterületi rendszerhez” mutató értékét az egyes alternatívákban szereplő területeket jellemző pontértékek alapján számítjuk. Az egyes területek értékelésénél a kedvezőbbnek tekintett területek kapják a magasabb pontértéket.

1.3 A beépítésre kijelölt területek környezeti adottságainak jellemzése

— a környező területek funkcionális és beépítési jellegéhez való viszony és

— a környezeti ártalmak mutatók alapján történik.

A két utóbbi mutató közül az első az egyes beépítendő területeknek a környezetükbe való illeszkedését értékelő pontértékek, a második pedig a környezeti ártalmak kiszűréséhez szükséges védősáv területének nagysága alapján kerül kimunkálásra.

1.4 Az előírt normatíváktól való eltérést, illetve azt, hogy az egyes kiértékelendő alternatívákban szereplő területek az előírt normatívákat milyen mértékben közelítik meg

— a lakásbontási arány,

— az átlagos szintterület és

— a célcsoportos beruházásként épülő lakások részaránya vonatkozásában vizsgáljuk.

A lakásbontási arányt jellemző mutató kialakításánál a módszerrel végzett próbaszámítások során egy reálisnak tekintett bontási arányt vettük alapul és az ettől való eltérést alternatívánként az

$$\left| \frac{\sum_{i \in I} LB_i}{\sum_{i \in I} L_i} \cdot 100 - b \right|$$

mutatóval értékeltük, ahol  $LB_i$ ,  $L_i$  és  $I$  jelentése megegyezik a költségmutató számításával kapcsolatban leírtakkal,  $b$  pedig a figyelembe vett bontási arány,  $\%$ -ban. Az alternatívák értékelésénél a mutató magasabb értékét tekintetük kedvezőnek, vagyis az előírt, illetve kívánatosnak tartott normatívától való pozitív és negatív irányú eltérést is „progresszíve büntetjük”.

A bontási arányra figyelembe vett érték azonban a 15 év folyamán — kellő pontossággal még előre nem becsülhető módon — változhat. Részen ezért, a fent leírt mutató alkalmazása helyett áttértünk egy olyan mutatószám alkalmazására, amely alternatívánként az építés érdekében bontandó lakások állandó szerinti megoszlását fejezi ki. Azt mérjük, hogy a bontásra érett (C kategóriába tartozó) lakások alternatívánként összesített száma hogyan aránylik a bontási tevékenység révén „ elvesztett ” jó és megfelelő állagú (A és B kategóriába tartozó) lakások alternatívánként összesített számához.

$$\frac{\sum_{i \in I} L C_i}{\sum_{i \in I} (L A_i - L B'_i)} \text{ mutató alkalmazásával,}$$

ahol:

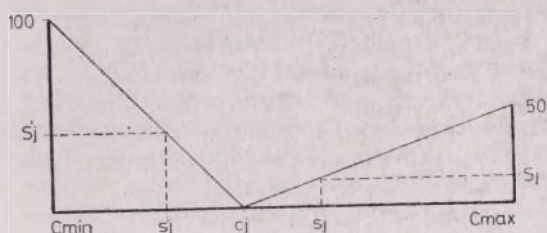
$LC_i$  a C kategóriába tartozó, bontásra érett lakások száma az  $i$ . (iEI) területen

$LA_i$ ,  $LB'_i$  az A, ill. B kategóriába tartozó lakások száma az  $i$ . (iEI) területen

$I$  a korábban leírtakkal egyező módon azon  $i$  indexek halmazát jelöli, amelyek a szóban forgó alternatívában beépítendő területekként szerepelnek azokat az alternatívákat részesítjük előnyben, amelyekre vonatkozóan a mutató értéke magasabb.

Az átlagos szintterület nagyságának és a célcsoportos beruházásként épülő lakások részarányának jellemzésére számított mutatókkal az öt-éves tervidőszakonként előírt normatíváktól való eltérést értékeljük. A szintterületi mutató

értékelését egy adott ötéves tervidőszakra — a normatívából való pozitív, illetve negatív irányú eltérés esetén — a következő egyszerű ábra szemlélteti.



2. ábra

ahol:

$c_j$  az átlagos szintterület normatív értéke a  $j$ . ötéves tervidőszakra ( $j = 6, 7, 8$ )

$s_j, S_j$  a szóban forgó alternatívában szereplő területeken a  $j$ . tervidőszakban felépülő lakások átlagos szintterülete a normatívától való pozitív, ill. negatív irányú eltérés esetén

$C_{min}, C_{max}$  az átlagos szintterület lehetséges minimális, ill. maximális értéke

$S_j, S_j$  a szóban forgó alternatíva szintterületi mutatójának értékelése pozitív, illetve negatív irányú eltérés esetén.

Képlettel:

$$S_j, S'_j = \left[ \frac{\sum_{i \in I} ST_{ij}}{\sum_{i \in I} LS_{ij}} - C_j \right] \cdot b$$

ahol:

$ST_{ij}$  az  $i$ . területen a  $j$ . ötéves tervidőszakban felépítendő összes (lakás-) szintterület nagysága,  $m^2$

$LS_{ij}$  az  $i$ . területen a  $j$ . tervidőszakban felépítendő lakások száma

$c_j$  a  $j$ . ötéves tervidőszakra előírt átlagos szintterület

$I$  jelentése azonos a korábbiakkal

$$b = \begin{cases} -\frac{100}{C_j - C_{min}} & \text{ha a zárójelben szereplő különbség negatív} \\ \frac{50}{C_{max} - C_j} & \text{ha a zárójelben szereplő különbség pozitív} \end{cases}$$

A  $b$  paraméter számítására megadott törtek számlálólában szereplő 100, ill. 50 konstans értékek arról gondoskodnak, hogy az előírt átlagos szintterület értékétől való lehetséges maximális eltérést mutató alternatívák kapják a legrosszabb értékelést. Ugyanis — mint ahogy arról még szó lesz — a számított mutatóértékeket az összehasonlíthatóság érdekében a 0—100 skálára vetítjük oly módon, hogy a mutató alacsonyabb értékét tekinthessük kedvezőnek. Fentiekből kitűnik, hogy az átlagos szintterület nor-

matív értékétől való negatív irányú eltérést jóval szigorúbban „büntetjük”, mint a pozitív irányú eltérést.

1.5 Két további mutatóval a területelőkészítési tevékenység technikai feltételeit értékeljük. Ezek közül az egyik mutató pontértékek alapján azt minősíti, hogy az egyes területek lakásépítésbe való bevonásának tulajdonjogi feltételei milyenek, a másik mutató pedig az egyes alternatívákban szereplő területek összes várható időigényét értékeli. Előbbi esetben a lakásépítésbe való bevonhatóság „nehézségi fokát” pontértékekkel értékeljük, utóbbi mutató pedig egyszerűen az összes terület-előkészítési tevékenység hónapokban mért időigényét fejezi ki. Természetesen mindkét mutató esetében az alacsonyabb érték a kedvező.

1.6 A területekre vonatkozó — alapadatként megadott vagy számított — mutatóértékekből a rangsorolásban részt vevő alternatívákat jellemző összevont mutatókat dolgozunk ki. A költségmutatók esetében az egyes költségtényezők diszkontált értékének egyszerű összegezésével, a többi mutató esetében pedig, ahol ez értelemszerű, az egyes területeket jellemző mutatók népesség-, illetve lakásszámmal való súlyozásával alakítunk ki egy, az alternatívát jellemző átlagos értéket. Majd az így kialakított mutatókat a 0—100 skálára vetítjük oly módon, hogy az egyes alternatívák összehasonlítása során mindig az egyes mutatók alacsonyabb értékét tekinthessük kedvezőbbnek.

A  $j$ . beépítési sorrend  $i$ . nem-költség jellegű mutatója,  $g'_{ij}$ , pl. a városközponttól mért távolság mutatója a következő módon kerül kialakításra:

$$g_{ij} = \frac{\sum_{i \in I} t_i P_i}{\sum_{i \in I} P_i}$$

$$g'_{ij} = \frac{g_{ij} - \min_j g_{ij}}{\max_j g_{ij} - \min_j g_{ij}}$$

ahol:

$g_{ij}$  a  $j$ . alternatíva  $i$ . nem-költség jellegű mutatója

$g_{ij}$  a  $g_{ij}$  mutató 0—100 skálára vetített értéke

$P_i$  az  $i$ . terület teljes, beépítés után várható népességszáma

$t_i$  az  $i$ . terület km-ben mért távolsága a városközponttól (valószínűsített útvonalon).

## 2. Az alternatívák rangsorolása a számított mutatóértékek, a mutatókhoz rendelt súlyértékek és tesztparaméterek alapján

Az egyes alternatívák gazdaságosságát értékelő költségmutatót a mutatók között megkülönböztetetten szerepeltetjük. Ehhez a mutatóhoz hozzárendelünk egy súlyértéket, amely egy 0 és 1 közötti érték ( $0 \leq p \leq 1$ ). A fennmaradó súly-

értéket ( $1-p=q$ ) pedig felosztjuk a többi mutató között. Vagyis a  $0 \leq q \leq 1$  csoport súly mellett ezek a mutatók relatív súlyokat is kapnak. ( $s_i, \sum_1^I s_i = 1$ ). Az alternatívák rangsorolásánál az  $s_i$  relatív súlyokat rögzítettnek tekintjük a  $p$  és  $q$  csoport súlyokat azonban nem.  $p$  és  $q$  értéket 0.1 értékeként változtatva ( $p$  értékét pozitív,  $q$  értékét ugyanakkor negatív irányban) 11 rangsort állítunk elő.

A  $p=0$  ( $q=1$ ) érték mellett a rangsorolást a költségmutatók nem befolyásolják, így arra a kérdésre kapunk választ, hogy milyen az alternatívák rangsora, ha csak a minőségi jellegű tényezőket vesszük figyelembe. A  $p=1$  ( $q=0$ ) érték mellett a rangsort egyértelműen a gazdaságossági kritérium dönti el. A két szélső érték közötti  $p$ , ill.  $q$  értékek mellett pedig olyan sorrendeket nyerünk, amelyek kialakításában — súlyának megfelelő arányban — valamennyi mutató részt vesz.

A  $p$ , ill.  $q$  súlyok valamely rögzített érték mellett az alternatívák rangsorolása a következőképpen történik: Az alternatívákat jellemző mutatóértékek, az egyes mutatókhoz rendelt súlyok és meghatározott tesztparaméterek mellett kiválasztjuk az alternatívák közül a legjobbat. A legjobbnak mutatózó alternatívát kivesszük a vizsgálatból és a következő lépésben a megmaradó alternatívák közül választjuk ki a legjobbat. Az eljárást minden egyes  $p$  (ill.  $q$ ) érték mellett megismételve tulajdonképpen egy olyan  $N \cdot 11$  mértékű rangsormátrixot állítunk elő (ahol  $N$  az alternatívák száma), amelynek oszlopai az egyes  $p$  (ill.  $q$ ) súlyok mellett adódó rangsorok, sorai pedig a különböző  $p$  (ill.  $q$ ) értékek mellett 1., 2., 3., ...  $N$ . „legjobb” alternatívák sorozatát tüntetik fel.

A rangsor-mátrix egy-egy elemének kiválasztása a következő eljárással történik:

Az adott  $p$  (ill.  $q$ ) érték mellett még nem rangsorolt alternatívákból rendezett párosokat képezünk — vagyis az  $(i, j)$  alternatívapárt a  $(j, i)$  alternatívapártól különbözőnek tekintjük — és minden egyes párosra megvizsgáljuk, hogy a páros első eleme jobb-e a másodiknál. Az  $(i, j)$  alternatívapár esetében tehát azt, hogy az  $i$ . alternatíva jobb-e a  $j$ -nél. Jelöljük ezt a relációt a továbbiakban az  $i > j$  jelöléssel. Azt, hogy az  $(i, j)$  alternatívapárra az  $i > j$  hipotézis elfogadható-e, három teszt alapján döntjük el, és a hipotézist csak akkor fogadjuk el, ha mindhárom teszt alapján elfogadható.

Jelölje:

$p$  a költségmutató súlyát ( $0 \leq p \leq 1$ )

$q$  a többi mutató csoport súlyát ( $q = 1-p$ )

$s_i$  a minőségi mutatók relatív súlyait

$f_i, f_j$  az  $i$ , ill. a  $j$ . alternatíva költségmutatójának a 0—100 skálára vetített értékét

$g_{ii}, g_{ij}$  az  $i$ , ill. a  $j$ . alternatíva 1. minőségi mutatójának a 0—100 skálára vetített értékét  
 $c, d, d_s$  pedig a három tesztparamétert, ahol  
 $c$  az ún. egybeesési szint ( $0 < c \leq 1$ )  
 $d$  az ún. ellentét szint ( $0 \leq d < 1$ )  
 $d_s$  az ún. súlyozott ellentét szint ( $d_s > 0$ ).

Hogy valamely  $(i, j)$  alternatívapárra elfogadjuk az  $i > j$  hipotézis érvényességét, ahhoz a következő három feltételnek kell teljesülnie:

1. Azon mutatók össz súlyának, amelyek szempontjából az  $i$ . alternatíva jobb a  $j$ -nél, meg kell haladnia a  $c$  egybeesési szintet, jelöléssel:

$$p + \sum_1^I s_i q \geq c$$

kell hogy teljesüljön azon mutatókra, amelyek szempontjából az  $i$ . alternatíva jobb a  $j$ -nél. Vagyis  $p$  csak akkor szerepel az összefüggés bal oldalán, ha  $f_i < f_j$ , és az összegezés csak azon mutatók súlyaira történik, amelyekre a  $g_{ii} < g_{ij}$  reláció teljesül.

2. Azon mutatók össz súlya, amelyek szempontjából az  $i$ . alternatíva rosszabb a  $j$ -nél, nem haladhatja meg a  $d$  ellentét szintet, vagyis

$$p + \sum_1^I s_i q \leq d$$

kell hogy teljesüljön azon mutatókra, amelyek szempontjából az  $i$ . alternatíva rosszabb a  $j$ -nél, ahol értelemszerűleg  $p$  csak akkor szerepel az összefüggés bal oldalán, ha  $f_i > f_j$ , és az összegezés azon mutatók súlyaira történik, amelyekre a  $g_{ii} > g_{ij}$  reláció áll fenn.

3. Azon mutatókra, amelyek szempontjából az  $i$ . alternatíva rosszabb a  $j$ -nél, a mutatóértékek különbségének és súlyainak szorzatösszege nem haladhatja meg a  $d_s$  súlyozott ellentét szintet, jelöléssel:

$$p(f_i - f_j) + \sum_1^I s_i p(g_{ii} - g_{ij}) \leq d_s$$

kell hogy teljesüljön, azon mutatókra, amelyek szempontjából az  $i$ . alternatíva rosszabb a  $j$ -nél.

A rangsor-mátrix minden egyes elemének kiválasztásánál — általában — a  $c = 0,70$ ,  $d = 0,30$  és  $d_s = 3,00$  indulóértékek mellett végezzük el a teszteket. Az értékelést valamennyi — az adott  $p$ , ill.  $q$  érték mellett még nem rangsorolt — alternatívapárra elvégezve — kialakul az alternatívák kapcsolatát jellemző — képletesen is felrajzolható — gráf. A gráf csúcsai az alternatívákat reprezentálják, és ha valamely alternatívapárra fennáll a  $>$  reláció, akkor a megfelelő csúcsokat irányított él köti össze, amely a jobb alternatívának megfelelő csúcsból a rosszabbnak megfelelő csúcs felé vezet.

A gráf domináns elemének kiválasztása a tesztparaméterek szisztematikus változtatásán alapuló eliminációs eljárással történik. A paraméterértékek megváltoztatása nélkül töröljük a gráfból mindazokat a csúcsokat, amelybe csak befelé vezet él. Tehát azokat az alternatívákat,

amelyeket más alternatívák dominálnak, de ők maguk nem dominálnak semmit, kivesszük a vizsgálatból. Ezt az eljárást alkalmazva véges számú lépésben eljutunk az eredeti gráf egy olyan részgráfiához, amely

- vagy egyetlen pontból áll
- vagy több izolált pontból áll
- vagy több olyan pontból áll, amelyek között körök is előfordulnak.

Az első eset az eljárás végét, a rangsor-mátrix soron következő elemének megtalálását jelenti. A második esetben a legszigorúbbnak mutató tesztparaméter enyhítésével, a harmadik esetben pedig a legenyhébbnek mutató tesztparaméter szigorításával megismételjük a fent leírt eljárást mindaddig, míg az eredeti gráf egyetlen — az adott fázisban abszolút dominánsnak nevezhető — ponttá nem zsugorodik.

A számítások elvégzésére FORTRAN nyelven számítógépi program készült, amelyet az MTA CDC 3300-as számítógépén futtatunk. Mivel a mutatók száma kötött (összesen 15 részmutató alapján végezzük az értékelést), a számítások időigénye a részterületek és a beépítési módok, valamint az értékelendő alternatívák számától függ.

Például egy átlagos méretűnek tekinthető feladat — 15 különböző részterület, 3 különféle beépítési mód, 15 alternatíva — esetében a számítások 7—8 perc gépidőt vesznek igénybe, ami hozzávetőleg a következőképpen oszlik meg:

- az alternatívák egy lakásra vetített költségmutatójának számítása — önálló programmal — 30 mp
- az alternatívák egyéb mutatóinak számítása — a rangsorolást végző program szubrutinjával — 2—3 perc
- az alternatívák rangsorolása változó  $p$ , ill.  $q$  értékek mellett — 3—4 perc.

A számításokat általában a minőségi mutatók többféle relatív súlyértéke mellett is elvégezzük. Ennek célja egyrészt az eredmények stabilitásának vizsgálata, másrészt az, hogy egy számítá-

si sorozattal a tervező minél több kérdésére tudjunk választ adni. A különböző súlyozórendszerek mellett végzett számítások alapján a tervező választ kaphat arra a kérdésre, hogy melyek azok a szempontok, amelyek alapján az alternatívák a legjobban különböznek egymástól, illetve választ kap minden olyan kérdésre, ami az egyes értékelési szempontok megkülönböztetett — kiemelt — kezelésére irányul.

\*

A számítások eredményeit a tervező döntését előkészítő tájékoztatásnak szánjuk. A különböző súlyértékek mellett elvégzett számítások eredményei alapján a tervező az eredményeket összevetve és mérlegelve alakíthatja ki a vizsgált település 15 éves lakásépítési programjára vonatkozó javaslatát. Az eddigi eredmények azt jelzik, hogy a módszer a tervezési folyamatban hasznos eszköznnek bizonyul olyan esetekben, ahol sokféle tényleges tervvariáns képzelhető el és ezek egymáshoz viszonyított előnyei számítási eljárás alkalmazása nélkül nem lennének értékelhetők.

A módszer alkalmazása — mint a matematikai módszerek általában — a tervezői gondolkodásmód — több szempont rendszerezett figyelembevétele, alternatívákban való gondolkodás — fejlesztéséhez is hozzájárul.

Az itt ismertetett módszer egy — a lakásépítési tevékenység valamennyi aspektusára kiterjedő — modellezési folyamat első, kezdeti lépésének tekinthető. A továbbiakban vizsgálatainkat ki akarjuk terjeszteni a település valamennyi — tehát nem csak az új építés szempontjából figyelembe vehető — lakóterületére, és a település meglévő lakásállományával való gazdálkodás vizsgálatát össze kívánjuk kapcsolni az új lakások építésére vonatkozó számításokkal. Lépéseket teszünk a lakásépítési tevékenység folyamatának időbeni nyomon követésére, s a számításokba bekapcsoljuk az építés feltételeinek, korlátainak vizsgálatát is.

## IRODALOM

1. A városi beépítés szintszám változatai. ÉGSZI—VÁTI, 1969.
2. Dr. Csáki Norbert—dr. Forgó Ferenc: Ipari térségalkalmassági vizsgálatok. Településtudományi Közlemények 24. 1974. december.
3. Guigou, J. L.: On French location models, Regional and Urban Economics 1971. August.

4. Kárpáti Andorné—dr. Turánszky Miklós: A városi lakóterületi rekonstrukció gazdasági hatékonyságának elemzése. VÁTI, 1967.
5. Pintér László: Korszerű matematikai módszerek az ipartelepítésben. Területrendezés, 1976. 2. sz.



## VIETNAM TELEPÜLÉSHÁLÓZATÁNAK FEJLESZTÉSI TENDENCIÁI\*

NGUYEN LAN  
aspiráns

### 1. Az ország általános természeti, gazdaságföldrajzi, társadalmi, népességi adottságai

A Vietnami Szocialista Köztársaság földrajzi elhelyezkedésében rendkívül kedvező adottságok vannak. Ez a 329 566 km<sup>2</sup> kiterjedésű, 1650 km hosszúságú és 50-től 600 km szélességű, kb. 50 millió lakosú ország Délkelet-Ázsiának azt a hosszú partszegélyét foglalja el, melyet a Csendes-óceán öblözete, a Dél-kínai-tenger választ el a hátsó-indiai szigetvilágtól. A Tonkini-öböl és a Sziámi-öböl közötti S alakú, 3260 km hosszú partszegély szembenéz a Dél-kínai-tenger túlsó partján vele kb. párhuzamos ívet képező Fülöp-szigetekkel, Borneóval stb. A Dél-kínai-tenger a hajóközlekedés szempontjából rendkívül jelentős, mert az Indiai-óceán és Csendes-óceán közötti közlekedést megrövidíti, ugyanakkor a szigetek közötti tengeröblök és szorosok sokirányú kapcsolatot biztosítanak az óceánok távoli vidékei felé is. Ebből következik, hogy nemcsak gazdaságföldrajzi szempontból jelentős ez a terület, hanem a tengeri átjáróknak rendkívül nagy a stratégiai jelentőségük is.

Amilyen jelentős Vietnam gazdasági-politikai helyzete szempontjából a tengerparti fekvés, ugyanolyan jelentős az is, hogy a Himalája és nyúlványai az ázsiai kontinens belsejétől elzárják. Mivel legnagyobb folyói is a Himalája vidékéről erednek, ezek a természetes útvonalak sem kapcsolják össze a kontinenssel.

A Vietnami Szocialista Köztársaság tehát földrajzi fekvésénél fogva szorosan a Dél-kínai-tengerhez kapcsolódik, rendkívül fontos helyet foglal el a világkereskedelemnek az Indiai és Csendes-óceán közötti szakaszán.

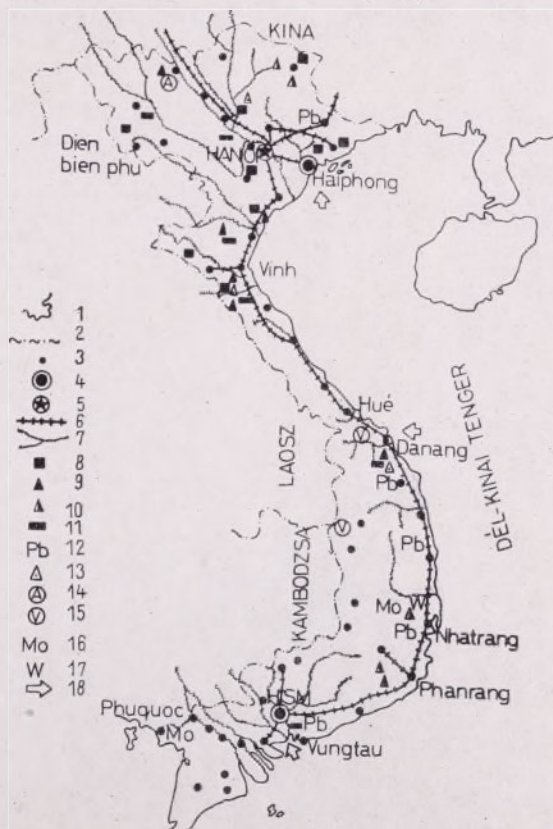
Bőséges halállománya révén a tenger nagy szerepet játszik a vietnami nép ételmézésében is. Közel 1000 fajta hal halászható.

Vietnam klímája nedves trópusi és szubtrópusi jellegű. A középhőmérséklet 21,4–26,5 °C. A csapadék évi 1395–2303 mm, a levegő nedvességtartalma 81–86%. Klimatikus jellegének kö-

vetkeztében vegetációja buja és növényfajtákban gazdag.

Erdőterülete 10,4 millió ha és 700 féle fa alkotja. Gyógynövény is több mint 1000 fajta van. Legfontosabb élelmisznövénye a rizs.

Vietnam felszíni vízhálózatát összességében kb. 44 000 km hosszú folyórendszer alkotja, amely évente kb. 300 milliárd m<sup>3</sup> vizet szállít. Ez a vízrendszer nemcsak a növénytermesztés, hanem az energiatermelés szempontjából is na-



1. ábra. Vietnam gazdaságföldrajzi és városhálózati térképe.  
1. tengerpart; 2. országhatár; 3. városok; 4. nagyobb városok; 5. főváros; 6. vasút; 7. folyó; 8. szén (C); 9. vas (Fe); 10. ón (Sn); 11. réz (Cu); 12. ólom (Pb); 13. cink (Zn); 14. apatit; 15. arany; 16. molibdén; 17. wolfram; 18. nagyobb kikötők

\* Kandidátusi értekezés részletei

gyon fontos. A vízi energia nagyságát kb. 80 milliárd kW órára becsülik. Ezenkívül a több ezer folyó a tengerrel együtt kitűnő vízi közlekedési hálózatot alkot.

Vietnam ásványkincsekben is igen gazdag ország, kb. 50 fajta kitermelésre alkalmas ásvány van: tüzelőanyagok, ércek, egyéb iparilag hasznosítható ásványok, ásványvizek stb. Vietnam több milliárd tonna jó minőségű fekete kőszénrel és barnaszénrel rendelkezik, tőzeg is sok helyen található. Az ország jelentős kőolaj- és földgázkészletekkel is rendelkezik. Ezek az energiahordozók nagyon fontosak az ipar és más gazdasági ágazatok fejlesztése szempontjából. Az ország ipari nyersanyagokkal is gazdagon el van látva (vasérc, foszforit, cink, wolfram, ón, apatit, arany, króm, bauxit, mangán stb.). Az építőipar számára is sok nyersanyag áll rendelkezésre, mészkő, márvány, agyag, homok stb.

A tengerpartok mentén és az alacsonyabb hegyvidékeken a tájképileg szép és kedvező klimatikus adottságú területek jó lehetőséget biztosítanak üdülőterületek kialakítására.

Joggal úgy ítéltethető meg, hogy a Vietnam Szocialista Köztársaság kedvező természeti-gazdaságföldrajzi feltételekkel rendelkezik az ipar, a mezőgazdaság, a közlekedés fejlesztéséhez, valamint a lakosság kedvező elhelyezéséhez és ellátásához.

\* \* \*

A legújabb régészeti leletek bizonyossága szerint, már sok százezer évvel ezelőtt ősembercsoportok éltek Vietnam területén. Részben barlangokban, részben a dombvidéken éltek, amikor még ott sűrű őserdő volt. Vadászattal, gyűjtögetéssel foglalkoztak. Kb. 10 ezer—5 ezer évvel ezelőtt az ősember a tengerpart mentén is megjelentek.

A legfelső kőkorszakban (neolitikum) Vietnamban is magas szintre fejlődtek az ősi kultúrák. A halász-vadász-növénygyűjtő ember rátért az élelmiszer termelésére, állattenyésztést és földművelést kezdett folytatni. A kultúrának ezen a fokán kezdődött az állandó megtelepülés, amelyből kifejlődött a későbbi falu-város hálózat.

Kb. 4000 évvel ezelőtt kezdődött Vietnamban a bronzkor, és ekkor alakult ki Vietnamban az első állam, amelyet „Van Lang” országnak neveztek. Az első királyi székhelyváros Vinh-phu megyében volt. Ezen a területen a legfontosabb népcsoportot az ősi vietnamiak képezték, akik földközösségi szervezetekben éltek. Szükségessé tette ezt az öntözéses rizstermelés is, amely miatt ősi vízgazdálkodási létesítmények épültek.

A népesség lakóhelye többnyire a folyók mellett, folyók deltájánál, a tengerparton volt.

A lakóterületek többnyire a dombokon helyezték el, és az alacsonyabb öntözhető területek szolgálták a földművelésre.

Ebben az időszakban már a kézműipar is fejlődött, elsősorban a fajsansz készítése, a bányá-

zat, kohászat (bronz) kívánt szakosodást. A textil- és faeszközöket a házi gazdálkodás keretében készítették. Fából vízi járműveket is tudtak készíteni a tengeri halászat céljaira.

I. e. 221-től kezdődött a kínai dinasztiák agressziója Vietnammal szemben. A vietnami nép hosszú időn keresztül szüntelenül szervezkedett és lázadt a kínai feudális dinasztiák elnyomása ellen. I. sz. 544-ben új államot — a Van xuan ország — alapítottak. 603—938 között Vietnামot újra kínai feudális dinasztiák foglalták el.

I. sz. 939-ben Ngo-Quyen nemzeti államot alapított, és királynak kiáltotta ki magát. Ettől kezdve a XIX. század végéig Vietnam feudális ország volt. Ebben az időszakban sok háború volt: a kínaiak, mongolok, champák, thaiföldiek ellen, és a vietnami feudális dinasztiák között. I. sz. 1010-ben Hanoi (Thang Long) lett Vietnam fővárosa.

A mezőgazdaság fejlesztése egyre fontosabb szerepet kapott. A termőterületet a bokros részek kiirtásával állandóan növelték. Az értékes termőterületek megvédése és öntözése a vízgazdálkodás fejlesztését tette szükségessé. A folyók szabályozására árvízvédő gátakat létesítettek. A kézműipar tovább fejlődött, manufaktúrák (kézműipari üzemek) jelentkeztek.

Thang Long (Hanoi) az ország politikai, kulturális központja, egyidejűleg fontos gazdasági központja is. A külföldi kereskedelem is fejlődött.

Az építőipar fejlődését mutatja, hogy pl. Hanoi-ban sok vallási kultuszt szolgáló magas építmény volt, a Bao-thien torony 60 méter magas (12 emeletes) volt. Hanoi városfala 25 km hosszú volt. Fejlett volt a képzőművészet és az iparművészet is.

A XVIII—XIX. században Vietnamban a legfontosabb gazdasági ág továbbra is a mezőgazdaság volt, ezenkívül 39 bányavidéket műveltek.

Noha az országban 29 megye, sok járás és település volt, a XIX. század közepén Vietnamban alig volt város és ezek is nagyon kicsik voltak. A város lakosság számának aránya az 1/10-ot sem érte el.

A királyváros, Hué lakossága is csak néhány tízezer fő volt. A jelentős kereskedelmi városnak Cholon-nak (Saigon) kb. 40—50 000, Namdinh-nak kb. 30 000 lakosa volt. Tulajdonképpen Hanoi és Cholon voltak a legnagyobbak. Egyes megyeközpontok városiasodni kezdtek.

A XIX. század végétől 1945-ig Vietnam a franciák kolóniája volt. Ebben az időszakban Vietnam gazdálkodása a gyarmatosítók érdekei szerint alakult. A népesség nagyobb része östermelő volt. Az iparban a kézműipar és a háziipar volt túlsúlyban, a nagyiparon belül pedig a kitermelőiparnak volt vezető szerepe. Az ipar fejlődését meghatározta, hogy a francia tőke az olcsó munkaerőt arra használta fel, hogy Vietnam ásványkincseit kitermeljék és az olcsó árut Franciaországba exportálják. Ennek következté-



ben Vietnam ipara elmaradott volt. A gyarmati gazdálkodás szükségessé tette azonban a közlekedés bizonyos mértékű fejlesztését, így 1889-ben Vietnamban vasút létesült. Haifong fontos kereskedelmi kikötővé vált. A városok nem nagyon fejlődtek, csupán néhány várost érdemes említeni, pl. Hanoi, Haifong, Saigon, Cholon, Namdinh, Hué, Danang. A városi lakosság száma alacsony volt, az össznépességnek alig 4%-a. Egyes városokban kisebb gyárak és kisipari műhelyek voltak, de a városok többsége kereskedelmi funkciót látott el, áruházak, a kereskedelmi és egyéb bankok működése révén.

1945. szeptember 2-án az Indokínai Kommunista Párt Ho Si Minh vezetésével, a tömegek támogatásával kikiáltotta a független Vietnami Demokratikus Köztársaságot. A franciák 1946-tól véres gyarmati háborúban akarták a VDK-t megsemmisíteni, de a vietnami nép legyőzte őket. Az 1954-es genfi egyezmény, amely lezárta a franciák indokínai háborúját, Vietnámot a 17. északi szélességi fok mentén ideiglenesen kettéosztotta.

A franciák elleni háború után a VDK szocialista országgá vált. A VDK-ban az ipar fejlesztésének következtében néhány új várost építenek és az urbanizációs folyamatban növekszik a lakosság városokba való koncentrálódása. 1964-ben a városi lakosság aránya már kb. 20%-ot ért el. A falvakban mezőgazdasági termelőszövetkezetek, állami gazdaságok alakultak ki. Ugyanakkor Dél-Vietnamban a nép az amerikaiak elleni harcát folytatta. Dél-Vietnam gazdálkodása lényegében gyarmati gazdálkodás volt.

1965-től az USA kíméletlen légi háborút folytatott a VDK területe ellen is. Sok várost, falut, iparkörzetet, kórházat, iskolát, templomot pusztítottak el (73 várost, megye- és járásközpontot és 30 községet egészen elpusztítottak.)

Csak 1975. V. 1. óta sikerült egész Vietnamban békét teremteni. Kialakult a Vietnami Szocialista Köztársaság. A vietnami nép a Vietnami Kommunista Párt vezetésével a szocializmus felépítéséért dolgozik Vietnamban.

\*\*\*

A Vietnami Szocialista Köztársaság lakossága 1977-ben kb. 50 millió fő, több mint 60 nemzetiségből áll. Lakóinak kb. 84%-a vietnami (kinh), többnyire a síkságokon, városokban laknak. A kb. 16%-ot kitevő nemzetiségek (thai, meo, tay) többnyire a hegyekben és a középső területen élnek. A népsűrűség nem egyenletes: északon a népsűrűség nagyobb, mint délen, a deltavidéken nagyobb, mint a hegyvidéken. Az ország átlagos népsűrűsége elérte a 137 főt km<sup>2</sup>-enként (1976). A legsűrűbben lakott terület a Vörös-folyó deltavidéke (pl. Thaibinh megye 1054 fő/km<sup>2</sup>). A deltavidék és a tengerpart népsűrűsége meghaladja a 300 főt km<sup>2</sup>-enként. A hegyvidéki terület ritkán lakott. Itt az átlagos népsűrűség kb.

0—30 fő/km<sup>2</sup>. A lakosság természetes szaporodása eléri kb. a 3%-ot.

Jelenleg Vietnamban a következő ipari körzetek vannak: Quangnin-i szénbányavidék, Thainguyen kohászati ipari körzet, Viettri kémiai ipari körzet, Hanoi-Namdinh, Saigon feldolgozó ipari városok stb. Számos erőmű, vízierőmű és több száz különböző gyár működik.

1975-ben az ipari termelés 1974-hez képest már jelentős fejlődést ért el. Az elektromosenergia-termelés 29%-kal, a köszén termelése 38%-kal, a gépiparé 34,3%-kal növekedett és sok új gyár épült fel. 1975-ben az ipari üzemek száma 1955-höz képest 16,5-szeresére növekedett. A mezőgazdasági termelés egyre növekszik. A falvakban sok ezer mezőgazdasági termelőszövetkezet és állami gazdaság működik, amelyek főleg trópusi export növényeket (kávé, olajos magvak, nyersgumi) termesztenek. A szűzföld-területek hasznosítása több ezer ember letelepítését kívánja, ahol új állami gazdaságok, új községek vagy új agrár-ipari körzetek kialakítására nyílik lehetőség. Pl. Buon-trap körzet 1976 elején lakatlan volt, utána sok ember vándorolt ide, most 15 000 fő földműveléssel foglalkozik itt, és jelenleg Buon-trap fokozatosan új gazdasági körzetté válik. A falvak újjáépülnek, a kisebb és szétszórt tanyákat fokozatosan koncentrálják. Pl. 1977-ben Sontay községet, amelyben 430 család élt, már áttelepítették a jó talajminőségű sík területéről egy közeli dombra.

Vietnamban már kiépült a közutakból, vasutakból, víziutakból, légi utakból olyan közlekedési hálózat, amely nemcsak Vietnam különböző területeit köti össze, hanem a szomszédos országokkal való kapcsolatot is biztosítja: 1974-ben Vietnamban 2407 km hosszú vasút, 72 945 km hosszú autótút, 10 783 km folyami víziút, 2737 km hosszú tengeri víziút és sok repülőtér működött. E közlekedéshálózat nagy szerepet játszik a gazdasági fejlesztésben és a lakosság életében is.

A népesség foglalkozás szerinti megoszlása 1973-ban a következő volt: az iparban és építőiparban 15,3%, a mezőgazdaságban 51,4%, a közlekedésben és kereskedelemben 7%, más ágazatokban 23,3%.

Vietnam jelenlegi településhálózata 3 különleges nagyvárosból (Hanoi—Ho Si Minh—Haifong), 35 megyeközponti városból, több mint 40 kisvárosból és városi településből, 464 járásközpontból és több ezer községből áll. Többnyire a közlekedési utak mentén fekszenek. Ezenkívül Vietnamban kis falvak és tanyák is vannak.

A városok jellege szerint a következő típusok alakultak ki:

- Főváros — Hanoi (lakosszáma 1443,5 ezer fő)
- Ho Si Minh város (azelőtt Dél-Vietnam fővárosa, lakosszáma 3460,5 ezer fő)
- Haifong kikötőváros (lakosszáma 1190,9 ezer fő)
- Megyeközpontok, többnyire a megyék köz-

igazgatási, gazdasági, kulturális központjai, egyidejűleg ipari-mezőgazdasági városok (középvárosok)

— Ipari városok, az ipar fejlesztésének következtében kialakult városok (pl. Viet-tri, Thainguyen)

— Kikötővárosok (Haifong, Danang)

— Üdülővárosok (Bai chay, Vung tan, Dalat, Tandao stb.)

— Történelmi városok (pl. Hué)

— Járasközpontok (vidéki kisvárosok)

— Egyes városok, amelyek a múltban megye- vagy járásközpontok voltak, megmaradnak (pl. Dong-hoi, Ha-tinh, Sontay stb.)

A városok nagyságrendi típusai a következők:

— kisvárosok (50 000 fő)

— középvárosok (50 000—100 000 fő)

— nagyvárosok (100 000 főnél nagyobb)

— metropolisok (1 000 000 főnél nagyobb)

A falusi településeket a tanyák—kisfalvak—nagyfalvak (községek) alkotják. A falusi településhálózat a nagyszámú kis- és aprófalva, valamint a tanyák miatt erősen szórt jellegű: kb. 160 000 település van, átlagos nagyságuk 250—400 fő/település. A legsűrűbben lakott megyében a településsűrűség 1,67 település/km<sup>2</sup>. A falvakban most egyesülő szövetkezetek átlagos nagysága kb. 300—700 ha művelési terület. Egy község a mezőgazdasági termelés szervezése szempontjából — nagyságától függően — egy vagy több termelőszövetkezetre tagozódhat.

## 2. Az ország társadalmi-gazdasági fejlesztésének távlati koncepciója

A VKP IV. kongresszusán a vietnami szocialista társadalom építéséről elfogadott határozat a következő célokat tűzte ki:

Elő kell mozdítani az ország szocialista iparosítását, ki kell építeni a szocializmus anyagi-műszaki bázisát, az ország gazdaságának át kell térnie a kisüzemi termelésről a szocialista nagyüzemi gazdálkodásra. Elsődlegesen és ésszerűen kell fejleszteni a nehézipart a mezőgazdaság és a könnyűipar fejlesztésének alapján, össze kell hangolni az ipart a mezőgazdasággal, az egész országban korszerű ipari-agrár gazdasági szerkezetet kell kiépíteni. Egyidejűleg kell fejleszteni a gazdaságot központi beruházásokkal és a helyi beruházásokkal, össze kell hangolni a központi szintű gazdaságot a helyi gazdasággal, össze kell kötni a gazdaságot a nemzetvédelemmel. Vietnammak korszerű iparral és mezőgazdasággal, haladó kultúrával, tudománnyal, technikával, elegendő katonai potenciállal rendelkező szocialista országgá kell válnia, amely magas színvonalú civilizált életkörülményeket nyújt az ország lakosságának.

Demográfiai számítások szerint 1980-ban a lakosság természetes szaporodása eléri a kb. 2,4<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-ot. Utána 1—1,5<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-kal fog csökkenni. Ilyen módon 2000-ben a vietnami lakosság kb. 75 mil-

lió fő lesz. Ebben a lakosságszámban a munkaképes lakosság száma kb. 40 millió fő lesz (most kb. 22 millió), a szántóföld területe pedig kb. 10 millió hektár lesz.

A mezőgazdasági és ipari termelés igényeinek következtében az elkövetkezendő 10—15 évben 10 millió embert kell elhelyezni.

Az ötéves terv feladatai 1980-ig a következők:

A mezőgazdaságnak elő kell állítania 21 millió tonna élelmiszert a növénytermelésből, ehhez 1 millió ha-ral meg kell növelni a mezőgazdasági termelőterületet, a szűzföldeket, a háború alatt elpusztított területek igénybevételével.

Az erdőgazdaságnak 1 200 000 ha-ral kell növelnie az erdőterületet és 3 500 000 m<sup>3</sup> fát kell előállítania. A halászatnak 1 millió tonna tengeri halat kell a fogyasztás számára rendelkezésre bocsátania.

Az energiaszükséglet kielégítéséhez 10 millió tonna tisztított szén, több mint 5 milliárd kWó elektromos áramot kell előállítania.

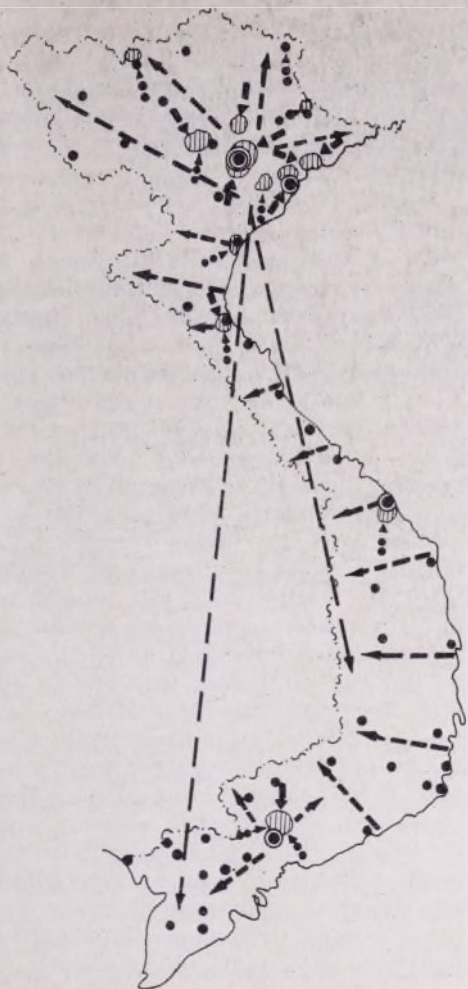
A gépipari termelését 1975-höz képest 2,5-szeresre kell növelni. A kohászatnak 250—300 ezer tonna acélt kell gyártania. Az építőanyagiparnak 2 millió tonna cementet kell termelnie. A könnyűiparon belül a textilipar feladata 450 millió méter szövet előállítás, a papíriparnak 130 ezer tonna papíráru gyártása. A vegyiparnak 1,3 millió tonna műtrágyát kell előállítania. Az állami építőiparnak 14 millió m<sup>2</sup> lakófelületet kell felépíteni (csak városokban).

Nyilvánvaló, hogy a terv megvalósítása megköveteli a foglalkozási struktúra átalakítását és ez jelentős belső vándormozgalmat indít el a fejlesztendő és új munkahelyek munkaerővel való ellátása céljából. A gazdasági szerkezet korszerűsítése és fejlesztése az infrastruktúrán belül nagy jelentősége van a szakképzett munkaerőt biztosító iskolázásnak.

A kongresszusi határozatok szerint 20 év szükséges ahhoz, hogy az ország gazdaságának a kisüzemi termelésről a szocialista nagyüzemi gazdálkodásra való áttérését befejezzék. Ebből szükségszerűen adódik, hogy ez idő alatt Vietnamban a gyáriparnak rendkívül gyorsan kell fejlődnie. Az új iparterületek, munkahelyek kialakítása új ipari városok és körzetek létesítését teszi szükségessé, de a meglévő városok és ipari körzetek is nagyobbreszt erősen iparosodni fognak. Az iparosodás ezzel párhuzamosan a közlekedés és infrastruktúra fejlődése, valamint a belső népességmozgás koncentrált településhálózat kiépítését teszi szükségessé.

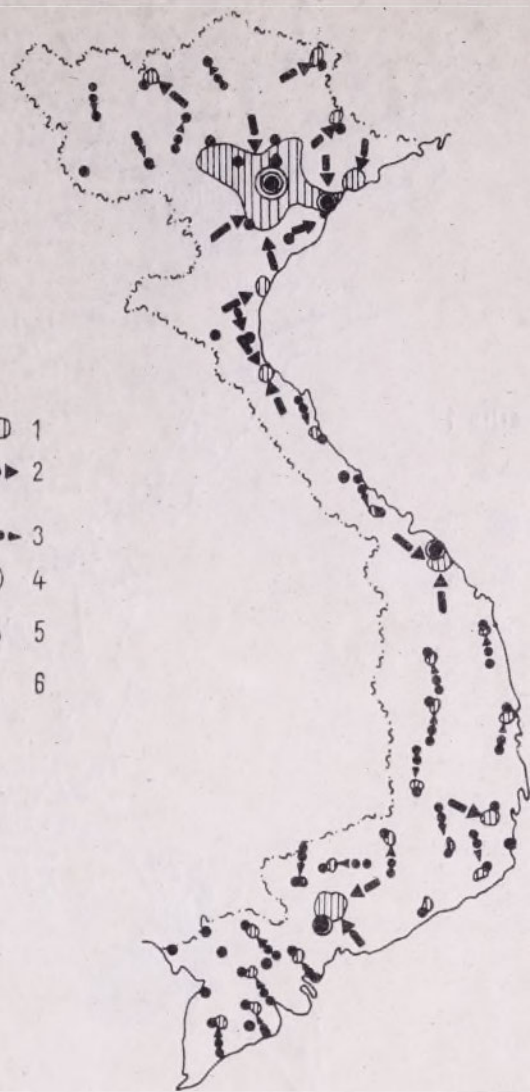
Az ipar és infrastruktúra fejlesztése csak a mezőgazdaság intenzív irányú fejlődése mellett lehetséges. Az ötéves terv megállapította, hogy gyors fejlődést kell elérni mind a növénytermelésben, mind az állattenyésztésben, ezért elő kell mozdítani a mezőgazdaság fejlesztését és alkalmazni kell a modern termelési technikákat, rendszereket.

A fejlődő országokban a felszabadulás után



2. ábra. Első szakasz: a lakosság nagyobb része a kisebb laksűrűségű mezőgazdasági, kisebb része ipari területekre vándorol.

1. ipari fejlesztés területe; 2. ipari lakosság koncentrációs iránya nagy távolságról; 3. ipari lakosság koncentrációs iránya kis távolságról; 4. mezőgazdasági lakosság vándorlási iránya; 5. felsőfokú kiemelt város; 6. város



3. ábra. Második szakasz: a városokba, ill. ipari vidékekre koncentrálódik a lakosság

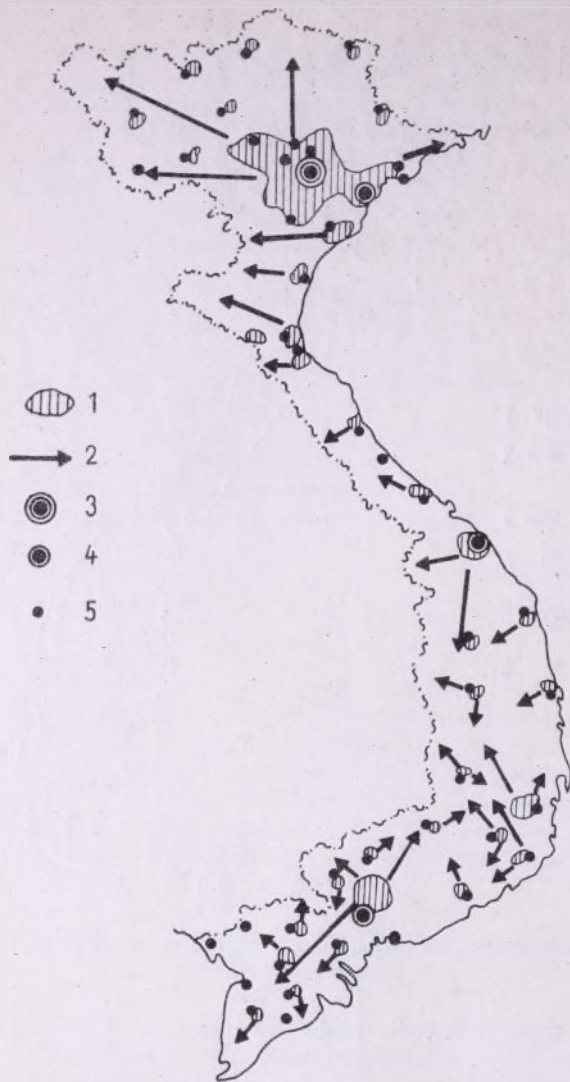
1. ipari fejlesztés területe; 2. ipari lakosság koncentrációs iránya nagy távolságról; 3. ipari lakosság koncentrációs iránya kis távolságról; 4. főváros; 5. felsőfokú kiemelt város; 6. város

rendszerint mind az ipari, mind a mezőgazdasági termelés elmaradott. A lakosság életszínvonala még alacsony. A laksűrűség az öntözéses mezőgazdasági tájakon relative nagy, néhány nagyvárosban pedig túlságosan koncentrált. Emiatt a gazdasági fejlesztés kezdeti szakaszában elsődleges feladat az volt, hogy a mezőgazdasági termelést fokozzák. Természetesen ezzel párhuzamosan növekszik néhány ipari ágazat (pl. a kitermelőipar, a gépipar, az energiatermelés stb.). A lakosság elhelyezését célszerűen, a termelés érdekeinek megfelelően, új alapokon kell megoldani. Ahol az egységnyi területre eső laksűrűség nagyon magas, onnan a lakosságot a kisebb laksűrűségű mezőgazdasági területekre vagy ipari vidékekre kell irányítani. A következő szakaszban az ipar erősebb fejlesztési szakaszában a városokban, ill. az ipari vidékeken koncentrálódik a lakosság.

A harmadik szakaszban — az ipar intenzív fejlődési szakaszában — a fejlettebb nagy népsűrűségű vidékekről a fejletlen kisebb laksűrűségű vidékekre vándorol a lakosság, és a népsűrűség és fejlettség szempontjából egyensúlyt kell létrehozni az egész országban.

### 3. Az ország településhálózatának fejlődési tendenciái

Jelenleg a világon a népesség elhelyezéséről különböző elképzelések vannak. Nézetünk szerint az a helyes, ha a népesség elhelyezése során az objektív törvényszerűségekből indulunk ki, és az a társadalmi, gazdasági fejlődésnek megfelelően történik. A népesség elhelyezésének általá-



4. ábra. Harmadik szakasz: a fejlettebb, nagy népsűrűségű vidékekről a fejletlen, kisebb lakosságú vidékekre vándorlás a lakosság

1. ipari fejlesztés területe;
2. decentralizálódás, elvándorlás iránya;
3. főváros;
4. felsőfokú kiemelt város;
5. város

nos szempontjait a következőkben határozhatjuk meg:

- társadalmi-politikai szempontok,
- gazdasági szempontok,
- honvédelmi szempontok,
- az általános fejlődés szempontjai,
- a településhálózati adottságok figyelembevétele.

Olyan társadalmi fejlődés elérése a cél, amelynek során az emberek anyagi és szellemi színvonala egyre emelkedik, igényeik egyre többfélék, hiszen a termelés és a termelékenység növekedése révén az anyagi javak felhalmozódása egyre bővül; a tudomány és technika segítségével az ember fizikai jellegű munkája egyre csökken. Így mindenkinek több szabad ideje lesz és az egyre több szabadidőt különféle fizikai és szellemi tevékenységre fordíthatja. Ezeknek az igényeknek a kielégítése szükségessé teszi a te-

lepülési funkciók megfelelő fejlesztését és így kialakulnak a különböző szintű és jellegű központok. A társadalmi, gazdasági, termelési, tudományos, technikai fejlődés során új helyzetek és új lehetőségek teremtenek a településhálózat fejlesztése terén.

\*\*\*

Az ember magasabb igényeinek kielégítése egyre több olyan infrastrukturális létesítményt igényel, amelyek használatához bizonyos lakosság szám szükséges, pl. a napi élethez alapvetően szükséges közintézmények (óvoda, bölcsőde, általános iskola, kis üzlet, klub, mozi, színház, áruház, stadion stb.) sem építhetők fel gazdaságosan, ha a használatához szükséges minimális lakosság nem áll rendelkezésre. Ha egy falusi település lakossága legalább 1000–1500 fő — akkora mint egy városi házcsoporthoz (lakókomplexum) lakossága —, akkor a településben az alapfokú intézmények már kiépíthetők, különösen növekvő lakosság szám mellett.

Ma még — különösen a fejlődő országokban — sok az elmaradt, apró falu. Vietnámban 160 ezer falusi település található, amelyek a termőterületeken való sűrű elhelyezkedésük, valamint kis méreteik miatt a nagyüzemi termelés technológiáját, valamint a lakosság életszínvonalának felemelését stb. erősen akadályozzák. Több szempontból ez az állapot nem kívánatos, centralizációra van szükség. Egy rövid fejlesztési időszakban nem lehet tömegesen megszüntetni az aprófalvakat, hanem különböző fokú központokat és jó közlekedési hálózatot kell létesíteni, hogy egy-egy központ racionális hatósugárral tudja kiszolgálni a környező kis és aprófalvakat. Véleményünk szerint a falusi alapfokú központ kívánatos hatósugara kb. 10–15 perc utazási távolság.

Ezzel a távolabbi jövőben a falvak lakosságuk minden igényét kielégíthetik, és a városi lakosság és a falusi lakosság életszínvonala azonos lesz.

A falusi települések négy kategóriába oszthatók:

a) Azok a falvak, amelyek adottságai általában nem felelnek meg a fejlődésnek (pl. túl kicsi falvak, szétszórt tanyák, rossz gazdasági, természeti földrajzi adottságok, amelyek a mezőgazdasági nagyüzemi termelés kialakításánál akadályt képeznek, vagy a települések jó minőségű szántóföldet foglalnak el stb.). Ezeknél számolni kell a távlati megszüntetéssel, természetesen több lépcsőn keresztül, akkor, amikor a népgazdaság már képes gondoskodni a lakosság megfelelőbb elhelyezéséről.

b) Közepes adottsággal rendelkező falvak, amelyek több szempontból megfelelnek a fejlődésnek, kis faluból nagyobb faluvá, esetleg központtá válhatnak (a közlekedési hálózat fejlesztése révén jó kapcsolatba kerülhetnek a városokkal).

c) Jó adottságokkal rendelkező falvak, amelyek fejlesztése több irányú lehet, egyesek városokká is alakulhatnak (az ipar fejlesztése révén, az ásványkincsek feltárásával, a közlekedési hálózat fejlesztésével, az üdüléshez szükséges feltelek megteremtésével).

d) A nagyvárosok vonzáskörében levő falvak, amelyek a városi agglomeráció részévé válhatnak.

Véleményünk szerint Vietnámban a község, általában egy mezőgazdasági szövetkezettel, a falusi településhálózat alapfokú egysége. A járás mezőgazdasági-ipari körzetté válik. A járás központja a kisváros lesz.

\* \* \*

Az iparfejlesztés általában koncentráltabb településhálózathoz, a városok, illetve a nagyvárosok növekedéséhez vezet.

Vietnámban azonban, különösen Dél-Vietnámban, a városok fejlődésének egyik legjellegzetesebb módja a spontán felduzzadás. Ez a jelenség más fejlődő országok településhálózati sajátosságainak is általános vonása: a faluhálózat elmaradott, szétszórt, ideiglenes jellegű, a városhálózat legkiemelkedőbb tagjai pedig spontán felduzzadás következtében növelték meg lakosságukat. Néhány városban a koncentráció nem a termelés fejlesztése miatt következett be, hanem a háború, a gyarmati vagy félgyarmati politikai, társadalmi viszonyok eredményeképpen. Pl. Saigonban a felszabadulás előtt kb. 4 millió ember élt; többnyire katonák, a hadigazdálkodást szolgáló kereskedelmi, igazgatási alkalmazottak és menekültek növelték meg a város lakosságát. Az ilyen túl nagy városokban, a lakások és a közlekedés zsúfoltsága és a közművek túlzott igénybevétele miatt a lakosság életfeltételei nagyon megromlanak. Ekkor szükségessé válik a nagyváros decentralizációja.

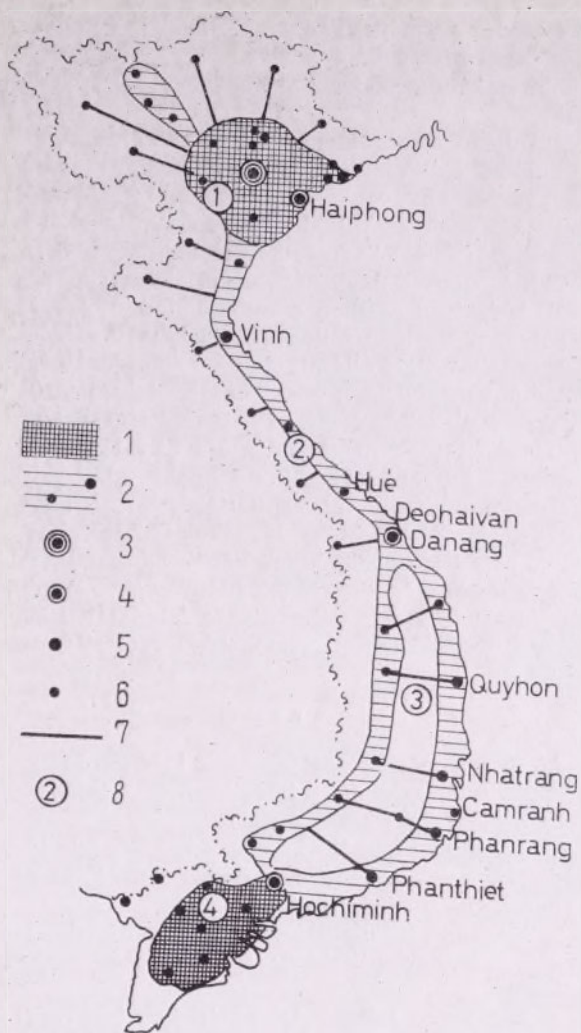
A településhálózatban belül az egymáshoz közelebb fekvő települések szorosabb térbeli kapcsolataik révén a termelés és ellátás szempontjából egymást kiegészíthetik. Ennek következtében város csoportok és agglomerációk keletkeznek, számos falu az agglomerációk és város csoportok tagjává válik.

Ilyen módon a városhálózatban a jövőben a következő változások várhatók:

a) A kis- és közepes városok esetében:

— Gyors fejlődés várható azokban a városokban, amelyeknek jó fekvésük, jó gazdasági, természeti, földrajzi (bányakincsek, domborzati viszonyok, klimatikus viszonyok stb.), közlekedési adottságaik vannak, fejlődési lehetőségeik kibontakoztathatók (főleg az ipari termelés terén), a fejlesztés közeli vagy későbbi szakaszában nagyobb városokká, város agglomerációkká válhatnak.

— Azok a városok, amelyeknek ugyan nincsenek jó természeti adottságaik, de történelmi, politikai, gazdasági szempontból kiváló helyzeti



5. ábra. Vietnám településhálózat-fejlesztési lehetőségeinek sémája

1. nagyobb, összefüggő, városi jellegű települési táj; 2. füzészerű elrendezésű települési táj; 3. főváros; 4. felsőfokú kiemelt város; 5. nagyváros; 6. város; 7. közvetlen kapcsolat; 8. országrész

előnyökkel rendelkeznek, funkcióik bővítésével célszerűen, gazdaságosan továbbfejleszthetők (pl. a mezőgazdasági körzetközpontok, feldolgozó iparok telephelyei, igazgatási központok, történelmi városok).

— Azok a városok, amelyek a kibontakozó agglomerációkba tartoznak, természetesen nem függetlenül fejlődnek, hanem az agglomeráció fejlődésétől függ további sorsuk.

— Azok a városok, amelyeknek eredeti adottságai megszűntek (pl. a bányakincsek kimerültek, a régi központi funkció megszűnt stb.) megmaradhatnak, de ha a társadalmi-gazdasági fejlődés nem teremt új lehetőségeket, nem fejlődnek.

b) Nagyvárosok esetében:

Az ipar többnyire a meglévő ipari bázison fejlődik tovább, ezért egyes nagyvárosok, amelyekben jó fejlődési adottságok vannak a további

iparosodás számára, gyorsan fejlődnek és egyesek agglomerációkká, mások egy kisebb-nagyobb településcsoport központjává is válhatnak.

A fejlődő országokban, így Vietnamban is, de különösen Dél-Vietnamban van néhány olyan nagyváros, amelyekben együttesen százezrek, milliók laknak, de tulajdonképpen sem ipari termelés, sem az egyéb foglalkozási ágak nem olyan fejlettek, hogy a nagy népességet el tudják tartani. Ebben az esetben a munka nélküli lakosságot vagy az ipar fejlesztésével lehet a városban munkahellyel ellátni, vagy — a gazdaság érdekeinek megfelelően — a mezőgazdasági területekre kell áttelepíteni, a hiányzó munkaerő pótlására. Ennek megfelelően Ho Si Minh városban a felszabadulás óta 18 hónap alatt kb. 700 000 embert már áttelepítettek a város külső mezőgazdasági övezetébe, ill. távolabbi falvakba, mivel az adott körülmények között az ipar ilyen nagy mértékű fejlesztésének hiányoztak a feltételei, ugyanakkor a népgazdaság feladatát a lakosság mezőgazdasági termékekkel való ellátása képezte.

\*\*\*

Az ország településhálózatának jövőben kialakítandó rendszerében a következő fő településfajtákat kell figyelembe venni:

a) Községek; községbe szervezett különféle települések esetleges tartozékaikkal: tanyák, szórványok, kisebb-nagyobb falvak.

b) Városok; területükbe bekebelezett településekkel és tartozékokkal: kis, közepes, nagy városok.

c) Regionális jellegű településképződmények; metropolisok, agglomerációk, településcsoportok.

A falvak, városok és a viszonylag nem régen kialakult agglomerációk fejlesztésével a szakirodalom sokat foglalkozott. Csak újabban kezdtek felfigyelni a településcsoportokra mint a településhálózat fejlődésének szabályozását lehetővé tevő formációra, noha a településcsoportok kialakulása nem új jelenség.

A településcsoport fogalmán egymáshoz (viszonylag) közel fekvő, különböző nagyságú, egymáshoz közlekedésileg és funkcionálisan jól kapcsolódó települések együttesét értjük, amelynek sajátos karaktere van, és ezért a többi településtől, illetve településcsoporttól megkülönböztethető. A fejlettség szerint a kapcsolatok különböző erősségűek lehetnek és a csoport kiterjedése is eltérő lehet. Bár a településcsoportok vizsgálata bizonyára sokféle típus megkülönböztetéséhez vezet, véleményünk szerint alapjában háromféle típust lehet megkülönböztetni:

1. Falusi települések csoportja, amelyek a nagyüzemi mezőgazdaság fejlődése következtében kerültek egymással szoros termelési kapcsolatba. A mezőgazdaság fejlődése, a melléküzemágak kiépítése a csoport települései között termelési kooperáció kialakulását vonja maga után.

Általános jellemzőjük, hogy az egyes települések kisebb méretűek, ezért csoporttá szerveződésük jó alapot ad a kulturális-szociális-infrastrukturális hálózat kiépítéséhez, sajátos jellegük a mezőgazdasági termelés irányával függ össze.

2. Olyan városok, amelyek között nagyon szoros termelési és ellátási kapcsolatok vannak, város csoporttá alakulhatnak, ha különböző más tényezők is, különösen a közlekedési kapcsolatok a termelési és ellátási funkciókat fokozottan kiegészítik. A területen meglévő falusi települések lakossága a városok népességéhez képest elhanyagolható, szemben az alább tárgyalt típussal.

3. Vegyes összetételű településcsoportok, amelyeket különböző nagyságú települések, városok és falvak együttese alkot. Ezek összetartozása erősebb, infrastruktúrájuk is fejlettebb, a csoporttá szervező gazdasági alapon domináló szerepet játszik az ipar vagy tercier ágazat. A csoport nagyságától, jellegétől függően egy vagy több központ is kialakulhat. Egy központ esetén a központ ellátja a termelés szervezésével kapcsolatos teendőket is, a kulturális-szociális funkciók mellett. Több központ esetén a központok funkcionálisan differenciálódhatnak.

A településcsoport a fejlődés szempontjából nagy előnyökkel rendelkezik. A falusi jellegű településcsoportok lehetővé teszik az ellátás színvonalának városi, illetve azt megközelítő szinten való racionális kiépítését. A vegyes összetételű csoport lényegében mindazokkal az előnyökkel rendelkezhet, amelyekkel a nagyvárosok, azonban a nagyvárosi zsúfoltság hátrányai nélkül. A csoportot alkotó települések saját környezetüket megőrizhetik a nagyvárosi bezsúfolódástól.

A településcsoport nagysága és racionális hatósugara sok tényezőtől függ. Így a földrajzi adottságoktól, az infrastruktúrahálózat fejlesztésétől, a népsűrűségtől, a települések nagyságától, jellegétől, típusától stb.

A racionális hatósugár (R) nagysága a közlekedés fejlettségétől függ. Jelen időszakban Vietnamban R kb. egy óra utazási távolságnak felel meg.

Regionális tájbeosztás szempontjából az ország területe 4 lépcsőre építhető fel:

- ország,
- komplex gazdasági régiók, amelyekben a termelés több ágazata van jelen,
- körzetek, amelyek fajtái a következők lehetnek: ipari, mezőgazdasági, ipari-agrár, agrár-ipari, üdülő körzetek,
- települések: városok és falvak.

Ily módon Vietnam településhálózata újrarendeződik; az előzőekben kifejtettek szerint a vietnami településhálózat, ill. városhálózat konkrét rendezésének lehetőségét az alábbiakban látjuk.

Vietnamban a településhálózatnak és ezen belül a városhálózatnak — a népgazdaság tervszerű fejlesztésével, a regionális egységek kialakulásával párhuzamosan — jelentősen át kell alakulnia. A régiók fejlődésével várható belső ván-

dorlás szükségessé teszi a meglévő városok fejlesztése mellett új, elsősorban ipari városok, ipari jellegű településcsoportok létesítését. A városhálózat hierarchikus kialakítása igazgatási, gazdasági, ellátási szempontból egyaránt fontos.

A régiók és a városhálózat ilyen jellegű fejlesztése bizonyosan szükségessé teszi a közigazgatás átszervezését is, ez viszont ismét hatással lesz a városhálózat alakulására. Megfontolandó, hogy a meglévő legfelsőbb központok fejlesztése milyen határokig lesz célszerű az arányos város-hierarchia kiépítésének szem előtt tartásával.

A településhálózat fejlesztése végül nagymértékben attól is függ, hogy az ország természeti adottságainak feltárására irányuló kutatások alapján mely területek lesznek a népgazdaság optimális fejlesztése szempontjából a legalkalmasabbak. A mai kutatási eredmények szerint a bányakincsek főleg az ország északi részén található, kisebb mennyiségben délen fekszenek, részben a tengerben vagy a tengerpart mentén. A tengerben sok a hal, a nyugati megyékben trópusi erdő és többfajta ipari növény termeléséhez megfelelő természeti lehetőségek állnak rendelkezésre. Kétségtelen, hogy ezek a gazdasági adottságok nagymértékben meghatározzák a településhálózat fejlődését. Ezért Vietnam északi részén ipari-agrár jellegű körzetek alakíthatók ki. Már most is jelentős a Quangnin szénbányavidék, és jelentősek Bac-Thai, Vinh Fu feldolgozó ipari körzetek. Néhány új ipari körzet nemcsak az ország északi, hanem déli részén is kifejlesztendő.

A településhálózat fejlesztése szempontjából a gazdasági adottságok mellett figyelemmel kell lenni a Vietnam sajátos alakjából következő térbeli viszonyokra is. A tengerpart mentén hosszan elnyúló ország 4 részre bontható. Míg középen Deo Hai-van és Vinh között keskeny, kb. csak 50—80 km széles az ország területe, addig északon mélyen benyúlik a szárazföld belsejébe (szélessége kb. 600 km). Deo Hai-van-tól Ho Si Minh városig hosszabb és viszonylag szélesebb az országgrész kiterjedése, Ho Si Minh várostól délre a Mekong folyó kiterjedt deltavidéke képez nagy területegységet. Ez a jellegzetes négy rész a településhálózat kialakítása szempontjából eltérő követelményeket jelent. Míg a középső két országgrészben a település-, ill. városhálózat inkább láncszerűen képezhető ki elsősorban a tengerpart mentén, addig a másik két országgrészben, de elsősorban északon, az egész területre kiterjedő térbeli hálózat alakítható ki. Ennek megfelelően a közlekedési hálózat (vasút, közút és folyó) is az északi és déli területet szétágazóan tárja fel, a települések, ill. városok a közlekedési vonalak vagy a tenger mentén fekszenek és városi jellegű települési tájakat képeznek.

A városhálózatban — elsősorban északon — ennek megfelelően fekvés szempontjából három típus különböztethető meg. Az első típus a deltavidéken és a dombvidéken található — itt he-

lyezkednek el a legjelentősebb városok (pl. Hanoi, Viet-tri, Nam Dinh). A másik fekvési típust a jelenlegi tengerpart képezi — itt többnyire kikötő- és üdülővárosok épültek, ill. vannak kialakulóban. A harmadik fajta a szárazföld belsejében terül el, az ásványkincsekkel rendelkező hegyvidéken; ide tartoznak egyes ipari jellegű városok és megyei járási központok.

A Deo Hai-van-tól Ho Si Minh városig terjedő országgrészben ezt az észak—déli közlekedési rendszert azonban — elsősorban a szárazföld belsejébe mélyen benyúló országgrész területén ki kell egészíteni merőleges, kelet—nyugati irányú, helyi jelentőségű közlekedési vonalakkal, amelyek feladata a tengerpart és a nyugati körzetek közötti kapcsolatok biztosítása. Ilyen irányú vonalakra azonban a középső keskeny országgrészben is szükség lehet, mivel a szomszédos Laosz, Kambodzsza és Vietnam közötti kapcsolatok fejlődése miatt különösen Laosz számára is lehetőséget kell teremteni a tengeri kapcsolatokhoz.

Ho Si Minh várostól délre a Mekong deltavidéken a települések részben a sűrű folyóhálózat mentén helyezkednek el, részben a közutak mentén alakulnak ki.

Jelentős fejlődési lehetőségekkel rendelkeznek az a városok, amelyek a közlekedési vonalak (közút, vasút, folyó, tenger) mentén és csomópontjainál fekszenek. Ezek a fontos városok az országos jelentőségű közlekedési vonalak tengelye mentén városfűzereket képeznek. A tengerpart mentén fekvő városok nemcsak fontos kikötő- és ipari városokká (pl. Haifong, Danang), hanem részben értékes tengerparti üdülőközpontokká is fejlődhetnek (pl. Bai-chay, Samson, Nha-trang, Vung-tau).

A településhálózat fejlesztése során az egymáshoz közel fekvő, egymással termelési és ellátási kapcsolatban levő városokcsoportok és agglomerációk kialakítása is fontos feladat. Jelenleg már kialakulóban vannak ilyen városokcsoportok: Quang-nin, Bac-thai.

A településhálózat szempontjából legfontosabb tényező az áttekintése lehetővé teszi a hierarchikus kapcsolatok szempontjából legfontosabb központok meghatározását.

A vietnami településhálózat 4 legfontosabb központja északon Hanoi, Haiphong, középen Danang, délen Ho Si Minh város. Ezek közül Hanoi a legfontosabb, mert egyrészt hagyományai és fejlettsége révén az ország fővárosa, másrészt a legkiterjedtebb, ugyanakkor a térbelileg kiterjedő városhálózat kialakítására legalkalmasabb északi országgrész központja, amely Haiphong kikötővárossal együtt a belső körzeteket összeköti a tengerrel.

A másik két említett város kiemelt felsőfokú központtá fejlesztendő. Ezek közül Ho Si Minh város az ország déli részének legnagyobb központja, nemcsak ipari, hanem fontos kikötőváros is.

A Hanoi és Ho Si Minh város közötti kapcsolatot kialakítása szempontjából a kettő között kb. egyenlő távolságban fekvő Danang felsőfokú kiemelt központtá való fejlesztése szükségszerűnek látszik. Danang nemcsak fontos kikötő, hanem jelentős ipari város is lesz.

A városhierarchia következő fokozatának a pontos meghatározása ma még nem lehetséges. Annyi bizonyos, hogy az ipari és a kikötővárosok közül néhány város megfelelőnek látszik a felsőfokú központi szerepkör betöltésére.

A többi azonos szintű központ kijelölése részletesebb kutatások után határozható meg.

Még több bizonytalanság van jelenleg a következő hierarchikus fokozatok konkrét meghatározása tekintetében. Jelenleg 84 városi település van Vietnamban, ezek közül 35 megyeszékhely, azonban nem egyformán fejlettek. A többi 49 város a kb. 500 járási székhely közül a legfejlettebb.

Kétségtelen, hogy elsősorban a megfelelő fekvésű és adottságokkal rendelkező megye- és járárszékhelyek közül kell kiválasztani a legalkalmasabbakat.

A hálózat említett legfontosabb központjainak meghatározása azonban elegendő kiindulást képez ahhoz, hogy a gazdasági-társadalmi fejlődés menetében a tervszerű, racionális városhálózat a szükségletek szerint folyamatosan kiegészíthető legyen.

#### 4. A körzetek fejlesztésének területrendezési és településfejlesztési vetületei

A fejlődés irányainak és a fejlesztés lehetőségeinek figyelembevételével Vietnam körzeteinek gazdasági típusai a következők lehetnek:

*Ipari körzetek*, — melyek négy típusba sorolhatók:

##### a) Kitermelő ipari körzetek.

Meglevő legnagyobb kitermelő ipari körzetnek tekintjük Vietnamban a Quangnin szénbányavidéket. A jövőben a különböző ásványkincsek kiaknázása további kitermelő ipari körzetek kialakítását teszi szükségessé (pl. Cao-Lang, Hoang-Lien-Son stb.).

##### b) Feldolgozó körzetek.

A már kialakult feldolgozó ipari körzetek közül a fontosabbak Vinh-Fu, Thai-nguyen, Bien-hoa stb.

A feldolgozó ipar koncentrálódása jellemzi a nagyobb városokat, pl. Hanoi, Haiphong, Ho Si Minh is. Elsődleges jelentősége van a nehéziparnak, de jelentős szerepet játszanak a mezőgazdasági termékeket feldolgozó különféle ipari üzemek (könnyűipar, élelmiszeripar) is.

##### c) Energiatermelő ipari körzetek.

Már jelenleg is az energiatermelés több körzetben folyik, különböző területeken hő- és vízierőművek működnek. A jövőben kiépül a nagy

Song-Dai vízierőmű és lehet, hogy atomerőmű építése is szükségessé válik.

##### d) Vegyes ipari körzetek.

Általában elmondhatjuk, hogy az ipari körzetek többsége vegyes ipari körzet, pl. Hongai kitermelő, energiatermelő, gépipari, élelmiszeripari körzet. Song-Da vízierőmű-terület nemcsak energiatermelő, hanem nagy feldolgozó ipari körzet is.

##### *Ipari-agrár körzetek*

Vietnam minden körzetében folyik mezőgazdasági termelés, természetesen a kitermelő, nehézipari körzetekben a mezőgazdasági termelés szerepe kisebb, viszont a feldolgozó ipar, különösen a mezőgazdasági termékeket feldolgozó ipar, nagyon szoros kapcsolatban van a mezőgazdasági termeléssel. Ezért Vietnamban az ipari-agrár körzetek száma erősen meg fog növekedni. Pl. Vinh Fu, Nam dinh, Quang Nam, Danang stb.

##### *Agrár-ipari körzetek*

A korszerű mezőgazdasági termelést nem lehet elválasztani az ipari termeléstől. A mezőgazdasági termelés gépesítésének, kemizálásának igényei következtében, másrészt a mezőgazdasági termékeket feldolgozó ipar fejlesztésének révén a mezőgazdasági területeken a mezőgazdasági üzemek mellett a feldolgozó iparok is fejlesztendők, de a mezőgazdasági termelés dominál. A mezőgazdasági körzetek bizonyos fokú és irányú iparosítása a munkaerő jobb felhasználása és helyhez kötése miatt is célszerű.

Vietnamban jelenlegi járásainak kb. 32<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-a mezőgazdasági-ipari körzetté, több mint 45<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-a mezőgazdasági-erdőgazdasági-ipari, több mint 12<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-a mezőgazdasági-halásznati-erdőgazdasági-ipari, és több mint 9<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-a mezőgazdasági-halásznati-ipari körzetté alakítható ki. Az agrár-ipari körzetek (járások) az állami gazdaságokból és szövetkezetekből állnak.

##### *Mezőgazdasági körzetek*

Vietnamban azok a körzetek, amelyekben a mezőgazdasági termelés dominál és az ipar fejlesztésére kevés lehetőség van, erdő- vagy mezőgazdasági körzetek maradnak. Pl. ritkán lakott erdő, hegyvidékek, rizstermelő deltavidékek stb.

##### *Üdülőkörzetek*

Vietnamban üdülőkörzetek kialakítására több, természeti adottságainál fogva megfelelő terület van. Pl. különösen jó üdülőkörzetekké építhető ki a már meglévők közül: Bai-chay, Doston, Tamdao, Vungtau, Dalat stb.

\*\*\*

Jelenleg Vietnam gazdasági-társadalmi fejlődésében kulcsszerepet játszó két gazdasági ágazat: az energiatermelés és az élelmiszer-termelés. Ezért munkánk céljának megfelelően a következőkben csak a vietnami szénkitermelő ipari körzetekkel (Quangnin példáján) és az agrár-ipari körzetekkel foglalkozunk.



A szénkitermelő ipari körzet tervezése során a következő kérdéseket kell megoldani:

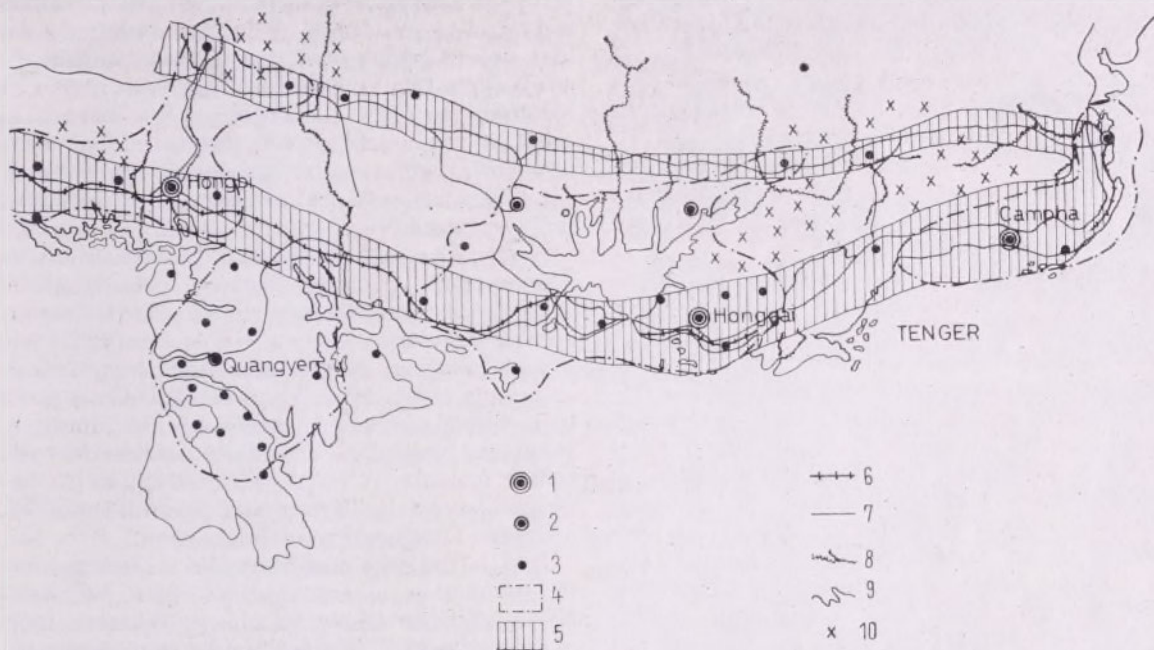
a) A kitermelő üzemi telephelyek (vagy szénaknák) meghatározásánál figyelembe kell venni a következőket:

- a kitermelhető szén mennyiségét,
  - a szénrétegek fekvését,
  - a szénkitermelés módját (föld alatt vagy felszínen),
  - a szállítási lehetőségeket,
  - a környezet védelmét, ill. a tönkretett területek újra használható állapotba való hozzászámás módját,
  - a lakóterülettel való kapcsolatát,
  - más üzemekkel való kapcsolatát.
- b) A közlekedési hálózat megtervezésénél meg

kell oldani az anyag- és személyszállítás kérdéseit. A szén szállítása nagy szállítási kapacitást igényel, ezért a szénkitermelő ipari körzetben többnyire fel kell használni a vasutat, a közutat és a vízi utat is. A közlekedés intenzitása a következő feltételektől függ:

- a kitermelt szén milyen arányban használják fel a helyszínen, és milyen arányban kerül elszállításra;
- a munkaerő milyen arányban lehet helyben, ill. mekkora az ingázók száma.

Jelenleg Vietnamban az egyik legfontosabb szénbányavidék a Quangnín szénvidék, hosszú keskeny sávban húzódik kelet–nyugati irányban, felszíni és föld alatti bányászat folyik. A szénaknák a szénrétegek mentén széthúzódnak. A Quangnín szénvidéket jelenleg egy vasút és



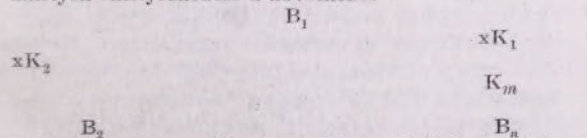
6. ábra. A Quangnín szénbányavidék településhálózat-fejlesztési lehetőségeinek sémája.

1. felsőfokú központ; 2. középfokú központ; 3. alsófokú központ; 4. településcsoport vagy agglomeráció határa; 5. települési sáv; 6. vasút; 7. közút; 8. folyó; 9. tengerpart; 10. szénbányászat

A sémából jól látható, hogy a két települési sáv közül a déli fejlesztési lehetőségei jobbak. Elképzelhető, hogy az itt kialakítható négy településcsoport vagy agglomeráció helyenként az északi sáv egyes településeire is kiterjed. Véleményünk szerint a termelő körzetekben a kérdés megoldásához már matematikai módszerek használatára van szükség, ami lehetővé teszi az optimális variáns kiválasztását.

Pl. a szénbányavidéken a munkaerő elhelyezésének ill. településekben való optimális elosztásának modellezéséhez jól használható az ún. szállítási probléma.

Feltételezzük, hogy Quangnín szénkitermelő körzetben  $m$  szénakna ( $k_1 \dots k_m$ ) és  $n$  lakótelepülés ( $B_1, \dots, B_n$ ) van, amelyek elhelyezkedése a következő:



A kérdés az, hogy a  $K_1, K_2, \dots, K_m$  munkahelyek alkalmazott dolgozókat milyen arányban kell a  $B_1, B_2, \dots, B_n$  lakóhelyektől a munkahelyekre szállítani ahhoz, hogy a szállítási költségek a legkedvezőbbben alakuljanak.

A feladat a következőképpen definiálható:

- $K_i$  — szénaknák ( $i = 1, 2, \dots, m$ )
- $B_j$  — lakóhelyek ( $j = 1, 2, \dots, n$ )
- $C_{ij}$  — szállítási egység költség  $K_i$ -től ( $i = 1, 2, \dots, m$ )  $B_j$ -ig ( $j = 1, 2, \dots, n$ ), vagyis az egy fő szállítására jutó költség.
- $F_i$  — szénbányavidék dolgozóinak száma (fő).
- $L_j$  — bányászdolgozók száma az egyes településekben.
- $X_{ij}$  — a  $B_j$ -ben lakó és  $K_i$  szénaknákban dolgozó személyek száma.

Keresni kell olyan  $X_{ij}$  ( $i = 1, 2, \dots, m$ , és  $j = 1, 2, \dots, n$ )-t amely megfelel a következő feltételeknek:

$$1 - X_{ij} \geq 0$$

$$2 - \sum_{i=1}^m F_i = \sum_{j=1}^n L_j$$

$$3 - Z = \sum_{i=1}^m \sum_{j=1}^n C_{ij} X_{ij} \text{ min,}$$

ahol  $Z_i$  a  $K_j$  és  $B_j$  közötti szállítás összköltsége. A feladat megoldásához többfajta módszer is használható.

közút köti össze az ország központi részeivel; nemzetközi kikötővel rendelkezik. A terület jobb feltárása érdekében a vasutat meg kell hosszabbítani a jelentősebb szénbányászati területek és a kikötők felé. A területen belül is kisebb csatlakozó vasútvonalakat, közutakat kell építeni, hogy a személy- és áruszállítás igényeinek megfeleljen.

c) Ipari üzemek telepítése, az iparfejlesztés célja elsősorban a bányagépeket gyártó és javító üzemek építése. A kitermelt szén helyi felhasználásának növelését jelentené egyéb ipari üzemek létesítése, mindenekelőtt nagy kapacitású hőerőművek építése, ami a széntermelő ipari körzetben általában kedvező.

A Quangnin szénvidéken már van néhány erőmű, továbbfejlesztésénél azonban meggondolandó, hogy a Quangnin szénvidék az ország legészakkeletibb részén fekszik, azért meg kell vizsgálni az energiaszállítás gazdaságosságát. A Quangnin szénbányavidék fejlesztése tehát csak akkor határozható meg, ha előbb országos terv készül az energiatermelés rendezéséről. Az itt építendő hőerőművek lehetővé teszik majd a terület teljes elektrifikálását és energiaigényes ipari üzemek telepítését. Az iparosítás munkaerő letelepítését teszi szükségessé.

A bánya fejlesztése, és a különböző létesítmények építése és fenntartása sok építőanyagot és építési kapacitást vesz igénybe.

A könnyűipar és az élelmiszeripar fejlesztése nagyon fontos, mert így a női munkaerő is felhasználható lesz. A szénből vegyi termékeket gyártó üzemek létesítése a szénkitermelő ipari körzetben kívánatos. De Quangnin területén az építési terület korlátozott, másrészt gondolni kell a nem távoli tengerparton várható olajtermelésre. Ha az olajtermelés gazdaságos lesz, akkor a kőolaj felhasználásával lehet vegyi termékeket gyártani. Hogy tehát a Quangnin területen kell-e vegyi ipart létesíteni, azt csak egy országos vegyipari fejlesztési koncepció kidolgozása után lehet eldönteni.

d) A környezetvédelem a kitermelő ipari körzetben nagyon fontos. Egyrészt a bányászat a meddőhányókkal a természetes felszínt nagyon tönkretesz, különösen a felszíni bányászat okoz nagymértékű tájrombolást. Ezért előre számítani kell a bányaterületek kimerülése után a megrongált földfelszín megfelelő helyrehozására, erdősítéssel, lehetőleg tavak létesítésével való megszépítésére és használhatóvá tételére.

A környezetvédelem másrészt azért fontos, mert a szénbányászatra telepített erőművek és különböző ipari üzemek nagymértékben szennyeznek és mérgezik a levegőt és a környezetet. Pl. az  $SO_2$ ,  $CO_2$  a por-pernye és füst stb. nemcsak a lakosság életkörülményeit és egészségi állapotát befolyásolja károsan, hanem rongálja az épületeket, növényzetet, és bizonyos iparágak letelepítését is megakadályozza.

A táj és természeti környezet, valamint a la-

kosság életkörülményeinek védelmében a zöldterületek fejlesztése nagyon fontos. Az erdősítés nemcsak a környezetvédelemhez, hanem az üdülőterületek fejlesztéséhez is szükséges.

A Quangnin szénbányavidéken a tervek szerint a bányászattal felszínre került meddőanyagok felhasználhatók lesznek a tengerpart kiszélesítéséhez. Itt ugyanis a víz nagyon sekély, és az apály-dagály a parti vízmélységre alig van hatással.

e) A szénkitermelő ipari körzetben a mezőgazdaság feladata elsősorban a helyi lakosság helyben termelt élelmiszerekkel való ellátása, különösen fontos a hús-, zöldség-, gyümölcs- és rizselletés biztosítása.

A Quangnin szénbányavidéken az állami gazdaságok, szövetkezetek feladata a mezőgazdasági termelés megszervezése (növénytermelés, állattenyésztés és halászat). A mezőgazdasági termelés fejlesztésének irányát a szénbányavidék szükségletei és a helyi adottságok szerint kell meghatározni. Mivel a terület erősen dombos és erdős, a rendelkezésre álló mezőgazdasági terület korlátozott. A mezőgazdasági termelésben részt vesznek a faluról az iparvidékre beingázó dolgozók családtagjai is.

A mezőgazdaság profiljának kialakításánál figyelembe kell venni az öntözési lehetőségeket és a szállítási távolságokat is, mert a Quangnin szénbányavidéken kevés a víz, és a szállítási feltételek nehezek. A Quangnin szénbányavidéken szükséges lesz a lakosság, a mezőgazdaság és az ipar vízszükségletének megfelelő biztosítása. A vízellátás megoldása a területfejlesztési tervnek fontos feladata. A tavak, csatornák, gát- és öntözőrendszerek és egyéb vízi létesítmények kiépítésére feltétlenül gondolni kell.

f) A településhálózat tervezése a szénkitermelő körzetekben. A szénkitermelő ipari körzetekben a népesség elhelyezése nagymértékben függ a szénlelőhelyek fekvésétől: alapvető fontosságú követelmény, hogy a munkahely és lakóhely közötti távolság ne legyen túl nagy (30 percnél ne legyen hosszabb időt igénybe a megközelítés). Figyelembe kell venni a bányatelepek szétzórtságát, és a lakóterületek lehetőleg koncentrált elhelyezését. A Quangnin bányavidék jelenlegi településhálózata elég szétszórta. A szénbányászok részben a városokban, részben a készenléti telepeken, részben falvakban laknak, A falusi települések kicsik és a településhálózat decentralizált. Az infrastruktúra-hálózat nem tökéletes.

A vidék sajátos adottsága — a tenger közelsége — lehetővé teszi, hogy helyenként a kedvezőbb környezetet jelentő tengerparton jelöljük ki egyes városok helyét. Ebben az esetben a munkahelytől a lakóhelyig való utazás távolsága esetleg hosszabb lesz, de a korszerű szállítási eszközök segítségével az utazási idő lerövidíthető.

A szénvidéken készenléti telepek létesítendőek

bizonyos számú munkaerő számára, amelyek állandó jelenléte feltétlenül szükséges. A megfelelően szervezett váltás azonban ezek számára is lehetővé teszi a városi életben való részvételt. A készenléti telepeken gondoskodni kell az egész munkaerőnek szociális és egyéb építményekkel való ellátásáról.

Amennyiben a terület ipari fejlődése távlatban a jelenlegi elképzeléseket meghaladja, akkor a településszerkezet továbbfejlesztését annak a hosszán elnyúló településcsoport (agglomeráció) típusnak alapján kell tovább alakítani, amelyről megelőzően szó volt. Az agglomeráció vagy településcsoport kialakításával a közeli falvak az agglomeráció vagy településcsoport tagjává válnak. Egyéb falusi települések koncentráltabb kialakítása kívánatos.

Az infrastruktúrahálózat tervezésében figyelembe kell venni a központok elhelyezésének hierarchikus rendszerét. A tervezés során természetesen figyelembe kell venni a körzeti települési és gazdasági kapcsolatait a szomszédos körzetekhez, ill. az egész régióhoz.

A kitermelő ipari körzetben folyó termelés szükségessé teszi, hogy a szénbányák irányító központja az erre legalkalmasabb településcsoportban alakítsa ki székhelyét. Hogy ez a központ egyéb központi funkciókat is el fog-e látni, az a körzeten kívüli településhálózat fejlettségétől függ.

A Quangnin bányavidék vízben szegény, ezért szükséges, hogy a rétegvizeket is felhasználják és egyidejűleg regionális vízműveknek, felszíni víztározóknak építésével és a tengervíz felhasználásával is foglalkozni kell.

A Quangnin szénbányavidéken a meleg éghajlat alatt fűtésre nincs szükség, csak a főzés igényel energiát. Véleményünk szerint a városokban gáz- vagy elektromos energiával, a falvakban szénnel vagy palackgázzal kívánatos a főzés megoldása. De jelenleg még a szén és a fa a legfontosabb tüzelőanyag nemcsak a falvakban, hanem a városokban is.

Véleményünk szerint sok szempontból kívánatos, hogy a jelenlegi Quangnin bányavidéket három körzetre osszuk és három nagyobb város legyen a körzetek központja. Hangai város (a várható lakosság 170 000 fő), Campha város (a várható lakosság 160 000 fő), Uongbi város (a várható lakosság 58 000 fő). Ezek lesznek a bányavidéken a felsőfokú központok. A középfokú központok kialakítása szempontjából a következő városok jöhetnek számításba: Maokhe (a várható lakosság 42 500 fő), Quangyen (a várható lakosság 45 000 fő), Troi (a várható lakosság 22 000 fő), Thonghat (a várható lakosság 28 000 fő), Duonghuy (a várható lakosság 8000 fő) stb. Alsőfokú központként számolhatunk egyes kisvárosokkal, nagyobb községekkel és bányászati, ipari központokkal.

Az agrár-ipari körzetek fejlesztésének irányelvei a VKP IV. Kongresszusán elfogadott hatá-

rozatok szerint a következők: a járásban fontos szerepe van a mezőgazdaság átszervezésében, a szocialista nagyüzemi termelésben. A járás az a szint, ahol végbemegy a termelés újjászervezése, a munka újjászervezése és újraelosztása, ahol megvalósul az ipar kapcsolata a mezőgazdasággal, a termelése a forgalommal, az egész nép-gazdaságé a kollektív gazdasággal, a munkásosztály kapcsolata a parasztsággal, az államé a néppel.

a) Az agrár-ipari körzet, ill. járás nagyságának megállapítása fontos, de nehezen meghatározható kérdés, mert sok tényezőtől függ, így:

- a természeti-földrajzi adottságoktól,
- a termelés ágaitól, mennyiségétől,
- a technikai, tudományos fejlesztéstől (automatizáció, gépesítés fokától),
- a termelést irányítók képességeitől,
- a gazdasági, politikai, szocialista fejlődés szintjétől,
- a termelés módszerétől, a munka termelékenységétől,
- a közlekedés és egyéb infrastruktúra fejlesztésétől.

Ennek következtében nem lehet meghatározni egyetlen optimális nagyságot, amely mindenütt érvényes. Szükséges, hogy a konkrét tényezők alapján különböző, a fenti tényezőkhöz alkalmazható nagyságot vegyünk figyelembe. Jelenleg a vietnami járasok nagysága a következő szóródást mutatja:

- a síkvidéki járasok átlagos területe 10 000—20 000 ha, lakosságuk 50 000—70 000 fő;
- a dombvidéki járasok átlagos területe 20 000—50 000 ha, kb. 30 000—70 000 lakossal;
- a hegyvidéki járasok átlagos területe 40 000—50 000 ha, lakosságuk azonban kisebb a dombvidéki járasokénál.

A jövőben kialakuló új tényezők szerint, különböző agrár-ipari körzet, ill. járás nagyságok határozhatók meg, amelyek bizonyos adott feltételeknek és a gazdasági-társadalmi fejlődés különböző szakaszainak megfelelnek.

A foglalkozási szerkezet prognózisa szerint az agráripari körzetben a különböző foglalkozású dolgozók aránya a következő lehet:

- a szántóföldi növénytermelésben a dolgozók, ill. a lakosság kb. 60<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-a
- az állattenyésztésben a dolgozók, ill. a lakosság kb. 15<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-a
- az iparban a dolgozók, ill. a lakosság kb. 15<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-a
- az egyéb ágazatokban a dolgozók, ill. a lakosság kb. 10<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-a

Az ellátás szempontjából a felsőfokú színvonal racionális biztosításához akkora településcsoport szükséges, melynek lakossága legalább 60 000 fő.

Ilyen lakosság mellett a fenti arányok szerint a növénytermelésből élő lakosság (60<sup>0</sup>/<sub>0</sub>) =

$$\frac{60000 \cdot 60}{100} = 36000 \text{ fő.}$$

Mivel Vietnamban a lakosságnak kb. 40<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-a aktív kereső, a dolgozók létszáma =  $\frac{36\,000 \cdot 40}{100}$  =

= 14 400 fő. Vietnamban most egy mezőgazdasági dolgozóra kb. 0,5—0,7 ha szántóföldi terület esik, azonban a modern gépesített mezőgazdasági termelés megszervezése a mezőgazdasági népesség csökkenésével jár, ezért a jövőben kb. 1,7 ha jut egy dolgozóra. (Vietnamban a jövőben egy évben ugyanazt a területet háromszor művelik meg.)

Ezzel számolva 14 400 dolgozóra kb. 24 000 ha szántóföld terület esik.

A mezőgazdasági termelési terület csak kb. 80<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-a az összes területnek, tehát a körzet egész területe kb.

$$\frac{24\,000 \cdot 100}{80} = 30\,000 \text{ ha} = 300 \text{ km}^2.$$

Ha a laksűrűség szempontjából vizsgáljuk ezt a kérdést, akkor Vietnam sík területein a jövőben az átlagos népsűrűség kb. 200—300 fő/km<sup>2</sup> lesz. A 300 km<sup>2</sup> terjedelmű körzet lakosság száma tehát 200 fő/km<sup>2</sup> népsűrűség esetén 80 000 fő lesz. Ez az ellátás szempontjából helyes is. Amennyiben az átlagos népsűrűség 300 fő/km<sup>2</sup> egy körzetben, akkor a 60 000 főnyi lakossághoz elegendő 200 km<sup>2</sup> terület is, feltéve, hogy e körzetek gazdasági-foglalkozási szerkezete hasonló az előbbihez.

A fent említett szempontokból és egyes országok tapasztalatainak alapján Vietnamban sík területeken az agrár-ipari körzet kívánatos átlagos nagyságrendje kb. 20 000—30 000 ha és kb. 60 000 lakos. Természetesen a fenti számítás csak elméleti, megközelítő jellegű, konkrét esetben a fent említett tényezőket részletesebb elemzés alapján kell vizsgálni, pl. figyelembe kell venni a helyi-táji adottságokat is.

b) Az agrár-ipari körzet, ill. járás termelési szerkezete általában két nagy ágazatból áll:

— a mezőgazdasági termelés ágazataiból (erdőgazdaság, halászat),

— az ipari termelés ágazataiból.

A mezőgazdasági termelés (növénytermelés és állattenyésztés) üzemei a következők:

Vetőmagtermelő üzemek

Törzsállattenyésztő üzemek

Kísérleti üzemek

Termelő üzemek

— növénytermelés

— állattenyésztés

(Különböző részlegekkel, segédüzemekkel, pl. állategészségügyi állomások, javítóállomások, hűtőállomások, raktárak stb.)

Ipari jellegű üzemek

Mezőgazdasági termékeket (növényi és állati) feldolgozó ipari üzemek

Gépgyártási járási kisüzemek

Építőipari üzemek

Kézműipari üzemek (vállalatok)

Esetleg országos vagy megyei feldolgozó üzemek.

c) Az infrastruktúra-hálózat kiépítésén a vízrendszer és a termelést közvetlenül szolgáló egyéb infrastruktúra, a közlekedéshálózat, elektromos hálózat kialakítását értjük.

A vízrendszer kialakításának jelentőségét aláhúzza, hogy Vietnam mezőgazdasági területén a legfontosabb termelési ág a rizstermelés, ezért az öntözés megvalósítása céljából megfelelő be rendezésekről kell gondoskodni. Másrészt Vietnamban az esős időszakban gyakori az árvíz, ezért az árvízvédelem, az árvizek levezetése az öntözéssel összefüggő rendszer kialakítását teszi szükségessé.

Ennek következtében a vízgazdálkodás megszervezése, a szükséges létesítmények megépítése rendkívül szükséges. A vízrendszer nemcsak az öntözésben és árvízlevezetésben játszik nagy szerepet, hanem a közlekedésben és az állattenyésztésben is.

Az agrár-ipari körzet vízgazdálkodási létesítmények a következők lehetnek:

— vízmedencék,

— vízcatornák (öntözési és víztelenítő csatornák),

— gátrendszer,

— szivattyúállomások,

— zsilipek.

Ezen kívül lakossági vízellátási és csatornázási rendszereket is ki kell építeni.

Ki kell építeni a termelést közvetlenül szolgáló infrastruktúrarendszert is, pl. növényvédő állomások, mesterséges megtermékenyítő állomások, járvány- és egészségügyi állomások stb.

A közlekedési hálózat kialakításánál célszerű megkülönböztetni az országos, helyi közlekedéstől (közutak, víziutak, vasutak) a mezőgazdasági üzemen belüli közlekedést. A közlekedési hálózatok kiépítését Vietnamban kapcsolatba kell hozni az öntözéssel és árvízvédelemmel. A járási közlekedési hálózat feladata az, hogy forgalmi kapcsolatot biztosítson a járásközpont, a községcsoport központjai és a községek között, továbbá a járás és a megye, valamint az országos főúthálózat között. A járás közlekedési hálózatát többnyire a közutak, víziutak, esetleg vasutak képezik. A közutak fajtái a következők lehetnek:

— járási főutak,

— községeket összekötő utak.

A települések és a hozzájuk tartozó mezőgazdasági területek közlekedésének azt a feladatot kell ellátnia, hogy a településből, ill. az üzemi központból el lehessen látni az üzemi területet munkaerővel, gépi munkaeszközökkel és a termeléshez szükséges egyéb anyagokkal, valamint megfordítva: a külső területekről a termékeket el lehessen juttatni a településekbe, ill. üzemi központba. Az úthálózat kiépítése nagymértékben függ a szállítóeszközöktől. Általában az üze-

met kiszolgáló utak két fajtája különböztethető meg:

- a teherautókkal történő anyag- és személyszállítás céljainak megfelelően kiépített utak;
- a kerékpáros és gyalogos közlekedés céljainak megfelelően kiépített utak.

Célszerű a mezőgazdasági üzemek tároló épületeit úgy elhelyezni, hogy a közúti, vízi vagy vasúti állomásokkal jó közlekedési kapcsolatuk legyen.

A körzet *energiaellátását* elektromos, esetleg olaj- vagy gázszállító távvezetékkel kell a települések, ipari és mezőgazdasági üzemek igényeinek figyelembevételével biztosítani.

Az elektromos létesítmények a következők:

- 35 kW és 10 kW villanyvezeték,
- 35/10 kW és 10/0,4 kW fokozatú állomások.

Esetenként védőterületeket is kell kialakítani az emberek, az állatok, a növények, épületek, települések, tájak védelmére. A védőterület nagysága és kialakítása a védekezés céljától, a szennyezés mértékétől és sajátos jellegétől függ.

\* \* \*

Vietnam távlati célkitűzése az, hogy a városi és falusi lakosság életszínvonala egyforma legyen. Ezért az ellátás szempontjából a városi település szerkezetének analógiájára az agrár-ipari körzet települési szerkezetének kialakítása a következő lehet:

— A járásközpont (általában középfokú központok) kívánatos nagysága kb. 20 000 fő. A járásközpontokban települnek az ipari üzemek, az igazgatási közintézmények, kulturális-művelő-

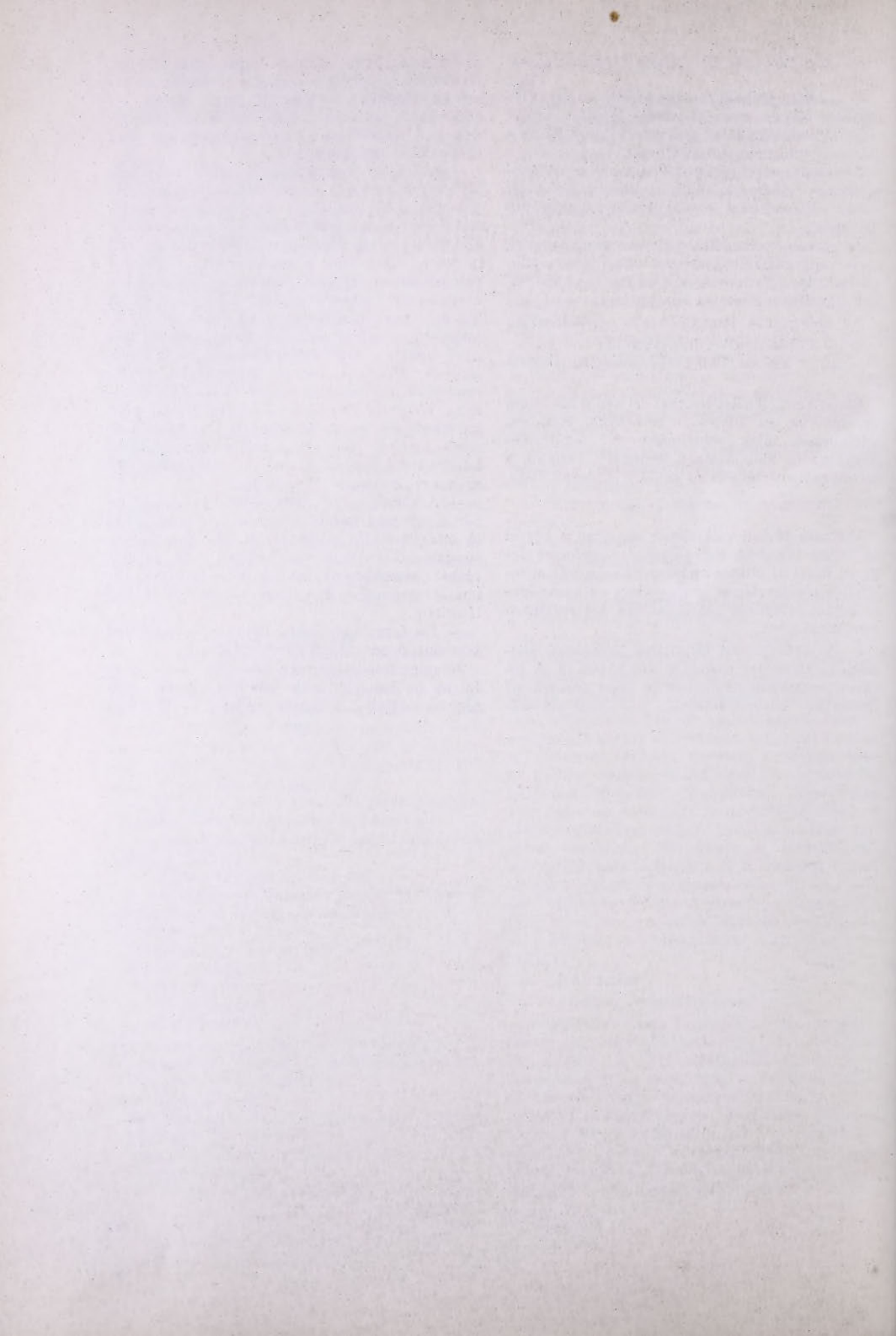
dési-egészségügyi, technikai-tudományos stb. intézmények, amelyek nemcsak a járásközpont lakossága igényeinek felelnek meg, hanem az egész járás lakossága magasabb szintű igényeinek is. A járásközpont tulajdonképpen kis- vagy középvárosnak tekinthető.

— A községcsoport-központ (alsó- vagy középfokú központ) a hozzá tartozó községek lakosságát a községcsoport színvonalának megfelelő fokon ellátó és szervező intézményeknek a székhelye. A községcsoport központjában kell lehetőleg elhelyezni: a gépállomást, a víznyomásmásfokozót, a transzformátort, a vetőmag- és mesterséges megtermékenyítő állomást stb. A községcsoport központjában kb. 5000—10 000 fő lakik, itt az infrastruktúra a saját lakosság igényei mellett a többi község lakosságát is kielégíti. Pl. általános, esetleg középiskolai, orvosi rendelő, sok funkciójú klubok (művelődési házak), könyvtár, konferencia-terem, posta, piac, kereskedelmi és javító-szolgáltatási létesítmények, amelyek nemcsak a mindennapi szükségleteknek felelnek meg, hanem a lakosság időszakos szükségleteit is kielégítik.

— A község — kb. 2000—5000 fős —, amelyben a lakosság mindennapi igényeinek megfelelő infrastruktúra található, pl. általános iskola, óvodák, bölcsődék, orvosi rendelő, klub és kultúrház, kereskedelmi, javítási létesítmények, valamint termelési területeket, raktárakat is kell létesíteni.

— Kis falu — kb. 1000—1500 fős —, amelyben bölcsőde, óvoda, kis üzlet stb. található.

Jelenleg található még 300—500 lakosú aprófalvak is, amelyek csak más települések segítségével tudják a lakosság igényeit kielégíteni.



## AGGLOMERÁCIÓK FEJLESZTÉSE ÉS RENDEZÉSE

A MAGYAR TUDOMÁNYOS AKADÉMIA TELEPÜLÉSTUDOMÁNYI BIZOTTSÁGA ÉS  
A MAGYAR URBANISZTIKAI TÁRSASÁG TUDOMÁNYOS TANÁCSKOZÁSA

A Magyar Tudományos Akadémia Településtudományi Bizottsága és a Magyar Urbanisztikai Társaság az MTA Felolvasó Termében 1977. október 18-án és 19-én „Agglomerációk fejlesztése és rendezése” címmel tudományos tanácskozást rendezett külföldi és hazai előadók részvételével.

A tanácskozást megelőzően az agglomerációk fejlesztésével és rendezésével kapcsolatos időszzerű feladatokról tézisek kerültek megfogalmazásra. Az alábbiakban közreadjuk a tézisek, valamint az előadások és korreferátumok anyagát, s összefoglaljuk a hozzászólásokban elhangzottakat.

### TÉZISEK

#### **Az agglomerációk fejlesztésével és rendezésével kapcsolatos időszzerű feladatokról**

A területfejlesztés és -rendezés elméleti és gyakorlati művelése során világszerte — és újabban hazánkban is — fokozott hangsúlyt kap az agglomerációk témája. Az agglomerációk az urbanizálódásnak jellegzetes, sok sajátos problémát felvető, a gazdasági-társadalmi fejlődés megfelelő fokán elkerülhetetlen képződményei, melyeket mindenekelőtt a városhálózat és ezen belül a nagyvárosok gyors növekedése hozott létre. Általában a külföldi tervezési-fejlesztési gyakorlat a múltban a hazainál nagyobb gondot fordított az agglomerációk sajátos problémáinak feltárására és a megoldások keresésére. E kutatásokban több gazdaságilag fejlett és közepesen fejlett országhoz képest lemaradásban vagyunk. A népesség-, ill. termelés-koncentrációk, tevékenység-koncentrációk az urbanisztikában olyan új problémákat vetnek fel, melyek részben általános érvényű tendenciákat tükröznek, részben társadalmanként, országonként, esetenként egyedi feladatok elemzését és megoldását igénylik.

Ugyancsak megoldásra vár az agglomeráció fogalmának tisztázása. Viszonylagos egyetértés van az agglomerálódás folyamatai, tendenciái megítélésében; nehezebb a nézetek egyeztetése az agglomerációk tartalmát illetően. Ehhez szük-

séges lenne olyan fogalmak, mint pl.: urbanizálódás, városnövekedés, -fejlődés, ingázás stb. pontosabb körülhatárolása, összefüggéseik feltárása és elemzése.

Agglomeráción általában a népesség, a termelő és ellátó tevékenységek viszonylag jelentős területi koncentrációját és ugyanakkor olyan sajátos térbeli megoszlását értjük, ahol egyrészt a társadalmi-gazdasági tevékenységek területi megjelenésében a munkamegosztás mellett magas fokon szerveződött kooperáció és kombináció jut kifejezésre, másrészt az említett társadalmi-gazdasági tevékenységek térbeli megoszlása egységes infrastruktúra, mindenekelőtt közmű- és közlekedési hálózat kiépítését teszi lehetővé és célszerűvé az agglomerációt alkotó településrészek fizikai összefonódásán keresztül.

Külön elemzésre van szükség a hazai agglomerálódás sajátos feltételeinek és perspektíváinak, különböző típusainak konkrét területi jelentkezéseinek feltárásában.

E feltárás során mindenekelőtt az ország gazdasági-népességi-infrastrukturális (általában urbanizációs) szerkezete történelmi fejlődésének és jelenlegi szintjének elemzéséből, valamint nemzetközi összehasonlításából kell kiindulni, hogy a törvényszerű fejlődési tendenciák megállapíthatók, a racionális fejlesztési célok kijelölhetőek legyenek.

Foglalkoztatottsági és gazdasági struktúránk

jelenlegi szintjén egyre nagyobb figyelmet kell fordítanunk arra a nemzetközi tapasztalatra, hogy bizonyos fejlettségi fokon a városfejlődés legdöntőbb elemévé — a korábbi ipar (mint szekunder ágazat) mellett — fokozatosan a szolgáltatások, másrészt a tudományos-technikai haladás komplex folyamata (tercier és kvaterner ágazat) válik.

Az agglomeráció különböző megközelítésben tekinthető összefüggő, egységes egésznek (természeti, gazdasági, műszaki, igazgatási stb. egység). Az egység azonban dinamikus, egyes esetekben viszont csak tendencia-jellegű. A funkcionálásban jelentkező hiányosságok gyakran vezethetők vissza valamilyen típusú egység kialakulatlanlanságára, tökéletlenségére, átmeneti állapotára. Ez utóbbi fontos megnyilvánulási formája lehet a gazdasági ágazatok közötti egyensúly hiánya, a műszaki létesítmények rendszerében tapasztalható aránytalanság, a természeti, gazdasági, műszaki stb. egység összhangjának hiánya.

Az agglomeráció növekedésének megítélése szempontjából jelentős momentum, hogy annak egységét (nagyságrend, területi kiterjedés, a gazdaság komplexitása stb. szempontjából) mikor, illetve milyen mértékig lehet kialakulni tekinteni. Ez minden esetben az adott feltételektől függő mérlegelést igényel és sajátos optimum-feladatként jelentkezik.

Az agglomerációs ismérvek meghatározása, az agglomerációs folyamatok és a múltbeli ilyen folyamatok eredményeinek (agglomerációk) konkrét feltárása előfeltétele az agglomerációk típusokba sorolásának. Az agglomerációk jelleg szerinti csoportosításának fontosságát aláhúzza az a körülmény, hogy a folyamatok összességén belül egyesek kedvező, mások kedvezőtlen megítélés alá eshetnek. A részfolyamatok feltárása és minősítése fontos előkészítő tevékenység a fejlesztés tervezése számára, mivel megjelöli a társadalmi beavatkozás pontjait és irányait a progresszív vonások erősítése érdekében.

Az agglomerációkat jelentőségüknél fogva az arányos fejlesztés feltételeinek jobb biztosítása érdekében célszerű valamilyen szinten (hazai viszonyok között országos vagy megyei szinten) a társadalmi-gazdasági térszerkezet önállóan és egységesen tervezhető elemeként kezelni. Ez esetben a fejlesztés tervezése közvetlenül beépülhet a népgazdasági (közép- és hosszú távú) tervek rendszerébe. (Így pl. az országos szintű tervezésbe indokolt beépíteni a budapesti agglomeráció fejlesztésének tervezését is.)

Ennek gyakorlati előnye kézenfekvő, és mindenekelőtt abban jelenik meg, hogy népgazdasági érdeket figyelembe véve (nem pedig esetleges helyi érdek és érdekeltég alapján) biztosíthatók a fejlesztés számára a szükséges anyagi eszközök.

Másrészt viszont — és az előzőtől részben függetlenül is — a tervezés szempontjából fon-

tos körülmény, hogy az agglomeráció társadalmi-gazdasági növekedésében, műszaki ellátásának alakulásában érvényesülnek-e viszonylag önálló belső törvényszerűségek. Ha igen, akkor a növekedés prognosztizálható, a fejlődés irányait, arányait 15 évnél hosszabb időszakra is előre lehet látni.

Az agglomeráció és az ágazati fejlesztés kapcsolata kétirányú. Feltételezve, hogy az agglomeráción belül, speciális feltételek miatt az átlagos urbánus követelményekhez képest módosulnak az ágazati irányok (pl. viszonylag magasabb a közlekedési, környezetvédelmi stb. ráfordítás), a népesség agglomerációkba tömörülésének foka visszahat a népgazdasági ágak nagyobb területi egységenkénti és országos arányaira is. Másrészt viszont a gazdasági ágak, intézmény- és létesítménytípusok agglomerációs térségeken belüli aránytorzulása — egymáshoz viszonyítva — járhat gazdasági előnyökkel és hátrányokkal, az életmód kedvező és kedvezőtlen irányú átalakulásával is.

Az agglomerációk fokozott hangsúllyal vetik fel a történelmileg kialakult, ill. a mai gyorsan változó igényeket nehézkesen követő, túlságosan merev — mind nehezebben áttekinthetővé váló — közigazgatás ellentmondásait, a közigazgatás és emberek közötti távolság fokozódó növekedését. Problematikus az agglomerációs övezetbe tartozó települések együttes és összehangolt fejlesztése, mivel a tanácsok e funkcionálisan szervezett egységet több, egymástól független állami, igazgatási egységre tagolva fogják át. Problematikus a közigazgatás átalakítása során az evolutív vagy revolutív megoldások előnyben részesítése.

A nagyvárosok közigazgatási problémáinak megoldására nem elegendők a hagyományos szervezeti keretek, új megoldásokra, sajátos szervezeti és koordinációs mechanizmusok kialakítására van szükség. Az alkalmazott megoldások alapvetően három csoportba sorolhatók:

— Egyesítés — a nagyváros és az agglomeráció egységes igazgatási rendszerének kialakítását az agglomerációba tartozó településeknek a nagyvároshoz való csatolásával oldják meg.

— Föderatív megoldás — az agglomerációs gyűrűbe tartozó települések, községek, városok megtartják közigazgatási önállóságukat, azonban valamilyen formában közös önkormányzati, igazgatási szint is létrejön: esetleg az agglomerációs községek, városok közigazgatási szerveit alárendelik a nagyváros szerveinek, vagy az agglomerációs városok, községek fölé egy agglomerációs szintű közigazgatási rendszert építenek ki.

— Horizontális koordináció — a nagyváros és az agglomerációs települések közigazgatási szervei között az együttműködésnek, a koordinációnak különböző módoszatai alakulnak ki. Például a nagyvárosnak és az agglomerációs településeknek közös fejlesztési terve van, vagy ad



hoc bizottságokat hoznak létre a közigazgatás összehangolására, közös érdekeltsgű feladatok megoldására.

Az agglomerációkkal kapcsolatos elméleti és gyakorlati tevékenység a téma interdiszciplináris jellege folytán több érdekelt területen egyidejűleg folyik anélkül, hogy a kutató és tervező szervek között kielégítő kapcsolat, ill. együttműködés állna fenn. Az együttműködés annál fontosabb, mivel az agglomerációs kutatás-tervezés rendkívül adatigényes tevékenység, és realitása nagymértékben függ a rendelkezésre álló adatok hozzáférhetőségétől, amit — mindaddig, amíg az adatok megfelelő központi nyilvántartása meg nem valósul — csak a különböző adatnyilvántartó szervek összehangoltabb kapcsolata biztosíthat.

Az agglomerációk fejlesztésével — rendezésével kapcsolatos munka komplex team-jellege ismételten ráirányítja a figyelmet az oktatási, kutatási, másrészt a termelési tevékenység koordinálására. Az oktatási tevékenység továbbfejlesztése több felsőoktatási intézményünknel folyamatban van vagy előkészítés alatt áll. Kívánatos lenne, hogy a különböző oktatási intézmények egymással és az érdekelt kutató és tervező intézményekkel megfelelő szervezett kapcsolatot tartsanak fenn az erők jobb koncentrációja, a szétforgácsolás elkerülése, az oktatási anyag célszerű fejlesztése, az elmélet és a gyakorlat megfelelő összhangja érdekében.

**Dr. Perényi Imre,**  
a műszaki tudományok doktora:

#### ELNÖKI MEGNYITÓ

Az erőteljes társadalmi-politikai változás, a jelentős gazdasági fejlődés, a fokozott tudományos-technikai haladás és ezzel egyidőben a népesség rendkívül gyors növekedése és nagymértékű koncentrálódása jellemző korunkra. A városi népesség aránya rendkívül módon növekszik: az emberiség  $\frac{1}{3}$ -a városlakó; Európa számos országában meghaladta, illetve megközelítette már az össznépesség 80%-át.

A népesség városokban való tömörülése csak részben történik új városok építése révén, a városépítési folyamat inkább a meglévő városok növekedésében, agglomerálódásában mutatkozik meg. Az országok városhálózatának az élén milliós városagglomerációk — metropoliszok — keletkeznek. A londoni, a párizsi, a madridi, a római, a brüsszeli nagy nyugat-európai metropoliszok mellett a szocialista országokban is ez a folyamat jelentkezik: gondoljunk a moszkvai, budapesti, bukaresti, varsói, prágai, belgrádi agglomerációkra. A Szovjetunióban a metropoliszok hálózatát 13 egymillió lakosnál nagyobb település alkotja. Több százezer lakosú vidéki városok, városagglomerációk igen nagy részben jöttek létre. Számuk Európában közel 500.

Kétségtelen, hogy a nagyvárosi agglomerációk létrejöttének folyamatával tovább nőtt a környezet, a nagyvárosi környezet ökológiai egyensúlyának megbomlása, a víz, a talaj, a levegő szennyeződése, a zajártalmak és a közlekedési balesetek növekedése stb. Mindez a városi életkörülményeket nagyon lerontotta. Mind jelentősebb fejlesztési problémákat vet fel az ipar és népesség halmozott tömörülése, a települések agglomerálódása. Nehézségekbe ütközik e városképződmények üzemeltetésével, igazgatásával összefüggő kérdések megoldása is.

Mi is az a jelenség, amit mi városi agglomerációnak nevezünk? Az agglomeráció nem csupán népességkoncentráció, hanem egyúttal termelés-koncentráció és általában tevékenységkoncentráció, amely jelentős területi koncentrációt eredményez. Ugyanakkor olyan sajátos térbeli rendszer, ahol *egyrészt* a társadalmi-gazdasági tevékenységek területi megjelenésében a munkamegosztás mellett magas fokon szerveződő kooperáció és kombináció juthat kifejezésre, *másrészt* a társadalmi-gazdasági tevékenységek térbeli megoszlása egységes infrastruktúra kiépítését teszi lehetővé és célszerűvé. Ha ezzel a helyzeti lehetőséggel élhetünk is, racionális és ökonomikus térbeli rend alakulhat ki.

Az agglomerációs jelenségek felismerése a közvélemény nyomására a kormányzatokat cselekvésre, koncepciók kidolgoztatására, akciók megszervezésére készítette. Így az agglomerációk létrejöttének spontán folyamatát helyenként már átgondolt, tervszerű fejlesztés vagy legalábbis erre való törekvés jellemzi. Jelenleg szép számban vannak kidolgozva az európai nagyvárosi agglomerációk fejlesztésének tervei, amelyekben az új lakásállomány elhelyezése, a közlekedési hálózat fejlesztése, az ipar rekonstrukciója stb. révén új struktúrák jönnek létre, természetesen gyakran egymástól alapvetően eltérő módon. Találkozunk olyan megoldásokkal, ahol a lakásállomány-többséget elsősorban új lakó- vagy szatellit városok létrehozásával oldják meg, továbbá olyan fejlesztésekkel, amelyek lényegében nem folytatnak jelentős rekonstrukciót meglévő területükön, hanem az új lakásállományt a városhoz tapadó beépítetlen területeken helyezik el, helyenként új, nagy összefüggő városrészeket, szinte új városokat hoznak létre a városhoz közel fekvő területeken. Számos esetben olyan fejlesztés folyik, amelynek során részben helyben épülnek át belső területük erőteljes rekonstrukciója révén, részben új területeket vesznek igénybe. Az utóbbi utat választotta fővárosunk, Budapest is. Tehát az agglomerációk koncepciózus fejlesztésére való törekvésnek számos példájával találkozunk, ezek révén a spontán létrejött agglomeráció egy új struktúra alakításának jegyében fejlődik, illetve fejlődhet.

Sikeres kísérletek is vannak az ilyen nagyvárosi környezetben jelentkező fokozott környe-

zeti károsodás megakadályozására, amelyek révén megállították az ipar további koncentrációját; csökkentették az ipari hulladék ártalmas hatását; ésszerű területfelhasználást, korszerű közlekedési hálózatot alakítottak ki, elérték a zöldterület és vízfelület növekedését; a városkörnyéken üdülő-pihenő övezetet, védő zöldgyűrűt hoztak létre stb. Gondoljunk csak az ilyen irányú moszkvai, londoni erőfeszítések sikereire.

Az agglomerációk fejlesztése előtérbe állítja a történelmileg kialakult és a mai, gyorsan változó igényeket nehézkesen követő, mind nehezebben áttekinthetővé váló közigazgatás ellentmondásait, a közigazgatás és az emberek közötti konfliktus fokozódásának problémáját. Ez a helyzet az agglomerációhoz tartozó települések együttes és összehangolt fejlesztését nehezíti, mivel e funkcionálisan szerves egység több, egymástól független igazgatási egységre van tagolva. Itt is fel kell figyelni azokra a próbálkozásokra, amelyek az agglomerációk igazgatásának kialakítása terén folynak. Találkozunk a város igazgatási határának kiterjesztésével és olyan megoldásokkal, ahol a terület adminisztratív egyesítése, illetve hierarchikus igazgatási rendszerben működő szervezése helyett az agglomerációk fejlesztésének összefogására külön szervezet létesül. Sajnos, fővárosunk fejlődésének jelen szakaszában sem az egyik, sem a másik utat nem választották. Az ilyen helyzet további fenntartása szinte lehetetlenné teszi az agglomerációk tervszerű fejlesztését, optimális üzemeltetését.

Felmerül a kérdés, hogy a városi agglomerációt a spontán kapitalista fejlődés sajátos termékének kell-e tekinteni, és csak a nagy tömörülés negatív környezeti hatásai ellen kell a védelem módozatait megtalálni, vagy korunk elkerülhetetlen jellegzetes települési formájának tervszerű fejlesztési, alakítási problémája-e ez?

Véleményünk szerint itt kétségkívül egy ketős probléma előtt állunk: *egyrészt* a spontán létrejött városi agglomerációk koncepciózus fejlődését kell elősegítenünk, és egyúttal orvosolnunk kell káros környezeti hatásukat, másrészt az összetartozó települések, településcsoportok együttes, tervszerű fejlődését kell biztosítanunk oly módon, hogy végső fokon lehetővé váljék az antagonisztikus város—falusi települési rend felszámolása. Tehát feladatként jelentkezik a településcsoportok, a tervezett agglomerációk tudatos kialakításának kérdése. Az ilyen fejlesztés lehetővé teszi egy csoportos települési rendszer kialakítását, illetve e rendszer szerinti tervezési módszert; olyan különböző nagyságú és jellegű városi és falusi települések összehangolt fejlesztését, amelyek területi-térbeli egységet alkotnak, közös közlekedési, közmű- és más infrastruktúrával, közös központrendszerrel, illetve kulturális, szociális szolgáltatásokkal, valamint egységes rekreációs területekkel rendelkeznek, illetve a fejlesztés során rendelkezhetnek.

Az agglomerációkkal kapcsolatos elméleti munkák a téma interdiszciplináris jellege folytán több érdekelt területen egyidejűleg folynak. Sajnos anélkül, hogy a kutató és tervező szerek között kielégítő kapcsolat, illetve együttműködés állna fenn. Az együttműködés annál fontosabb, mivel az agglomerációkutatás és -tervezés interdiszciplináris volta miatt team-munkát igényel és rendkívül adatigényes tevékenység. A munka realizálása nagymértékben függ a rendelkezésre álló adatok hozzáférhetőségétől, amit — mindaddig, míg az adatok megfelelő központi nyilvántartása meg nem valósul — csak a különböző adatnyilvántartó szervek összehangoltabb kapcsolata biztosíthat.

Konferenciánk célja, hogy elősegítsen *egyrészt* egy ilyen interdiszciplináris összefogást, *másrészt* a hazai és a nemzetközi tapasztalatok cseréjét.

Az agglomerációk tervszerű fejlesztése megkívánja az agglomerációs jelenségek feltárását és elemzését. Ez alapos, sokoldalú, komplex kutatómunkát igényel, amelyet természetesen egy konferencián belül nem tudunk elvégezni, de főbb irányainak meghatározásához segítséget nyújthat a konferencia. A téma interdiszciplináris volta, a fejlesztés, üzemeltetés megoldása kidolgozásának team-jellege megkívánja az egységes szemlélet kialakítását mindazok részéről, akik a feladat megoldásában közreműködnek. A konferencia munkájával elősegítheti ezt.

Az agglomerációs jelenségek feltárására, elemzésére, fejlesztésére eddig végzett hazai munkákból és nemzetközi erőfeszítésekből leszűrt tapasztalatok ismerete nélkül ma már nehezen képzelhető el a további munka ökonomikus viatele. Úgy ítéljük meg, hogy ehhez is nyújthat segítséget konferenciánk, noha itt rendszeres információcsere megszervezése kívánatos.

Végezetül úgy ítéljük meg, hogy konferenciánk hozzájárulhat az agglomerációjelenség sajátos szempontjainak érvényesítéséhez olyan most készülő fejlesztési, rendezési tervekben, mint az országos területrendezési terv vagy olyan törvényalkotó munkában, mint a városépítési törvény.

Ezeknek a gondolatoknak a jegyében a konferenciát megnyitom, és eredményes munkájához kérem mindnyájuk segítségét.

**Dr. Deák Sándor,**  
**a műszaki tudományok kandidátusa:**

**AZ AGGLOMERÁCIÓ MINT AZ URBANIZÁ-  
LÓDÁS SAJÁTOS FORMÁJA, HAZAI JELEN-  
SÉGEI, TENDENCIÁI**

Bonyolult, egyre gyorsabban változó korunk a különböző szakterületeken egyidejűleg a problémák olyan tömegét veti fel, amelyeket nehéz rövid idő alatt megfelelően súlyozni, helyére rakni, nehéz elkerülni a kapkodás, a „divat”-

szertü reflektorfénybe állítás és művelés veszélyét.

E veszély nem kerül el a településtudományt sem, amelynek most, rögtön kellene választ adnia a társadalmi fejlődés mai igényeinek településhálózati tükröződése, ill. a történelem során kialakult településhálózat és településszerkezet között feszülő ellentmondások feloldására. Ilyen körülmények között nem lehet csodálkozni azon, ha egy-egy időnként kiragadott problémakör túlhangsúlyozásával véljük megtalálhatni a megoldás kulcsát: hol az ipar-ipartelepítés, hol a lakásépítés, hol az agglomerálódás, a környezetvédelem stb. válnak elszigetelten kezelt és ezáltal egyoldalúan hangsúlyozott témákká, olykor már szinte olyan közhelyekké, amelyek fásulttá tesznek bennünket e valóságos problémákkal való előítélet-mentes, differenciáltan objektív szembenézésre.

Arra, hogy mai tudományos ülésünk az agglomeráció témáját tűzhette napirendjére, felhatalmaznak bennünket azok az erőfeszítések és tapasztalatok, amelyeket e területen fel tudunk mutatni, de mindez nem feledtetheti, hogy ez a nagy kérdéskomplexum a településhálózat és az egyes települések fejlesztésének csak egyik — bár igen jelentős — tényezője. Feladatunk tehát abban áll, hogy a nemzetközi és hazai tapasztalatok, perspektívák tükrében közelítsük meg az agglomerálódás jelenségének, ill. az agglomerációk kialakulásának szerepét, helyét abban a kérdéshalmazban, amit röviden urbanizációként emlegetünk.

*Életmódváltozás és településhálózat.* Mindezekelőtt vizsgálat tárgyává kell tennünk: vajon milyen mértékben indokolt az agglomerációt kiemelt témaként kezelni, tehát nemcsak mint olyan jelenséget, amely része, fokozata a folyamatos fejlődésnek, hanem mint valami *radikálisan, minőségileg újat*, amelynek a tervezésben és a megvalósításban egyaránt *szemléletformáló* és lényegbevágó *konstrukciós* következményei, kihatásai vannak.

Úgy vélem, amilyen mértékben megbocsáthatatlan a településtudomány szemléletében a folyamatosság, a múltraépülés lebecsülő elhanyagolása (olykor fölüeny elvetése) — és ezzel korábbi társadalmi tapasztalatok, erőfeszítések eredményeinek elfecsérlése, az emberi környezet elszegényítése —, ugyanolyan hiba ott is a bátortalan evolúciót választani, ahol pedig a felgyorsult változások területfejlesztési konzekvenciái — ugyancsak a társadalom energiáinak gazdaságos felhasználása és az új igényeknek megfelelő emberi környezet kialakítása érdekében — radikális intézkedéseket kívánnak.

A kétféle igény konfliktusa szakmai eszmecserék és szélesebb fórumok (sajtó, rádió, televízió stb.) állandó, olykor szenvedélyes vitatémája. A konfliktus nap mint nap felszínen is nyilvánvaló jelentkezése a szélesebb közvéleményt is erősen foglalkoztatja, de vannak olyan elemei is,

amelyek térben és időben egyaránt nagyon át-  
tétélesen, nehezen áttekinthető komplex módon  
érvényesülnek és így mindenekelőtt az érintett  
szakemberek gondját képezik, ami mitsem von  
le e problémák társadalmi jelentőségéből, mesz-  
szemenő kihatásaik elemzésének fontosságából.

A konfliktusnak tűnő kétféle igény semmikép-  
pen sem tekinthető egymással mereven szem-  
benállónak: mindkettő jelentőségének kölcsönös  
elismerése és tisztelete, kompromisszumokra tö-  
rekvő kielégítésük gazdaságosabb és humánu-  
sabb megoldásokat tesz lehetővé.

Egyre inkább olyan térben élünk, amelyet el-  
árasztanak az emberek. Ez sok infrastrukturális  
kényelem, élménygazdagság és ugyanakkor ké-  
nyelmetlenség (környezetszennyezés, stresszha-  
tás stb.) forrása. Témánk szempontjából ki kell  
emelni azt a tendenciát, hogy térben és életmód-  
ban egyaránt növekszik az ember *mobilitás*  
iránti igénye. A térbeli helyváltoztatás mértéke,  
módja és időigénye a mai társadalom életének  
egyik alapproblémája a társadalmi kohézió fon-  
tos eleme, amely döntően befolyásolja az élet-  
módbeli mobilitást, az eltérő funkcionális szere-  
pekre (munka, lakás, pihenés, szórakozás) való  
gyors áttérés lehetőségét, a különböző tevékeny-  
ségek közötti szabadabb választást. A mobilitás  
fontos szerepet játszik társadalmi és települé-  
hálózati fejlődésünk felgyorsulásában.

Az *agrártársadalom* a gazdaság hatására kis  
kollektívákba — falvakba — szerveződött; a  
család gazdasági egység. Mindez autarchikus  
kollektívát, homogén kultúrát, erős falusi cso-  
porttudatot eredményezett. Ebben a népesség-  
ben nincsenek (a mai értelemben vett) indivi-  
duumok és nincs szabad idő sem: a munkaidő  
és szabad idő nem válik el élesen egymástól. Az  
idő felhasználását a nap állása, az évszakok vál-  
tozása határozzák meg, amit időnként ünnepek,  
kulturális megnyilvánulások tarkítanak. A hely-  
változtatáshoz szükséges idő minimális és csak  
annyiban van különösebb jelentősége, hogy  
meghatározza a közösség napi tevékenységének  
hatósugarát.

Az *ipari társadalom* legjellegzetesebb területi  
közösségei a városok. A városok az agrártársada-  
dalomban elsősorban politikai-adminisztratív,  
az ipari társadalomban elsősorban gazdasági  
funkciót töltenek be, legújában fokozódik kul-  
turális-tudományos-szervező szerepük.

A mai társadalom fejlődésének legmeghatáro-  
zóbb tényezője a *tudományos-technikai forrada-  
lom*. Ennek egyik következménye a tevékenység-  
gek, a vállalatok, intézmények térbeli és szerve-  
zeti koncentrációja, növekedésük és egymásra-  
utaltságuk fokozódása. A kommunikáció töké-  
letesedése folytán az ipar egy része és számos  
vállalat kitelepül ugyan a városból, de azok irá-  
nyítása, valamint sok járulékos létesítménye to-  
vábbra is a városi központokban marad, ill. itt  
létesül.

A funkciók területi átszerveződése folytán

egyre nehezebb kategorikusan elszigetelt, elhatárolható városokról vagy falvakról beszélni, helyette ipari, kereskedelmi, adminisztratív, lakó-, agrár-, zöld- stb. övezetek egymást kiegészítő funkcionális egységgé szerveződnek a városi régiókban. A városi régió e mozaikszerűsége a munkamegosztás eredménye és a társadalmi-gazdasági rétegződésben is tükröződik.

Míndezek a jelenségek nem maradhatnak háttálanok a befolyásolásukra irányuló társadalmi reagálások szempontjából sem.

Korábbi századokban, a „lassú érés” során a tudományok mindenekelőtt a tapasztalatokra épülve a gyakorlat nyomában haladtak. Napjainkban, a „gyors változások” korában ez többé nem elegendő. A társadalom számos feladata megoldásának elengedhetetlen feltétele a törvényszerűségek-összefüggések ismeretében bizonyos fokú előrelátás, a nagy valószínűséggel várható jövő előrejelzése, ill. a kívánatos jövő megtervezése. A tudományos-technikai forradalom fogalmában a „tudomány” nem véletlenül kerül a „technika” elé, hanem funkcionálisan megelőzi, előkészíti azt. Különösen áll ez minden olyan társadalmi tevékenységre, ahol a hosszú távra való tervezés folytán a kísérletezés és az eredmények kivárásának, értékelésének lehetőségei erősen korlátozottak. Jellegzetesen ilyen társadalmi tevékenység a települések és településhálózat fejlesztése-rendezése, amelyben tehát különösen kiemelkedő jelentőséget kell tulajdonítani a tudományos előrelátásnak, ezen belül a nem közvetlenül hasznosítható alap kutatásoknak is.

A tudományos-technikai forradalom nagymértékben biztosítja az előrelátás technikai feltételeit; körülményei között a településhálózat-fejlesztés ösztönössége súlyos veszélyeket, ill. ezek elkerülése fontos feladatokat rejt magában:

— A világ, a tágabb és a szűkebb környezet egyaránt, ismereteink gyors bővülésének eredményeképpen mind térben, mind időben „összeszuszorodott”, kölcsönhatásai egyre nyilvánvalóbbakká, ugyanakkor kimutathatóvá és mérhetővé válnak. Ezáltal megnőtt annak a jelentősége, hogy a társadalom fontos döntéseinél a fejlődést meghatározó, valószínűsíthető alternatívákat feltárjuk, elméletileg prognosztizáljuk.

— A településhálózat fejlesztése szorosan kapcsolódik az egész társadalomra kiterjedő tervezéshez. A gazdasági, a területi, a kulturális stb. fejlesztés nem szűkíthető le egyes ágazatokra, a fejlesztés csak komplex társadalmi folyamatokban értelmezhető.

— A tudományos-technikai forradalomig az emberi-társadalmi fejlődést lényegében a természethez való akklimatív alkalmazkodás jellemezte nemcsak biológiai, de társadalmi, történelmi szempontból is. Ha az ember helyenként a maga szempontjából károsan avatkozott is be a természetbe, a beavatkozás viszonylag *lokális* jellegű maradt, világméretben nem veszélyeztet-

te természet és társadalom harmóniáját. Ma viszont ott tartunk, hogy a természetes (érintetlen) környezet kivételes sziget, rezervátum, amelyet külön intézkedésekkel, erőfeszítésekkel kell megőrizni. Az ember egy „második”, *mesterséges környezetet* hozott létre maga körül és ehhez az új, magateremtette környezethez már egyre nehezebben tud akklimatizálódni, egyre több veszélyes, saját létét kockáztató folyamatot indít el, amelynek következményeit nem is próbálja, vagy nem képes felmérni.

Ilyen körülmények között az agglomerálódás tendenciájának, ill. az agglomerációk különböző típusú kialakulásának és fejlődésük jelentőségének három vonatkozását szeretném kiemelni és kissé részletezni:

1. Az agglomerálódás tendenciája objektív valóság.

2. Az agglomeráció új településforma.

3. Az agglomeráció új „lehetőség”.

Az agglomerálódás tendenciája objektív valóság. A történelem során gazdasági és politikai erők hatására új városok, koncentrációk létesültek és meglévők hanyatlottak vagy elpusztultak, de az alapvető meghatározó bázist mindig a már meglévő településhálózati struktúra jelentette. A meglévő központok vonzerejét viszonylag rövidebb távon is hatékonyan ellensúlyozó új központok létesítése járt bizonyos tehermentesítő eredménnyel, sőt hosszabb távon súlyponteltolódásokkal, módosulásokkal, de a történelmileg kialakult településhálózati struktúra, az ezen belül létrejött súlypontok, koncentrációk nagy tehetetlenségű, tartósan fennmaradó, ill. lassan változó-módosuló, a gyorsuló igényváltozásokat gyakran csak súlyos áldozatok árán követni képes adottságoknak bizonyultak.

A tudományos-technikai forradalom korában a már kialakult településhálózati adottságok bázisán fokozódott a koncentráció tendenciája.

Az elmúlt negyven évben (az ENSZ adatai szerint) a világ félmillió lakost meghaladó városainak száma háromszorosra, ezen belül a 2,5 millió feletti lakossága száma négyszeresére nőtt. Ugyancsak ENSZ-prognózis szerint az 1960–2000 közötti negyven év alatt a világ falvakban lakó népessége 1,5-szeresére, ugyanakkor városi lakossága több mint háromszorosára fog nőni.

A növekedés üteme a már kiforrottabb településhálózattal rendelkező fejlett országokban viszonylag lassúbb, a fejlődőkben gyorsabb (Kelet-Európában gyorsabb, mint nyugaton). A nagy agglomerációk lakosszáma gyorsabban növekedett, mint más településkategóriáké, ami a koncentráció fokozódásával, az alacsonyabb népességszámú települések-településcsoportok magasabb fokozatokba való előrelépésével magyarázható.

Az elmondottak is azt mutatják, hogy a területi koncentráció — tetszik vagy nem tetszik — olyan reális valóság, amellyel a jövőben nem mint megszüntetendő, hanem mint megfelelően

korlátok közé szorított, de a célszerű keretek között fenntartandó tendenciával kell szembenézni. Az agglomeráció jellegű koncentráció a korábban egymástól viszonylag elszigetelten, elhatárolhatóan fejlődő települések fokozott munkamegosztás-szerű egymásrautaltságában jelentkezik. Ennek során a különböző történelmi hátterű országok, ill. területi egységek problémái egyaránt azt bizonyítják, hogy mindinkább elkerülhetetlenné válik az elszigetelt egységeken túlmenő mértékű funkcionális koordináció. E koordináció tudatos támogatása, végrehajtása azonban *törvényszerűen fáziskésésben* van a szükségesség felismerésével, és nem pusztán jószándék kérdése. A felismerést, sőt elismerést követő tényleges társadalmi-hatósági pozitív és aktív reagálást több körülmény nehezíti, pl.:

— az összehangolt fejlesztés hiányából származó negatív jelenségek komolysága csak akkor válik nyilvánvalóvá, amikor már súlyos zavarokat okoznak;

— a polarizálódott szervek — szervezetek és intézmények — a megoldásokban nem egyformán érdekeltek;

— a környezet zavaró hatásai közvetlenül nem azokat sújtják, akik azokat előidézik;

— a megoldások gyakran igen költség- és energiaigényesek; továbbá intézkedések bonyolult rendszerének megszervezését, végrehajtását, ellenőrzését igénylik stb.

A társadalmi nyomás is fontos szerepet játszhat a hatóságok pozitív vagy negatív irányú befolyásolásában (pl. a lakosság által kezdeményezett környezetvédelmi akciók a nyugati országokban, ill. egyes hazai „üdülőterületeink” sokszor bírált beépítése).

*Az agglomeráció új településforma.* Korunk nagy társadalmi változásának ellentmondása, az egyfelől a hagyományt, a múltat hordozó „*csoporthatás-elszigeteltség* (osztály, etnikai, nyelvi, nemzeti, kulturális stb. elszigeteltség) mint adottság, másfelől a jövőt tükröző (gazdasági, politikai, kulturális) *integráció*, amelynek tendenciáira a társadalom különböző (többé-kevésbé homogén) egységei beidegződött hagyományaiknak megfelelően, eltérő módon reagálnak. Ez az ellentmondás nem kerüli el a településtudományt sem, sőt az említett ellentmondásokhoz az agglomerációk esetében egy további, területi jellegű ellentmondás kapcsolódik:

— a termelés és a lakosság fokozódó funkcionális *koncentrációja*,

— az urbanizált területek térbeli „szóródása”, *dekoncentrációja*.

Az említett ellentmondások által felvetett agglomerációs problémák közül néhányat kívánok kiemelni:

— Az agglomerációs rendezés optimumkeresése tipikusan *hosszú távú feladat* és mint ilyen általában ellentmondásba kerül a *rövid távú*, sőt *középtávú* tervek tendenciáival, amelyek a meglévő adottságok és új beruházások gyors és

maximális kihasználására törekszenek. Ebben a tekintetben a területi fejlesztést jelenleg túlságosan uralja a prakticista gazdasági szemlélet, ami akadályozza az agglomerációs tervezés jelentős társadalmi előnyeinek kihasználását.

— Eddig a városok mezőgazdaságtól körülvevett *szigetek* voltak, amit a jövő fejlődése kétféle irányban is módosít: egyrészt a gépesített (automatizált) nagyüzemi gazdálkodással a mezőgazdasági területek és népesség „urbanizálódnak”, másrészt a kommunikációs sávok mentén terjeszkedő urbanizáció „körülfolyna” a térbelileg csökkenő, de ugyanakkor intenzifikálódó mezőgazdasági területeket, amelyek így előbb maguk válnak szigetekké, majd az urbanizált táj szerves elemeivé.

— Az új munkahelyek gyors létrehozását eredményező gazdasági hajtóerő olyan *sürgető igény*, amely gyakran nem számol a perspektivikus és a hanyatló, átmenetileg prosperáló termelőbázisokkal, technológiákkal. Az agglomeráló térségekben létrehozott egyes „munkaerőigényes” iparok már most magukban hordozzák a rövid távon belüli hanyatlás, a korai vagy gyakori átcsoportosítások veszélyét. Ezzel gazdasági, politikai és pszichológiai szempontból egyaránt felesleges terhelésnek teszik ki amúgy is túlságosan gyors változásokkal terhelt generációnkat.

A hatóságok — érthető módon — a fejlődő régiókban a szabad munkaerőt lekötő, ill. a fejlett régiókban tökeigényes, kevés munkaerőt igénylő iparokat részesítenek előnyben; utóbbi esetben gyakran figyelmen kívül hagyják azonban, hogy ezek munkaerőigényes járulékos tevékenységeket vonzanak. Ezért az ilyen politika csak nagyon átfogó ágazati és ágazatközi szervezet ellenőrzése mellett lehet eredményes. Nyilvánvaló, hogy az ilyen törekvések könnyen kerülnek egymással konfliktusba a hagyományos helyzetükhöz még sok szállal kötődő régiókban, nagyvárosi agglomerációkban.

— A gazdasági fejlesztésnek, ösztönzésnek a műszaki-gazdasági infrastruktúra megteremtése nyilvánvaló előfeltétele. De a probléma leszűkítése a műszaki-gazdasági infrastruktúrára túlságosan leegyszerűsített, elszegényített koncepció, amely a gazdasági fejlettség megfelelő fokán szükségszerűen mindjobban előtérbe kerülő „*életminőség*” igényét egyszerűen az „*életszínvonalal*” azonosítja, és ezzel figyelmen kívül hagyja a lakosság személyes, specifikus, az urbanus „civilizáción” túlmutató igényeit, lebecsüli a természeti és a művi környezet egyéni karakterének vonzerejét, ill. az uniformizált környezetet tisztító hatását. Ez a probléma olyan mértékben kerül előtérbe, amilyen mértékben és ütemben a lakosság túljut az elemi, alapvető életszükségletek (élelem, ruházzkodás, lakás) ki-elégítésén.

— A regionális tervezés háború utáni kezdeti fellendülésének korszakában a hatóságok és a

tervezők külföldön és itthon egyaránt túlzott reményeket fűztek a decentralizációs koncepciókhoz, lebecsülték a *meglevő nagyvárosok* (a mi esetünkben Budapest) — minden negatív jelenségük ellenére megnyilvánuló — gazdasági-politikai-infrastrukturális vonzerejét. Az elmúlt évtizedek tapasztalatai fokozott mértékben húzzák alá a meglevő nagyvárosok jelentőségét, szerepét az ország vagy egy-egy táj gazdasági, politikai és kulturális életében. Bizonyos mértékig sikerrel kecsgett az ipari foglalkoztatottság decentralizációja, ill. decentralizált koncentrációja, de a tapasztalat szerint ezzel egyidejűleg tovább növekedett — és előreláthatólag növekedni is fog — a döntéseket hozó, ill. előkészítő tercier és quaterner szervezetek koncentrációs hatása.

— Az általános tapasztalat, hogy minél később kapcsolódik be egy társadalom (ország) a nemzetközi fejlődésbe és igyekszik behozni történelmi lemaradását, annál *gyorsabb üteművé* válhat ez a fejlődés (amit a rendelkezésre álló eddigi nemzetközi tapasztalatok, eredmények tesznek lehetővé), ennek megfelelően annál gyorsabb ütemű lehet településhálózatának átalakulása, az új igényekhez való hozzáidomulása is. E törvényszerűség alól hazánk sem kivétel, amelynek az agrárműltből örökölt szétaprózott településhálózatában és népességeloszlásában az iparosodás hatására rohamos átalakulás, koncentrálódás van folyamatban. Összehasonlítva pl. mezőgazdasági népességünk csökkenésének ütemét az Egyesült Államokéval, azt látjuk, hogy azonos mértékű csökkenés — igaz, hogy több mint fél évszázados késéssel, de — harmadannyi idő alatt ment végbe.

Nyilvánvaló, hogy a társadalmi-gazdasági átalakulás ilyen rohamos üteméhez a nagy tehetlenségű településhálózat csak nehezen tud hozzáidomulni. Abban, hogy ez az alkalmazkodás minél gyorsabban, harmonikusabban, a lakosság számára minél kevesebb megrázkódtatással bonyolódik le, különösen fontos szerep jut a településcsoportoknak, ill. azok legurbanizáltabb, koncentrált formáinak az agglomerációknak, ill. agglomerálódó térségeknek. Ebben a vonatkozásban az *agglomeráció új „lehetőség”*, lehetőség a társadalom koncentrációs tendenciái közepette a természettel, a termeléssel, a társadalom humán igényeivel való *jobb harmonia* megteremtésére.

A legutóbbi időkig a város mindenekelőtt létesítmények elhelyezési rendszerét, a természettől való függetlenedést, elszakadást jelentette, nem tulajdonítva különösebb jelentőséget annak, hogy a városi ember is szerves része a természetnek. Ez nem is eredményezett különösebb konfliktust mindaddig, amíg a város mérete és a városban folyó tevékenység nem veszélyeztette a természeti környezettel való megfelelő kapcsolatot és nem élezte ki a város ökológiai problémáit.

A jövő városépítésének fontos feladata a természettel való szakadatlan harmonikus együttélés, amely az egyidejűleg jelentkező különböző koncentrációs (infrastrukturális) igények folytán csak nagy, jól szervezett területi és funkcionális egységekben, *szuperrendszerekben* oldható meg. Ez a felismerés lényegében ellentétes eddigi, hagyományosan belénk rögződött, egyes településekben gondolkozó szemléletünkkel és gyakorlatunkkal. Ma a változó szemlélet átmeneti állapotban vagyunk és az átmenet annál gyorsabb és eredményesebb lesz, minél világosabban, tudatosabban érzékeljük az objektív jövőt, amely felé haladunk.

Miközben a tudatos tervezés eredményeképpen erősödik a város és környéke, a településcsoport ökológiai egysége, belső egyensúlya, ugyanakkor a lineáris kommunikáció révén egyre szorosabbá válik az országos, nagyobb távlatban a nemzetközi népességi és infrastrukturális szerkezethez való kapcsolódása.

Ily módon az agglomerációs szemlélet szabaddá érvényesülése új lehetőséget teremt az elvesztett természeti harmónia visszaszerzésére. A természeti környezet tartalékainak kihasználása, racionális felújítása az agglomeráció területfelhasználásának alapvető kritériuma. Ez nincs ellentétben a dekoncentrációs törekvésekkel (sőt sok tekintetben támogatja azt), de gyakran kerül ellentmondásba a munkahely—lakóhely—szolgáltatás rövid idejű megközelítésének igényével; az agglomerációs rendezés elsőrendű feladata éppen az említett igények egymás közötti és a környezettel való optimális kompromisszuma, amely meghatározza a fejlesztés lehetséges irányait.

Az agglomeráció mint új településforma, mint településcsoportonként kezelt új funkcionális egység megkönnyíti a régi településhálózat korszerű átszervezését: a települések profiljának *fájdalommentesebb* megváltoztatását, sőt áthidalhatja az egyes települések népességszámának stagnálásából, esetleg visszaeséséből származó fejlesztési nehézségeket, biztosíthatja az ilyen települések lakosságának is *korszerűbb ellátását*, fejlődő életszínvonalát, életmódjának kedvező alakítását.

Tervezésszemléleti szempontból a településcsoport, az agglomeráció a *hiányzó láncszem* szerepét tölti be városépítés és regionális tervezés, műszaki rendezési és gazdasági fejlesztési szemlélet között; *rákényszerít* a tervezés különböző szemléletű felfogásának olyan integrációjára, amely a területi tervezés más szintjein is elősegíti a kölcsönös megértés, a komplex módszerek alkalmazásának megerősödését.

Miután a szocialista tervgazdálkodás célkitűzései nem korlátozódnak pusztán a gazdasági fejlődésre, hanem politikai, kulturális térre is kiterjednek (noha ezek gyakran csak lépéshátránnyal képesek az előbbieket követni), e körülmény nem hagyható figyelmen kívül a terü-

leti tervezésben sem, amelyben pedig a gazdasági szempontok az említett okoknál fogva rendszerint túlságosan dominálnak. Célszerű a fenti célkitűzések közül néhány olyat kiemelni, amelyek megvalósítása — ha itt nem is részletezhető módon, de — a területi tervezés eszközeivel, ezen belül külön az agglomerációs tervezés eszközeivel is elősegíthető:

— az agglomerációs tervezés a maga eszközeivel is szolgálhatja a sokirányúan fejlett ember kialakítását, ami nélkülözhetetlen a szükségletek és kielégítésük módjának *humanizálásában*;

— az agglomerációs rendezés a fokozódó szociális felzárkózással, homogenitással egyidejűleg lehetőséget nyújt ezen belül a *differenciálásra*, a helyi adottságok, hagyományok konstruktív felhasználására, egyben segítséget nyújt azoknak az agglomerációs szervezeteknek, intézményeknek a létrehozásához, ill. megerősítéséhez, melyek a szocialista életmód alakítását megfelelően elősegíthetik, támogathatják.

Figyelemre méltó új tendencia a generációk fokozódó különélése (aminek feltétele a nyugdíjas ellátás, anyagi függetlenség, lakás, nyugdíjas-intézmények, gyermekintézmények stb.). A generációs és egyéb társadalmi területi elrendezés (szegregálódás vagy integrálódás) tendenciáját nagymértékben a *lakásvizonyok* és a *lakáspolitiká* határozzák meg, ami egyaránt érinti az egyes lakóházakat, valamint egész városrészeket, településcsoportokat. Az agglomerációs léptékben szervezett lakáspolitiká alkalmat teremt a legkülönbözőbb társadalmi (ezen belül generációs) lakásigények differenciáltabb kielégítésének biztosítására.

Az elmúlt évtizedek fontos változásai közé tartozik egy sor funkciónak a privát szférából (agglomerációs léptékben is) *közösségi szférába* való áthelyeződése, ami ugyancsak növeli az agglomerációs kohézió erőit.

A *szabad idő* növekedésével fokozódik a létfenntartási követelményeken túllépő és társadalmi méretekben jelentkező számos új igény, összes területi, létesítményi és szervezeti konzekvenciájával; kielégítésük a hagyományos város zártabb keretei között többé már nem biztosítható.

A *hazai agglomerálódás helyzetéről és szemléleti problémáiról*. A településcsoportok, agglomerációk léptékében való gondolkodás sajátos átmenetet jelent várostervezés és regionális tervezés között, itt különös mértékben és módon találkozunk az építész-várostervező műszaki-funkcionális és a regionális tervező gazdasági-funkcionális szemlélete. A kétféle szemlélet egymásról tudomás nem vevő korai „kapcsolatlan” ma már túlvagyunk, és a szoros együttműködés szükségessége, sőt igénye elvi szinten kölcsönösnek tekinthető. Ugyanakkor az együttműködés gyakorlati érvényesülését számos objektív és szubjektív akadály nehezíti.

Jóllehet a területi tervezés végső célkitűzései

nyilvánvalóan *össztársadalmi* jellegűek, tehát a politikai-gazdasági-műszaki gondolkozást egyaránt felölelik, mindenekelőtt a társadalom fejlődésének térbeli harmóniáját szolgálják — elkerülhetetlen, hogy időnként a nagy távlatú alapcélkitűzés el ne homályosodjék, háttérbe ne szoruljon a mindennapos gyakorlat szorító részletgondjai közepette.

A koncentrálódás-agglomerálódás nemzetközi érvényű fejlődési törvényszerűség, és ilyen értelemben a nemzetközi tapasztalatok tanulságait komolyan kell elemeznünk.

Ugyanakkor jelenleg hazai agglomerálódásunkat egy konkrét korszak, konkrét nemzetközi környezet, sajátos történelmi adottságok és sajátos társadalmi célkitűzések befolyásolják.

Országunkban még nincsenek teljesértékűen kiforrott agglomerációnak tekinthető térbeli együttesek (beleértve a legfejlettebb budapesti „agglomerációt” is), csupán a fejlődés különböző fokán levő agglomerálódó térségeink vannak. Ez a lemaradás, *elkésztség* különös módon húzza alá, hogy jól éljünk az agglomerálódás adta lehetőségekkel és elkerüljük a spontán koncentráció súlyos következményekkel járó — még elkerülhető — buktatóit.

Fejlődésünk most éli az extenzív szakaszból az intenzív szakaszba való átváltás korszakát. Ahogyan törvényszerű volt az extenzív szakaszban elkerülhetetlen infrastrukturális lemaradásunk, ugyanúgy törvényszerű, hogy a fejlesztés intenzív szakasza elképzelhetetlen a különösen költséges, beruházásigényes *fokozottabb infrastrukturális előrelépés* nélkül.

Az *átmeneti időszak* veszélyes szemlélete lehet a gyors, látható eredményekre törekedni, ugyanakkor az ipari-városi növekedés negatív kihatásaival szembeni „áldozatos” fellépéssel a „gazdagabb” időkre várni; addigra már megszilárdulnak a környezetileg ártalmas és a fejlesztés kedvező *lehetőségeit elzáró* ipari-termelési-városszerkezeti struktúrák. E veszély egyaránt jelentkezik az országos vezető, a nemzetközi koordináló szervek szemléletében, valamint az alsóbb végrehajtás parciális vagy vélt érdekeiben, a helyi intézkedések *elkésztségében*, a megvalósítás rögtönzéseiben és összehangolatlanságában.

Jelenlegi agglomerálódásunkra rányomja bélyegét, hogy az az extenzíven-intenzíven fejlett és a tudományos-technikai forradalom magasabb szintjét képviselő területek egyidejű létezése mellett megy végbe, méghozzá olyan társadalomban, amely a különböző területek *színvonalbeli különbségének csökkentését* egyik fő célkitűzésének tekinti. Ez a „kiegyenlítési” elv elkerülhetetlenül eredményezi az extenzív fejlődési szakaszban az elmaradott területek fokozottabb támogatását, az agglomerálódás viszonylagos visszafogását.

Az is jelenlegi fejlettségi fokunk természetes velejárója, hogy a fejlett központok átmenetileg

(a magasabb szintű automatizáció eléréséig) igénylik a környéki települések szakképzetlen, „betanított” munkaerőt, segéd munkáit, egyben a fejlesztési, anyagi alapok képzésében és felhasználásában is *kiszákmányolják* a környéki településeket. Ezzel egyidejűleg az életszínvonalbeli közeledés ellenére az életmódbeli kontrasztok még élesebbé válnak és ez is fokozza a magasabb szintű központok szívó, ill. az alacsonyabb szintű települések taszító hatását. A társadalom általános fejlettségi fokának emelkedésével egyre érzékenyebben reagál a fejlődés területi aránytalanságaira (a személyes igények, a képzettség, a lakóhely szerinti „társadalmi lehetőségek” stb. aránytalanságaira).

Agglomerációs terveink megvalósítását nehezíti a városrendezés és a regionális tervezés gyakorlata közötti ellentét, elszakítottság, amely annak ellenére, hogy mindkét tervezési műfaj ugyanahhoz az egyre egységesebb térbeli-funkcionális struktúrához kötődik, nem csökken a kívánt mértékben (a kétségkívül megnyilvánuló erőfeszítések ellenére sem). Ez talán azzal magyarázható elsősorban, hogy:

— a *városrendezést* a térbeli konkrét elképzelések, tehát nagyfokú *aprólékoság*, kivitelezhetőség,

— a *regionális tervezést* a programozott, hosszú távú elképzelések, tehát nagyfokú *általánoság* jellemzi.

Ez annál veszélyesebb, mert az egymásra utaltság nyilvánvalóan fokozódik: a területek agglomeráción belüli, sőt azon kívüli, műszaki (közvetlen, konkrét intézkedést követelő) kölcsönhatásai egyre erősödnek, ugyanakkor az agglomerációs fejlődés egyre bonyolultabb társadalmi-gazdasági kérdések prognosztikai megoldását követelik, amelyek eddig a városrendezésben nem kaptak jelentőségüknek megfelelő hangsúlyt.

A térbelileg terjedelmes, de nem „folyamatos” — helyenként „néptelen” — területi rendszerek, amelyek az agglomerációk belső törvényszerűségeit tükrözik, meghaladják a városrendezés megszokott méreteit és szemléletét.

A tervezési programok (legyenek azok társadalmi-gazdasági vagy területi jellegűek) nagymértékben *statikusak*, időhöz, területhez kötöttek és nehezen követik a fejlődés gyorsan változó külső (rajtuk kívül álló) feltételeit. Ehhez járul, hogy a tervek hierarchikus, többlépcsős, visszacsatoló rendszere nehezíti a nyílt, dinamikus tervezési elvek érvényesítését.

Tovább súlyosbítja a helyzetet, hogy mindenkori közigazgatási rendszerből gyakran fakad *szubjektívizmus*, még az elfogadott határozatok végrehajtása, ill. koordinálása is sok nehézségbe ütközik, így az agglomerációs tervek hatékonysága elmarad e tervek színvonalától és ez különös mértékben állítja előtérbe az agglomerációk koncepciózus fejlesztésének szervezeti akadályait. A hosszú távú fejlesztési-rendezési célok

megfogalmazása csak a megfelelő áttekintéssel, információkkal rendelkező központi tervezés szintjén lehetséges. Az agglomerációs jellegű településrendszer nyíltsága folytán a központi tervezés az agglomerációs fejlesztési céloknak csak az egész rendszer szempontjából lényeges elemeit határozza meg. Az egyes (zártabb jellegű) alrendszereknek — amint a nagyobb egyégtől elkülönülnek — saját „belső törvényszerűségei” kerülnek előtérbe és a továbbiakban a szélesebb összefüggésekbe való beilleszkedésüket döntően a helyi vezetés színvonala, előrelátása határozza meg.

Ha ilyen rövid idő alatt is sok megoldásra váró problémát vettem fel, ez nem jelenti az elért eredmények lebecsülését, csupán a feladatok újszerűségét, kihatásainak fontosságát jelzi. Ma még az agglomerációs fejlődés olyan kezdeti szakaszában vagyunk, amikor kezünkben érezhetjük a jövő tervszerű irányításának lehetőségét. Erre a szocialista társadalmi viszonyok *kedvező elvi feltételeket biztosítanak*.

Általában azonban a nagy áldozatokkal készülő agglomerációs tervek megvalósításának jelentős akadály, hogy a megvalósítás során hiányzik az a szervezet, amely a teljes tervezési terület felett megfelelő áttekintéssel, a közös érdekeltiséget szem előtt tartó döntési és végrehajtási hatáskörrel rendelkezik.

Az agglomerációk ügye számos szakterületet érint és foglalkoztat, szempontjaik, szemléletük természetesen eltérő. A téma megközelíthető jogi, műszaki vagy közgazdasági szemlélettel. A sokféle lehetséges szemlélet megfelelő koordinálását a „társadalompolitikai” szemlélet, alapálisan garantálhatja, amely mindenekelőtt a jó társadalmi közérzetet kívánja tudományos előrelátással biztosítani és az adott realitásokkal optimális összhangba hozni.

**Kovács Tibor:**

## AZ AGGLOMERÁCIÓ NÉPESEDÉSI PROBLÉMÁI

Közhelynek számít ma arra hivatkozni, hogy az urbanizáció — világjelenség. Napjaink tudományát az urbanizáció iránt megnyilvánuló fokozott és rendkívül sokrétű érdeklődés jellemzi, amely a városhálózat jelenlegi helyzetének, fejlődési lehetőségeinek és ütemének, a fejlődés vagy még inkább a fejlesztés jövőbeni irányainak beható vizsgálata és feltárása iránt egyaránt megnyilvánul. A fejlett társadalmi munkamegosztás, a rendszeres árucseré és a kifejlett államszervezet talaján megszületett város — különösen a legutóbbi évszázad viharos ütemű fejlődése eredményeként — a társadalmi munkamegosztás nem mezőgazdasági ágazataiban folytatott tevékenységek olyan hányadát koncentráltá, ennek következtében gazdasági szerepe, ellátó funkciói olyan mértékben erősödtek és váltak



meghatározóvá, hogy a városhálózat állapota és fejlődésének intenzitása szinte egy-egy ország gazdasági-társadalmi fejlettségének egyik legfontosabb mércéje, kifejezője lett.

Alig több, mint ötven évvel ezelőtt a világ népességének még egyötöde sem volt városlakó, egy negyedszázad múlva pedig a világ ezredfordulóra előrebecsült 6,1 milliárd főnyi népességének a nagyobbik fele a városokban él. A tevékenységeknek és a népességnek ez a hatalmas méretű területi átrendeződése és koncentrációja nem kis részben továbbra is annak eredménye lesz, hogy a gyors városfejlődési folyamat átcsap a növekvő városok adott keretein és egy térben tágabb, új minőségű településformációt, az agglomerációt hozza létre.

Magyarország népességének fele már ma is városlakó, pontosabban a közigazgatási értelemben vett városok területén él. Ezek a települések nálunk is, mint mindenütt a világon, az ország iparának, kereskedelmének döntő hányadát koncentrálják, a közlekedési érrendszer csomópontjai, az egész lakosság szolgáltatásokkal való ellátásának, igazgatásának központjai, a lakosság életszínvonala emelésének, széles értelemezett életkörülményei javításának hordozói. Közülük a jelentősebbek fejlődésük olyan fókán tartanak, amely lehetővé teszi, hogy a további fejlődési szakaszban a magyar településhálózatban a fővárosin túl kialakuló újabb agglomerációk központjaivá váljanak. Ez a körülmény nyomatékosan aláhúzza az eddiginél intenzívebb agglomerációkutatás szükségességét és időszerűségét.

Hazai területi statisztikánk értelmezése szerint az agglomeráció a termelőerők koncentrációs és centralizációs folyamatainak eredményeként létrejövő olyan településegyüttes, amelyben a környezetéből kiemelkedően fejlett várost és a körülötte fekvő településeket a gazdasági és társadalmi élet szerteágazó területen intenzív kapcsolat köti össze, és ahol a központi városban és környezetében népességtömörülés megy végbe. E településegyüttesben általában felgyorsul a nem termelő ágazatok fejlődése, a központi városban jelentős, magas szintű ellátási funkciók koncentrálnak, melyek összpontosulása következtében az agglomeráció jelentős vonzasközponttá fejlődik, ahová intenzív munkaerőmozgás irányul. Az agglomerációt csupán a népesedési jelenségek oldaláról közelítve tehát az jellemzi, hogy:

— a központi városban és környékén jelentős népességtömörülés megy végbe, amely jórészt bevándorlásból származik,

— az általában hosszú ideig tartó és jelentős méretű népességbeáramlás sajátos, az ország más területeiről lényegesen eltérő demográfiai struktúrát hoz létre,

— az agglomeráció területén jelentős méreteket ölt a lakó- és munkahely szétválása, a településegyüttesben jellemző a munkaerő nagy hányadának napi ingázása.

Nézzük meg ezeket a jellemzőket — bár röviden és vázlatosan — Budapest és a budapesti agglomeráció példáján.

Közismert, hogy fővárosunk az európai nagyvárosok többségéhez képest viszonylag későn, de akkor robbanásszerű gyorsasággal fejlődött nagyvárossá. A Pest, Buda és Óbuda egyesítésével kialakított városterületen 1870 és 1900 között a népesség száma 280 ezerről 732 ezerre emelkedett, és ezzel a lélekszámmal Budapest a századfordulón nagyságrendben a 8. európai város volt. Ebben a fejlődésben meghatározó szerepet játszott a korabeli iparfejlesztés monocentrikus jellege, és a fővárosi munkahelyek számának gyarapodása a vidék népességére rendkívül intenzív vonzást gyakorolt. Ebben a három évtizedben a korabeli főváros területén a népesség száma évi átlagban csaknem 14 600 fővel nőtt, és még nem vált jellemzővé a peremterületek gyors növekedése. A századfordulót követő évtizedekben azonban már a közigazgatási határt körülvevő területekre tevődött át a vonzási súlypont, ahol a népesség évi átlagos növekedése ekkor már nagyobb volt, mint Budapesté. 1941-re már a mai Budapest területén élt az ország népességének 18,4 százaléka. A főváros körül kialakult peremvárosok és peremközségek övezetét hosszú szakirodalmi és politikai vita után 1950-ben csatolták közigazgatásilag a fővároshoz, létrehozva a már 1920 óta emlegetett Nagy-Budapestet. Erre az időre azonban az ipari termelésnek és a nem anyagi ágaknak már olyan koncentrációja jött létre a fővárosban, hogy Budapest és az új határvonalhoz közel fekvő települések népességszámának további növekedését a munkaerő iránti igények kielégítése érdekében már nem lehetett megállítani. Az 1949. évi népszámlálás időpontjában Budapest népessége 1 millió 591 ezer fő volt és 206 ezer fő élt abban a 44 településben, amelyet az 1971. évi 1005-ös kormányhatározat szerint ma a budapesti agglomerációhoz sorolunk.

Az azóta eltelt több mint két és fél évtizedet az agglomeráció népességének további gyors növekedése és egyben az országban elfoglalt súlyarányának növekedése jellemzi. A főváros népessége növekedésének mérséklését célzó különböző intézkedések hatására a településegyüttesben az a tendencia alakult ki, hogy a Budapest közigazgatási határán belül élő népesség növekedésének üteme folyamatosan csökkent, az agglomerációs övezet lakóinak száma pedig egyre gyorsuló ütemben nőtt. 1949 és 1960 között a főváros népessége 13 százalékkal, az övezet két-szeres gyorsasággal, 26 százalékkal nőtt. 1960 és 1970 között a budapesti növekedés mértéke már csak 8 százalék volt, az agglomeráció településeiben azonban ennél 3,6-szer gyorsabban, csaknem 29 százalékkal nőtt a népességszám. 1970 és 1975 között az ütemkülönbség már kereken öt és félszeres. Ez utóbbi öt évben Budapest lakóinak száma az országos átlagot alig meghala-

dó mértékben, 2,5 százalékkal gyarapodott; a 44 település népessége azonban újabb 13 és fél százalékkal nőtt, megközelítette a 400 ezer főt. Ma tehát az ország területének 0,6 százalékát elfoglaló főváros a népesség 19,6 százalékát tömöríti, az agglomerációs övezetben a terület 1,2 százalékán a lakosság 3,7 százaléka él; így ez a központi településeggyüttes az országterület nem egészen két százalékán a népesség több mint 23 százalékát koncentrálja. Ilyen arányú népességtömörülésre nemigen akad példa Európában.

A következő években még e népességtömörülés további növekedésével kell számolnunk és a számítások szerint az V. ötéves tervidőszak végére, 1980-ra a budapesti agglomerációban koncentrált népesség meg fogja haladni az ország lakosságának egynegyedét. A további növekedés elsősorban az övezet településeiben várható, és ez egyrészt további bevándorlásból, de az ediginél jelentősebb mértékben e települések növekvő természetes szaporodásából fog származni. A hosszú évek óta tartó bevándorlási folyamat jelentősen megfiatalította az agglomerációhoz tartozó települések népességének korstruktúráját. Az ország községeiből részint a jelentősebb vidéki városokba, részint az agglomerációba irányuló vándorlás döntő hányada a munkaképesség és a demográfiai propagativitás szempontjából egyaránt legértékesebb korosztályok tömeges lakóhely-változtatását jelentette. Ennek következménye, hogy a főváros agglomerációs övezetében hosszú évek óta az országos átlagot, újabban a gyorsan növekvő vidéki nagyvárosok átlagát is meghaladó szinten van az 1000 lakosra jutó élveszületések száma, és jóval átlagon aluli a nyers halálzási arányszám. Ezek egyenlegeként a természetes szaporodás olyan szintje alakult ki, amely közel kétszerese az országos átlagnak és magasabb a bármely más településcsoportokra számított értéknél. Emellett változatlanul magas szintű, 1000 lakosra számítva évente 13—15 fő a vándorlási nyereség, amihez hasonló értékeket csak a dinamikus növekvő megyeszékhelyek, felsőfokú központok esetében találhatunk. E hatások sajnos ma kevéssé számszerűsíthetők és főleg kevéssé extrapolálhatók nagyobb időtávra. Túl messze vagyunk az 1970. évi népszámlálástól ahhoz, hogy az agglomeráció településeinek korstruktúrája, amelyet azóta 7 év vándormozgalma állandóan módosított, kielégítő pontossággal továbbvezethető és számszerűsíthető legyen. Az 1980. január 1-én sorra kerülő népszámlálás részletes eredményei foghatnak ehhez kielégítő alapot szolgáltatni.

Az agglomeráció népessége a fővárosi munkaerő-szükséglet kielégítésének egyik legfontosabb bázisa. Ennek megfelelően az itt élő népesség gazdasági aktivitása igen magas szintű; megközelíti a fővárosi arányt és meghaladja mind az ország egészének, mind az ország városainak átlagát. A foglalkoztatottság magas mértékén kívül sajátos jellegű e terület keresőinek népgaz-

dasági ág szerinti összetétele is, amely az országtól vagy más nagyobb területi egységektől három vonatkozásban is lényegesen eltér.

Nevezetesen:

— az ipari keresők aránya még Budapest ipari keresőinél is magasabb,

— a mezőgazdasági keresők aránya még a vidéki városokénál is alacsonyabb,

— a szolgáltatásban, az egészségügyi és kulturális ellátásban, a közigazgatásban dolgozó népesség aránya éppen csak megfelel a községi átlagnak.

Az agglomerációs terület keresőinek különleges jellemvonása a nagyarányú ingázás. Az ország keresőinek mintegy 80 százaléka lakóhelyén dolgozik és 20 százaléka jár el munkába más település területére. Az agglomerációban élő népességnek csupán egyharmada dolgozik lakóhelyén és kétharmada ingázik a munkahelyére. Az ingázóknak mintegy 85 százaléka utazik napon ta a fővárosba, a fennmaradó rész döntő hányada is az agglomeráción belüli más településre jár dolgozni, és mindössze 2—3 százalékuk hagyja el ilyen céllal az agglomeráció területét.

A fővárost körülölelő agglomerációs övezet ma, ellentétben a Nagy-Budapest kialakítását megelőző településfejlődési folyamattal, nem a főváros határa mentén kifejlődő peremvárosi gyűrű jellemzi, ez az övezet lényegében rohamosan növekvő népességű községekből áll. Községekből, amelyek lakosságának döntő hányada urbanus jellegű foglalkozást űz, de jórészt nem él urbanus viszonyok között. Kétségtelen, hogy ezen a területen másfél-két évtizede igen intenzív lakásépítés folyik, amelynek mértéke eléri, sőt meghaladja a vidéki városokban tapasztalható, a községek átlagát lényegesen meghaladó ütemet. Ennek ellenére nem sikerült változtatni azon, hogy a laksűrűség az országban a budapesti agglomerációban a legmagasabb. Tegyük ehhez hozzá, hogy ez a lakásépítés, néhány újkeletű kezdeményezést nem számítva, döntően magánerebből, megfelelő területrendezési koncepciók nélkül, sőt nem ritkán építési engedély híjával, a területfelhasználás legkisebb hatékonysága mellett, falusias családi házas beépítéssel folyik, a felszereltség, a közművi ellátottság olyan szintjén, amely általában elmarad az országos átlagtól, sőt 5—10 település esetében még a községek átlagos színvonalától is. Mindez azt eredményezi, hogy Budapest ma egy népességszámában gyorsan növekvő, településképet illetően egyre inkább szétterülő falugyűrű övezi, amelyben természetesen az ide sorolt három várost kivéve, a városias fejlődés jegyei kevéssé ismerhetők fel.

Mindezekben a vonatkozásokban természetesen az agglomerációhoz tartozó egyes településeket illetően igen jelentős differenciáció és szóródás tapasztalható. A népességszám növekedésének fő hordozója az övezeten belül mintegy 20 település, amelyek földrajzi távolságukból és

viszonylag kedvező közlekedési körülményeikből adódóan egyben a fővárosba ingázó munkaerőnek is elsődleges forrásai. Budapesttől távolodva, általában csökkenő tendenciájú mind a népesség növekedése, mind az ingázás mértéke, és az övezet peremén elhelyezkedő települések már inkább olyan értékeket mutatnak, amelyek az agglomeráció határát kívülről érintő települések esetében is rendre kimutathatók.

Sokáig tartotta magát az a nézet, hogy Magyarországon csak a budapesti agglomeráció létezésével kell és lehet számolni, következőképpen a hazai agglomerációkutatás feladata a fővárosi agglomeráció helyzetének, fejlődési tendenciáinak feltárása, illetve a további fejlesztésére vonatkozó koncepció fogalmát a milliós nagyságrendű, világvárosi agglomerációk körére szűkítette le, másfelől figyelmen kívül hagyta nagyobb városaink sajátos területváltozásait, és az agglomeráció jegyeit mindenáron a várost övező településekben tartotta szükségesnek keresni.

Közismert tény, hogy sajátos közigazgatási gyakorlatunkban szinte nem található olyan jelentősebb vidéki város, amelynek területéhez az utóbbi évtizedekben ne csatoltak volna hozzá több-kevesebb vele határos települést. Ez a gyakorlat lényegében azt eredményezte, hogy az egyesítésekkel vidéki nagyvárosaink rendre mintegy előbb magukba olvasztották potenciális agglomerációikat, még mielőtt az ténylegesen kialakulhatott volna. Némi túlzással tehát azt állíthatjuk, hogy a városaink esetében az agglomeráció jegyeit először a közigazgatási határokon belülre került, de ezzel még korántsem integrált településrészek vonatkozásában kell keresnünk és feltárnunk.

Tizenkét jelentős vidéki városunkat, az Országos Településhálózat-fejlesztési Koncepcióban kiemelt felsőfokú és felsőfokú központi szerepkörre kijelölt településeket vizsgáltunk meg abból a szempontból, hogy esetükben fellelhető-e az agglomeráció kialakulására utaló népesedési jelenségek: nevezetesen a népességtömörülés, az intenzív bevándorlás, az ennek hatására kialakuló korstruktúra és a tevékenységek koncentrációja, amely munkaerőt igényel a környező településektől is, vagyis kialakítja az intenzív munkaerő-ingázást.

E tizenkét város népessége a legutóbbi évtizedben rendkívül gyorsan, több mint 24 százalékkal, növekedett, jelenlegi lakónépességük meghaladja az 1,4 millió főt, tehát az ország népességének közel 14 százalékát. Saját környezetük szempontjából nézve az adott terület népességének éppen úgy kiemelkedő tömörülési pontjai, mint az ország egésze tekintetében a főváros, ezek a városok saját megyéjük lakosságának 15—40 százalékát koncentrálik. Népesedési helyzetüket lényegében a következők jellemzik.

Tekintettel arra, hogy vagy hagyományosan nagykiterjedésű, vagy a közigazgatási egyesí-

tésekkel erősen megnövelt területükön népességfogadó készségük egyedüli korlátja a lakásépítés elérhető volumene, nagyszámú bevándorló lakosság letelepítésére képesek; lakosságuk számának növekedési üteme 4—5-szörösen múlja felül az ország népességének növekedési ütemét.

Népességük összes növekedése kétharmad részben a bevándorlásból, általában a saját megyéjük községi népességéből származó bevándorlásból ered.

A bevándorlás ezekben a városokban is fiatal korstruktúrát hozott létre, amely megteremtette az országos átlagot 30—40 százalékkal meghaladó mértékű természetes szaporodási szint kialakulásának feltételeit.

A mégoly gyorsan növekvő népesség sem képes azonban kielégíteni ezen városok munkaerőigényét. A szűkebb-tágabb környék településeinek népességéből több mint 200 ezer fő ingázik naponta e tizenkét város munkahelyeire.

A várost övező települések oldaláról szemlélve, az agglomeráció kialakulására utaló jegyek úgy foglalhatók össze, hogy ezekben a községekben ma még ugyan csak kivételesen fordul elő érzékelhető népességnövekedés, de lakosságuk száma legalább stagnál, vagy lényegesen kisebb mértékben csökken, mint a megye többi községéé. Aktív kereső népességük foglalkozásszerkezete lényegesen eltér a megye községeinek átlagától, értelemszerűen magas a nem mezőgazdasági keresők, illetve a nem a lakóhelyükön dolgozók aránya. A népesség helybenmaradási szándéka fejeződik ki a községi átlagot másfél-kétszeresen meghaladó ütemű lakásépítésben.

Részleges vizsgálataink eredményei arra utalnak, hogy e tizenkét település közül mindenekelőtt Miskolc, Győr és Pécs megyei városok, továbbá Székesfehérvár, Nyíregyháza és Szombathely esetében a legérezhetőbbek az agglomeráció kialakulásának ismérvei. Nem kétséges, hogy ezek a születőfélben levő agglomerációk a bennük tömörült népesség számát illetően egy kisebb nagyságrendet képviselnek, mint a budapesti agglomeráció.

Meggyőződésem ugyanakkor, hogy az agglomerációkat alapvetően nemzeti szemszögből, az adott ország társadalmi-gazdasági fejlődésének és településhálózatában betöltött szerepének alapulvételével kell megítélni és értékelni. Ezek a vidéki nagyvárosok pedig a termelőerőknek és a nem anyagi tevékenységeknek a főváros mellett olyan koncentrált súlypontjai, a népességtömörülésnek olyan központi helyei, amelyek messzemenően kiérdemlik a hazai agglomerációkutatás és -tervezés figyelmét. Hadd tegyem hozzá, hogy megítélésem szerint szocialista viszonyok között az agglomerációkutatásnak nem csupán az a feladata, hogy a korábban jórészt spontán módon kialakult és kifejlődött agglomerációk problémáit tárja fel, és megoldásukban a nemkívánatos jelenségek további erősödésének megállításában vegyen részt, hanem legalább

ennyire azt is, hogy már a kialakulás kezdetétől vizsgálja az érintett területek fejlődési jelenségeit, lényegében tehát már akkor is, ha még csak egyszerű munkaerő-vonzási körzetről van szó, és információival segítse a területi szervezést, a területi vezetést, a szükségszerűen kialakuló agglomeráció átgondolt, előrelátó és irányított fejlesztésében.

A szorosan vett népesedési jelenségek az agglomeráció kialakulásának, kifejlődésének nem okai, hanem következményei. A különböző földrajzi, gazdasági és társadalmi feltételek együtthatására alakul ki az anyagi és nem anyagi tevékenységek olyan koncentrációja, amely kiváltja, megindítja, igényli és fenntartja a népesség földrajzi tömörülésének tendenciáját. Az egészséges, arányos fejlődés megkívánja az adott területen a munkahelyek és a munkaképes népesség száma közötti egyensúlyt, és ennyiben a területen lejátszódó népesedési folyamatok visszahatnak, éspedig segítő vagy gátló módon, az agglomeráció komplex tevékenységi rendszerének fejlődésére. Kézenfekvőnek tűnik, mégis hadd hangsúlyozzuk, hogy a népességgel nem lehet csupán munkaerőként számolni, a zavartalan fejlődés további egyensúlyi feltételek teljesítését is megköveteli. Annak a területnek, amelynek növekvő számú munkaerőt biztosító népességre van szüksége, rendelkeznie kell e népesség fogadásának, letelepítésének, életfeltételei biztosításának, igényei kielégítésének lehetőségeivel is.

A mai magyar településhálózatban a főváros, a budapesti agglomeráció, az említett 12 nagyváros és a körülöttük kezdeti agglomerációs jegyeket mutató munkaerő-szolgáltató településovezet együttesen mintegy 4,2 milliónyi népességet tömörít, az ország lakosságának kereken 41 százalékát. Ez a népesség azonban a már említett területi átrendeződési folyamatok következtében ennél nagyobb arányokat képvisel a munkaképes népességből és a propagatív korosztályokból, kiemelkedő jelentőségű tehát a következő évek természetes szaporodása szempontjából is. Meghatározó jelentőségű az egész magyar településhálózat jövőbeni alakulása szempontjából, hogy ez a népesség milyen településrendszerben, az urbánus fejlődés milyen feltételei között alakítja ki a hazai agglomeráció településegyütteseit.

**Dr. Berényi Sándor,**

a jogtudományok kandidátusa:

#### **AZ AGGLOMERÁCIÓVAL KAPCSOLATOS IGAZGATÁSI KÉRDÉSEK.**

Korunkban az urbanizációs folyamat az össztársadalmi fejlődés egyik meghatározó tényezője, egyben az államigazgatási rendszer továbbfejlődésének is alapvető faktora. Az államigazgatási rendszernek az a mélyreható átalakulása,

amely napjainkban lezajlik és számos közigazgatási reformhoz vezetett el a világ különböző országaiban, közvetve és közvetlenül az urbanizációs fejlődésen és annak egyik jellemző következményén, az agglomerálódási folyamaton alapul. Az alapvető kérdés az, hogy mi az állam szerepe az urbanizációs fejlődésben, az agglomerációs folyamatban, hogyan hat e fejlődésre a szocialista állam és annak tevékenysége, illetve, hogy az urbanizációs fejlődés hogyan hat vissza az államrendszerre, és különösen annak legdinamikusabb alrendszerére, a közigazgatásra. Elsősorban a közigazgatási területi beosztás reformjainál, de a közigazgatás feladatának, szervezetének és irányítási módszereinek az átalakulásában is kimutatható az urbanizációs fejlődés, közte az agglomerálódási folyamat hatása.

Az urbanizációs folyamat egyik legjellemzőbb tulajdonsága a nagyvárosok kiugróan gyors ütemű fejlődése, és szerepüknek az egész társadalmi életben való növekedése, amely sajátos, új minőségi problémákat teremt a környezetvédelemben, a városrendezésben, a tömegközlekedésben, a közszolgáltatásban, a közoktatásban, az egészségügyi ellátásban, a közbiztonság területén stb., azaz lényegében a társadalmi élet minden területén.

A fejlődés szükségszerűen hozza magával a mai korban a nagyvárosi agglomerációk létrejöttét. E nagyvárosi agglomerációk, bár az agglomerálódási folyamat jellemző a közép- és kisvárosokra is, olyan jelenségek, amelyek az államigazgatási rendszer tradicionális keretei között nem oldhatók meg. Ezért a világ számos országában a közigazgatási rendszer hagyományos formái tovább feszítik, fokozzák azok az ellentmondásokat, amelyeket az agglomerálódási folyamat hoz felszínre.

Ilyen ellentmondás például az, hogy a nagyvárosi agglomeráció következtében létrejött társadalmi konfliktusok feloldását célzó programok végrehajtása egy új minőségű, az egész agglomerációra kiterjedő, egységes közigazgatási rendszer keretei között valósulhat meg. Az agglomerációs folyamat viszont, mindenekelőtt a nagyvárosok agglomerálódása, a közigazgatási területi beosztási rendszerrel kerül elsősorban ellentmondásba. Ez az ellentmondás a világ számos országában olyan több évtizedes, akut, megoldatlan helyzetet alakított ki, amely egyik oka annak, hogy a nagyvárosi agglomerációs folyamatot és annak következményeit az alapvető társadalmi ellentmondások és konfliktusok közé sorolják ezekben az országokban. Mindamellett számos más vonatkozásban is, a közigazgatási szervezeti rendszer, annak intézményei, az irányítás módszerei és technikai nem veszik figyelembe ma az agglomerációs folyamat következményeit.

A nagyvárosi agglomerációk reális társadalmi jelenségként közel egy évszázada jelentkeztek a kapitalista országokban. A régebbi évtizedekben

elsősorban az Amerikai Egyesült Államokra és a világ néhány nagyvárosára volt jellemző. Az agglomerációs folyamat extenzív időszakában az egyesítés közigazgatási intézményével oldották fel az agglomerációs folyamatnak a közigazgatási rendszerrel való konfliktusát. A kapitalista országokban ma általános jelenséggé vált a nagyvárosi agglomerációk kialakulása, és a minőségileg új közigazgatási intézményi rendszer elmaradása súlyos konfliktusokat okoz. Lényegileg ez a helyzet ma megoldatlannak tekinthető még akkor is, ha mint például Párizs, London és Brüsszel esetében, eredményesen rendezett, vagy ha számos országban olyan részleges megoldások, intézményes keretek is születtek, amelyeknek értékei vitathatatlanok és tanulmányozásra méltóak.

A szocialista országokban számos helyen már a szocialista forradalmak előtt létrejöttek világvárosi-nagyvárosi agglomerációk, számos társadalmi ellentmondással súlyosan terhelt, és éppen a szocialista forradalom eredményeként lehetett megoldani e nagyvárosi agglomerációk társadalmi gondjait, és kialakítani egységes igazgatási rendszerüket.

A szocialista országok egy részében a társadalmi, gazdasági elmaradottság miatt az urbanizációs fejlődés a szocializmus viszonyai között gyorsult fel, így az agglomerációs folyamatok általánossá válása, a nagyvárosi agglomerációk kialakulása későbbi periódusban jelentkezett. Az urbanizációs fejlődés következményeként ma már általánosan jellemző a szocialista országokra az agglomerációs folyamat és a nagyvárosi agglomeráció kialakulása. Ez a folyamat szükségszerűen igényli nagyvárosi agglomerációk egységes, összehangolt igazgatásának kialakítását. A szocialista társadalmi viszonyok között a nagyvárosi agglomerációk nem jelenthetnek olyan súlyos társadalmi konfliktusokat, mint a kapitalista társadalomban. A társadalmi tevékenység tervszerű irányítása, a tervgazdálkodási rendszer, a hozzá kapcsolódó szabályozó rendszer és irányítási technikák lehetővé teszik a társadalom településrendszerének egységes, összehangolt fejlesztését, biztosítják a településhálózat, a települések tervszerű műszaki kialakítását, környezetükkel való összehangolt fejlesztését. Lehetőséget teremt a népességkoncentráció és az infrastruktúra közötti ellentmondások feloldására a tömegközlekedés, a környezetvédelem stb. területén.

Az államrendet meghatározó demokratikus centralizmus következtében az igazgatási rendszer alapjaiban biztosíthatja az összehangolt igazgatás kialakítását az agglomerációs övezetben, különös figyelemmel arra, hogy a politikai rendszer alapja valamennyi szocialista országban a tanácsrendszer, amely rugalmasan képes alkalmazkodni a társadalmi, gazdasági fejlődés és a településfejlődés követelményeihez.

Éppen ezért a nagyvárosi agglomerációk ki-

alakulását és általában az agglomerációs folyamatot a szocializmus feltételei között az urbanizációs folyamat progresszív elemeként értékelhetjük, amely lehetővé teszi a termelőerők fejlődését, és egyidejűleg a közszolgáltatások gazdaságos ellátását, magasabb szintű emberi életmód elérését.

Mindez azonban nem jelenti azt, hogy a szocialista viszonyok között az agglomerációs folyamat, mindenekelőtt a nagyvárosi agglomerációk kialakulása, ne okozna társadalmi feszültségeket, ellentmondásokat, részben a tervezési, gazdaságirányítási rendszer hibáiból, részben az objektív adottságokból következően. Még kevésbé mondhatjuk azt, hogy a városi és különösen a nagyvárosi agglomerációk összehangolt egységes igazgatási rendszerének kialakítása, amely egyik alapvető feltétele az agglomerációs övezetben jelentkező társadalmi, gazdasági, kulturális problémák megoldásának, ne igényelne különleges közigazgatási intézményrendszert, amely biztosíthatja a szocializmus lehetőségeinek valóra váltását.

A nagyvárosi agglomerációk, de más városi agglomerációk tekintetében is az alapvető kérdés az igazgatási rendszer vonatkozásában az, hogy a területi közigazgatási beosztás ellentétbe kerül az agglomerációs folyamattal, ezért az agglomerációs térség összehangolt, egységes fejlesztése és igazgatása különleges megoldásokat igényel, beleértve a területi beosztás reformját is. Ezt érzékeltetni kívánva, és abból a feltételezésből kiindulva, amely egyébként jellemző, hogy a szocialista országokban kétfokú igazgatási rendszer van, egy területi és egy középfokú szint (ugyancsak területi egység, amelyet a továbbiakban az egyszerűség kedvéért járásnak nevezünk), a városi agglomerációk igazgatása tekintetében a következő főbb variánsok keletkezhetnek:

a) Az agglomerációs övezet nagyvárosa kiemelt város, amely a központi szerveknek van alárendelve, agglomerációs övezete több területre terjed ki.

b) A nagyváros kiemelt a területi szint alól, a központi szerveknek alárendelt, agglomerációs övezete egy területre terjed ki.

Megjegyezzük, hogy az alvariációk száma az említett változatokon belül is igen sok, attól függően, hogy az agglomerációs övezet hány járásra terjed ki, és ezek a járasok vajon egy terület alá vannak-e rendelve, vagy pedig több terület járásában vannak olyan települések, amelyek a nagyvárosi agglomerációs övezetbe tartoznak.

c) A nagyváros a terület székhelye, és a terület alá rendelt, de az agglomerációs övezete több területre terjed ki.

d) A nagyváros a területi székhely, a terület alá rendelt és az agglomerációs övezete egy területre terjed ki. Ezen belül is több alvariáció van, attól függően, hogy az agglomerációs öve-

zet települései egy vagy több járásban helyezkednek-e el.

e) Az agglomerációs övezet nagyvárosa a járás alá rendelt város, és az agglomerációs övezet települései a járás területén találhatók.

f) A nagyváros járás alá rendelt város, agglomerációs övezete több járásra terjed ki.

g) Az agglomerációs övezet nagyvárosa a járás alá rendelt város, agglomerációs övezete több terület különböző járásaira terjed ki.

Nem kétséges, hogy a d)—e) pontokban megjelölt variáns esetében lennének elméletileg a legkedvezőbbek a lehetőségek az egységes, összehangolt igazgatásra. A gyakorlatban viszont ritka az ilyen eset, a b) variáns esetében is a legtöbb szocialista országban kedvezőek a tapasztalatok, ebben az esetben azonban már az összehangolt településfejlesztés, koordináció, igazgatás alapkérdései a kormányzati szervekre tolnak át, ami eleve a legkülönbözőbb problémákat okozza, illetőleg okozhatja.

Előadásom a nagyvárosi, illetve városi agglomerációk igazgatási rendszerének a szocialista országokban kialakult variánsainak, megoldásainak elméleti általánosítására törekszik, figyelemmel a magyar urbanizációs fejlődés következtében felmerült problémákra is.

A szocialista országokban a szaktudományok legújabb kutatási eredményeit figyelembe véve, az agglomerációs igazgatási rendszereknek, intézményeknek a következő négy csoportját alakíthatjuk ki:

A) a nagyvárosi agglomerációba tartozó városok, községek egyesítése a nagyvárossal;

B) a nagyváros tanácsának kiemelkedő jogállása az állami szervezeti rendszerben, a felettes szint koordinációs tevékenysége;

C) a nagyváros tanácsa és a nagyvárosi agglomerációba tartozó tanácsok egységes hierarchikus igazgatási rendszerének létrejötte a nagyváros tanácsának a vezetésével;

D) úgynevezett horizontális koordinációs mechanizmusok kialakítása.

Sorra veszem a megoldásokat, előnyeiket és hátrányaikat.

A) *Az egyesítés.* Az annectálásnak nevezett közigazgatási megoldás lényege, hogy az agglomerációs övezetbe tartozó városokat és községeket közigazgatásilag egyesítik a nagyvárossal. Ezzel a városok és községek önállósága megszűnik és a nagyváros közigazgatásának részévé alakulnak át. Az egyesítés az urbanizációs fejlődés extenzív korszakára jellemző, ma ezt számos tényező akadályozza és általában az egyesítést nem tekinthetjük az agglomerációs folyamat teljes értékű közigazgatási megoldásának. Mindamellet ma is sor kerülhet és sor is kell kerüljön az egyesítésre abban az esetben, ha az agglomerációba tartozó város vagy község teljes egészében beilleszkedik a nagyváros települési közösségébe. Ez azonban az agglomerációs övezetnek csak egyes városai és községei eseté-

ben alkalmazható, mert az övezet városainak és községeinek többségénél a beilleszkedési folyamat még nem zajlott le. Így tehát az egyesítés mellett az agglomerációs övezetbe tartozó városok és községek többsége nem tartozik az egységes közigazgatási rendszerbe és ezért azok a problémák, amelyek a közigazgatási rendszer széttagoltságából származnak, az egyesítés mellett is megmaradnak. Fel kell hívunk a figyelmet a szocialista országokban az egyesítésnek olyan újszerű és korszerű megoldásaira, amelyek jobban megfelelnek a társadalmi fejlődés mai követelményeinek. Romániában például 368 községet csatoltak a municípiumokhoz, amelyek agglomerációs övezettel rendelkeznek, vagy pedig perspektivikusan agglomerációkká válnak.

E településeknek nincs ugyan saját közigazgatási szervezetük, de saját területrendezési tervvel rendelkeznek, amelyek a helyi lakossággal történt megvitatás után hagynak jóvá a városi szervek. Bulgáriában az egyesítés esetén is igen gyakran megmarad a település neve, tanácsi megbízott működik e helyen, akit a település lakóiból választott társadalmi bizottság támogat. Ehhez hasonló megoldás több szocialista országban a közös városi, községi tanács létrehozása, amely együtt jár a község jogi önállóságának megtartásával, tehát a község csupán az önálló népképviselői szerv létrehozásának a jogát veszti el.

Magyarországon az egyesítés a budapesti agglomeráció esetében az 1950-es esztendőben zajlott le, amelynek néhány negatív következménye is volt, miután nem minden település tartozott bele — és lényegében ma sem tartozik bele — a budapesti városi települési közösségbe. Az elmúlt évtizedekben az egyesítésnek — a középvárosokra gondolok itt — szintén olyan formáit alkalmazták, amelyeket nem tekinthetünk a települési érdekvizonyok kedvező szervezeti kifejezési formáinak.

B) *A nagyváros tanácsának kiemelt jogállása,* különleges irányítása, a felettes, központi szervek koordinációs tevékenysége. E megoldás lényege, hogy az agglomerációs övezet nagyvárosát kiemelik a területi beosztás hierarchia szintjéből, rendszerint a nagyvárosok az államhatárolom és államigazgatás központi szervei alá rendelték, mint például Magyarországon Budapest. Mindamellet a szocialista országokban — és pedig elsősorban a Szovjetunióban — a területi szintű tanácsok alá is számos olyan nagyvárost rendelték, amelyeknek kialakult agglomerációs övezetük van. Így például a Szovjetunióban 541 városi agglomeráció van, ebből negyvennégy világvárosi agglomerációnak minősíthető, s a Szovjetunió lakosságának közel 80 százalékát teszik ki. Ezek többsége nem az államhatárolom és államigazgatás központi szervei, hanem a területi szovjetek alá rendelték.

A Szovjetunió mellett Csehszlovákiában (például Brno, Plsen, Kassa), Romániában (a mu-

nicípiumi jogállású városok) és Bulgáriában találunk olyan nagyobb városi agglomerációkat, amelyeknek a városai nem a közigazgatási, azaz az államélet központi szervei alá rendelték, hanem a területi szintű tanácsok irányítása alá tartoznak. Ebben a rendszerben a nagyváros és agglomerációs övezet városainak és községeinek közigazgatási elkülönülése megmarad, nem egységes igazgatási rendszerben működnek, hanem közös felettes szervük — akár az államélet központi szervei, akár a területi szintűek —, amelyek alárendeltek, biztosítja a nagyváros és agglomerációs övezete összehangolt fejlesztését. A nagyváros és agglomerációs térségével kapcsolatos ügyek olyan társadalompolitikai súlyúak, hogy a város fejlesztési terveivel az állami és társadalmi élet legfelső vezető szervei foglalkoznak. Például rendszeresen napirendre tűzik a nagyvárosok és agglomerációs térségük fejlesztésének perspektívikus, koncepcionális kérdéseit, és hosszabb távon meghatározzák a fejlődés fő irányait, biztosítva a fejlesztés anyagi eszközeit, a gyakorlati végrehajtás zökkenőinek az elhárítását is. Így például a Szovjetunióban Moszkva, Bulgáriában Szófia hosszú távú fejlesztésének kérdéseiben a kommunista pártok központi bizottságai hoztak határozatot. A legtöbb szocialista országban a nagyváros és agglomerációs térsége egységes városrendezési tervvel rendelkezik és ezek jóváhagyása a kormány, illetve például a Bolgár Népköztársaságban a Nagy Nemzetgyűlés hatáskörébe tartozik.

A nagyvárosok kiemelkedő jogállása kifejeződik hatáskörének, önállóságának a többi tanácsoktól eltérő magasabb szintjében, és olyan szabályozásban, amely lehetővé teszi, hogy a nagyvárosok gondoskodjanak a nagyméretű lakosságkoncentrációban a szükségletek kielégítéséről, az infrastruktúra megfelelő fejlesztéséről és bizonyos fokig lehetővé teszik azt is, hogy a nagyváros és az agglomerációs térség egységes, összehangolt fejlesztése is megvalósulhasson. E kiemelkedő jogállás egyik sajátos vonása a legtöbb szocialista országban az is, hogy a nagyváros tanácsa irányító, államigazgatási hatáskörökkel rendelkezik az egyes agglomerációs szintű gazdasági kérdésekben az agglomerációs terület felett is, függetlenül attól, hogy az agglomerációhoz tartozó városok és községek nem a nagyvárosoknak, hanem a területi szintű tanácsoknak vannak alárendelve. Így a legtöbb szocialista országban a nagyváros tanácsa tervezi — közigazgatási határain túl is — az egész agglomerációs övezetben a város- és községrendezést, miután ma már az agglomerációnak és a nagyvárosnak rendszerint egységes város-, ill. községrendezési terve van. Ez a helyzet Budapesten is.

Ugyanakkor, mint ez Budapesten is észlelhető, a területi szintű tanács egyes speciális kérdésben a nagyváros tekintetében rendelkezik igazgatási hatáskörökkel. Például a budapesti ter-

melőszövetkezetek felügyeletét a Pest megyei Tanács szervei látják el.

Értékelve ezt az igazgatási formát, megállapíthatjuk, hogy az országos rangú társadalompolitika szintjén a településfejlődés alapvető kérdéseiben biztosítja az agglomerációs térség arányos és összehangolt fejlesztését, de a központi vagy a területi szervek irányító, koordinációs tevékenysége szükségképp nem terjed és nem terjedhet ki a nagyváros és agglomerációs övezete funkcionális kapcsolatainak arra a szűles tőmegére, amely a gyakorlatban kialakult, és amely összehangolt egységes irányítást igényel. Éppen ezért valamennyi szocialista országban a horizontális koordinációs mechanizmusok egészítik ki a központi szervek koordinációs tevékenységét.

C) *A város és az agglomerációba tartozó települések, városok, községek egységes hierarchikus igazgatási rendszere, az úgynevezett „föderatív rendszer”.* Ez a nyugati szakirodalomban is szerepel; én is jellemzőnek tartom ezt a szót anélkül, hogy valóságos föderatív viszonyokat jelentene jogi értelemben.

E rendszer lényege, hogy a nagyváros tanácsa alá rendelik az agglomerációs övezet városainak és községeinek tanácsát. E rendszer éppen ezért, elméletileg, az optimális közigazgatási megoldása az agglomerációs térség összehangolt, egységes igazgatásának. Így a legjobban biztosíthatja a térségben a településfunkciók megvalósítását, az infrastruktúra, az ellátás összehangolt egységes fejlődését, ugyanakkor a leggazdaságosabb megoldását is.

Ezen túlmenően az érdekviszonyoknak a demokratikus centralizmus elve alapján való leghatékonyabb szervezeti formája is lehet, miután megmarad a városok és községek önállósága, önálló képviselői rendszere, önkormányzati jogai is biztosítottak az egységes, hierarchikus igazgatási rendszer keretében. A szocialista államokban Magyarország és a Német Demokratikus Köztársaság kivételével e rendszereknek számtalan válfaja alakult ki. A főbb fajok a következők:

a) az agglomerációs övezetbe tartozó egyes városok és községek a nagyváros tanácsa alá rendelték és az irányítja e városok és községek tanácsait. E rendszeren belül számos alvariációt különböztethetünk meg: a nagyváros kerületi tanácsai útján irányítja a városi, községi tanácsokat; a nagyváros tanácsa közvetlenül irányítja a városi tanácsokat, a kerületi tanácsok útján a községi tanácsokat stb. Ilyen megoldást alkalmaznak különböző szervezeti formákban a Szovjetunióban, Bulgáriában, Csehszlovákiában és Romániában.

b) A városi tanácsra a járási tanácsai funkciókat is átruházták és ezzel egyidejűleg megszüntették a járásokat, és a járáshoz tartozó községek irányítását a városi tanács vette át. Ez a megoldás fordítva is érvényesül szórványosan:

a városi tanácsot szüntették meg és a városi tanács funkcióit a járási tanács vette át. E megoldásokat a Szovjetunió egyes köztársaságaiban alkalmazzák.

c) A nagyvárosi agglomeráció sajátos államigazgatási területi egységnek minősül, ilyenek a Lengyel Népköztársaságban működő, úgynevezett agglomerációs nagyvárosi vajdaságok, amelyek sajátos igazgatási konstrukcióval rendelkeznek: varsói, lodzi, krakkói, wroclavi agglomeráció.

d) A municípiumi jogállású városi tanácsok (Románia), amelyeknek igazgatási hatalma az esetek többségében az agglomerációs térség egészére, azaz-összes településére kiterjed. Az elmondottakból kitűnik, hogy e rendszer csak a b), c), d) változatokban, ezek közül is elsősorban a c) változatban biztosítja valójában az agglomerációs térség egészének egységes, összehangolt igazgatási rendszerét. A többi változatban az agglomerációs övezetben csak azon városi, községi tanácsok irányítása tartozik a nagyvárosi tanácshoz, amelyek különösen szoros funkcionális kapcsolatban vannak a nagyvárossal.

Hangsúlyoznunk kell azt is, hogy nincs egyetlen olyan szocialista ország sem, amelyben az összes agglomeráció tekintetében alkalmazzák ezeket az úgynevezett föderatív rendszereket. Így tehát a Lengyel Népköztársaságban, ahol a nagyvárosi agglomerációs vajdaságokat teljes értékű, optimális megoldásnak minősítettük, csak négy városi agglomerációnál alkalmazzák, a többi agglomeráció igazgatása már más szervezeti konstrukcióban történik.

A Magyar Népköztársaságban az 1971. évi I. törvény, azaz az új tanácstörvény tette lehetővé az úgynevezett városkörnyéki községek kialakítását, azaz egyes községeket a megyei tanács végrehajtó bizottsága nem a járási hivatal útján, hanem a városi tanács végrehajtó bizottságának titkára és szakigazgatási szervei útján felügyel. E megoldás azonban sajnos nem az urbanizációs fejlődés következménye, hanem a járási számának a csökkentéséből következik: több mint 50—60 járás szűnt meg a tanácstörvényt megelőzően és követően. Kényszermegoldás volt, hogy a járási hivatal helyett valamilyen szervezetet kialakítsanak.

A tanácstörvény óta eltelt időszakban mind szélesebb körben alakították ki a városkörnyéki községeket, mind több város kapott ilyen felügyeleti funkciót a városkörnyéki községek tekintetében. Ami viszont a fejlődés pozitív irányába mutat az az, hogy kezd kialakulni a városok és községek együttműködése is a közös érdekű feladatok megoldásában, az egységes fejlesztési politika, az infrastruktúra egységes kereteinek kialakítása is. Meggyőződésem szerint Magyarországon a közép- és kisvárosi agglomerációk tekintetében a városkörnyéki községek ilyen irányú továbbfejlesztése lehet a közigazgatási szervezeti megoldás.

D) A *horizontális szintű államigazgatási koordinációs mechanizmus*. Valamennyi szocialista államban a városi agglomerációk egységes, összehangolt igazgatásának egyik eszközeként működik az úgynevezett horizontális szintű koordinációs mechanizmus, azaz az agglomerációs övezetben érdekelt tanácsok szervezett együttműködése. E horizontális koordinációs mechanizmusnak számtalan szervezeti formája alakult ki.

A legfejlettebb formák közé tartozik, amikor formalizált koordinációs igazgatási rendszer is kialakul. Ilyen például Csehszlovákiában a főváros és a közép-cseh nemzeti bizottságok koordinációs bizottsága. A legfejlettebb horizontális koordinációs mechanizmusok ez idő szerint a Német Demokratikus Köztársaságban alakultak ki a célszövetségek és a községzövetségek formájában, amelyek a teljes értékű koordinációt biztosítják az agglomerációs térségben. A célszövetségeknél és a községzövetségeknél ugyanis egy közös igazgatási rendszer jön létre konföderatív alapon, azaz a mellérendeltség alapján, amely biztosítja az erők egyesítését, a pénzügyi és gazdasági alapok ésszerű felhasználását az infrastruktúra területén. A horizontális koordinációs mechanizmusnak ezen belül számtalan szervezeti formája lehet: az érdekelt tanácsok együttes ülései, szerződés-kötés közös érdekű feladatok ellátására, közös szolgáltatási szervezettek létrehozása, együttes fejlesztési politika kialakítása, pénzügyi eszközök egyesítése, közös igazgatási szervek létrehozása stb.

Meggyőződésünk szerint a horizontális koordinációs mechanizmus — különösen abban a formában, ahogy a Német Demokratikus Köztársaságban kialakult — az agglomerációs térségek igazgatási rendszerének progresszív formája, amely más, már említett igazgatási szervezeti formákkal együtt biztosíthatja az agglomerációs térségben jelentkező igazgatási feladatok megoldását. Így véleményünk szerint szinte valamennyi más igazgatási rendszer mellett elkerülhetetlen a horizontális koordinációs mechanizmusok kialakítása is. Csak a horizontális koordinációs mechanizmusokkal kiegészült igazgatási rendszerek képesek az agglomerációs térségben jelentkező igazgatási feladatok megoldására, és e szervezeti forma rugalmassága lehetővé teszi a jövőben felmerülő társadalmi problémák megoldását is.

Összefoglalva megállapíthatjuk, hogy a nagyvárosi agglomerációk egységes, összehangolt igazgatására többféle rendszer alakítható ki. Ez idő szerint egyetlen igazgatási szervezetet sem preferálhatunk abban az értelemben, hogy az az egyetlen lehetséges és optimális formája a nagyvárosi agglomerációk igazgatásának. Hangsúlyoznunk kell azt is, hogy bármiféle igazgatási rendszert alakítunk is ki, a jelenlegi közigazgatási területi beosztás nem veszi figyelembe az agglomerálódási folyamatokat, így különösen a



nagyvárosi agglomerációk tekintetében hátráltatja az agglomerációval összefüggő társadalmi-gazdasági feladatok megoldását.

Magyarországon külön megoldást igényel a budapesti agglomerációnak az igazgatása, amely elmarad azoktól a követelményektől, amelyeket e térségnek a fejlődése ma már egyértelműen jelez. Budapest esetében egy szervezett, horizontális koordinációs mechanizmus kialakítása ez idő szerint a lehetséges megoldás, annak egyidejű biztosításával, hogy Pest megyében a járási beosztás, a közös községi tanácsok rendszere megfeleljen az agglomerációs települési rendszernek.

Nem kétséges, hogy Budapest esetében a fejlődés későbbi szakaszában az általánosan föderatív rendszerként jellemzett igazgatási konstrukció bevezetése válhat indokolttá. A közép- és kisvárosi agglomerációk tekintetében a városkörnyéki községek rendszerének nem a felügyeleti funkciókra korlátozott konstrukciójának a kialakítása, továbbá a horizontális koordinációs mechanizmusok szervezettebb, fejlettebb formáinak, mint például a célszövetségeknek a kialakítása látszik járható útnak.

**Dr. Bartke István,**  
a közgazdaságtudományok kandidátusa:

**A TERMELŐ TEVÉKENYSÉG AGGLOMERÁCIÓS PROBLÉMÁI, KÜLÖNÖS TEKINTETTEL AZ IPARI TERÜLET REKONSTRUKCIÓJÁRA**

A települési agglomerációk kialakulásában nemzetközi tapasztalatok szerint a termelés jelentős szerepet játszik. Ismeretesek termelésen kívüli, más társadalmi alapon létrejött agglomerációk is, azok azonban inkább sajátos típust képviselnek, vagy kivételt képeznek.

A termelés bázisán kialakuló agglomerációk fejlődésének egyik jellemző mechanizmusa szemantikusan a következő:

A termelés területileg koncentráltan fejlődik, egymáshoz viszonylag közel eső több növekedési pontban, kihasználva a párhuzamos fejlődés által nyújtott és folyamatosan bővülő kooperációs adottságokat. Ez maga után vonja a munkaerő, illetőleg a népesség térbeli összpontosulását, a munka és lakóhely kapcsolatának logikája szerint. A termelőerők vázolt elsődleges koncentrációját annak átgyűrűző hatásaként továbbiak követik, az előbbi a tercier és kvaterner ágazatokra, illetőleg a hozzájuk kötődő népességre vonzó hatást gyakorol. A kedvező helyi adottságokon megindult, azokat bővítve újratermelő komplex fejlődés kitölti a kezdeti növekedési pontok között levő teret, fizikailag is kapcsolódó, összeépülő, bonyolult társadalmi, gazdasági és területi struktúrával rendelkező településformáció jön létre. Az így kialakult agglomeráció mennyiségi szempontból is — mint

például a termelés volumene, a népesség száma stb. — számottevő nagyságrendet képvisel, regionális, illetőleg országos jelentőséggel rendelkezik, a társadalom és a gazdaság területi szerkezetének kiemelkedő eleme.

A termelés térbeli koncentrációjának — amely a körvonalazott települési agglomeráció kialakulásának alapja, feltéve, hogy a többi körülmény is kedvező hozzá — a nagy gazdasági hatékonyság a döntő oka. Igaz ugyan, hogy az említett folyamatok kedvezőtlen gazdasági és főként társadalmi mellékhatásokkal is járnak, azokat azonban az előnyök általában ellensúlyozzák, jöllehet — az adott társadalmi rendtől függően — a hátrányok nem mindig azokra a társadalmi csoportokra hárulnak, amelyek az előnyöket élvezik. E kérdéskör azonban az agglomeráció tervezését, funkcionálását, és az előbbi szabályozását illeti. A termelés ágai közül a vizsgált településforma fejlődésében az ipar játszik döntő szerepet, térbeli koncentrációra való erős hajlama miatt.

Az ipar, ágazati és területi struktúráját tekintve is, hosszú időszak alatt épül be az agglomerációba mint történelmi képződménybe, a mindenkori és időben változó adottságokhoz, társadalmi-tudati színvonalhoz igazodva. Ágazati és területfelhasználási szerkezte az agglomeráción belül kettős úton fejlődik, alakul át; egyrészt mennyiségi növekedés révén, a korábbi struktúrára ráépülve, másrészt a történelmileg kialakult állapot belső átforgatásán, ágazati és térbeli rekonstrukcióin keresztül. Ez utóbbi jellege, feladatai egyrészt az ipar agglomeráción belüli elhelyezkedésétől, másrészt az agglomeráció egészének, így az iparnak is az országos fejlődéshez viszonyított perspektívájától függenek. A termelés és népesség várható dinamikus fejlődése esetén a nevezett strukturális átalakulások extenzív és intenzív forrásai egyaránt felhasználhatók; az előbbieken az ipari és a lakóterületeknek a területfelhasználás egészébe illeszkedő mennyiségi növelését, új ipari és lakossági létesítmények elhelyezését és azokon keresztül megvalósuló szerkezeti átalakítást értve, az utóbbiakhoz pedig a meglévő ipari, lakó- és más területek térbeli átcsoportosítását sorolva.

A termelés agglomerációban játszott szerepét illetően nem hagyható szó nélkül a másik alapvető termelő ág, a mezőgazdaság sem. Termelésének nagyobb kötődése a természeti feltételekhez, a munkahelyek térbeli szétszórtsága, az iparnál (részben az előbbieket miatt) összehasonlíthatatlanul kisebb hajlama a területi összpontosulásra jelentősen korlátozza befolyását a termelés és a népesség koncentrálására. Figyelemre méltóbbak azok a hatások, amelyeket az élelmiszerfogyasztás nagysága és szerkezte révén az agglomeráció az élelmiszergazdasági termelés térbeli megoszlására gyakorol, részint a mezőgazdasági termékek közvetlen fogyasztásra való előkészítésén, részint az úgynevezett városellá-

tó övezetek racionalitásának növelésén keresztül.

A termelés, alapvetően pedig az ipar bázisán kialakult és fejlődő agglomerációk általános nagyságrendi, strukturális vonásait, történelmileg formálódó jellegét értékelve, körvonalazódnak a termelés és az agglomeráció egészének kapcsolatai, a belőle eredő problémák, valamint az ipar területi rekonstrukciójának főbb feladatai. Hazai viszonyok között az utóbbiak a budapesti agglomeráció példáján elemezhetők szemléletesen, nem hagyva figyelmen kívül azt sem, hogy az ország más területein is tapasztalhatók agglomerálódási tendenciák.

A budapesti agglomeráció növekedése a területfelhasználás alakulásán keresztül is jellemzően mutatja a fejlődés történelmi jellegét, a rendelkezésre álló fizikai adottságok, mindenekelőtt az építésre alkalmas területek időbelileg jelentősen eltérő felhasználását, valamint az ebből eredő változatos és a mai városépítési normáknak nem mindenben megfelelő beépítését. A megállapítás igazolására elég talán utalni arra, hogy a főváros határain belül a lakóterületek közé környezetet zavaró, szétszórt kis- és középüzemek, ipartelepek ékelődnek be; a kialakult összefüggő iparterületeket az újabb beépítések nyomán helyenként körülvesszik a lakóterületek; az agglomeráció funkcionális területi egységeit az övezet településeivel való összeépülés nem minden esetben szervezi optimális rendbe. A fejlesztés kellő tervszerűsége fokozódó erőfeszítések árán valósulhat meg. A budapesti agglomeráció mennyiségi növekedésének korlátozására tett, a területfejlesztési stratégiával összhangba hozott, ismert kormányzati intézkedések miatt feltételezhető, hogy az adott térségben a rekonstrukció válik a strukturális átalakítás alapvető, ha nem kizárólagos eszközévé, beleértve a területfelhasználás szerkezetének az átformálását is.

Az ipar makro-ökonómiai szintű területi rekonstrukciójában a folyamat egyik pólusaként kiemelkedő szerepet játszik a főváros, illetőleg a budapesti agglomeráció, jóllehet a növekedési tendenciák eltérő előjelűek az agglomeráció központi településében és az övezetbe tartozó városok és községek egy részében. Az 1970-es évek elejétől az iparban foglalkoztatottak száma a térség egészét tekintve csökken, a termelési volumen emelkedése mellett. E tendencia a hosszú távú tervidőszak folyamán is érvényesülni fog, eredménye a budapesti agglomeráció tartós súlyvesztése az ország iparából, annak területi átesoportosulása révén. A folyamat összhangban van a területfejlesztési irányelvekkel, az előirányzatok utóbbi években tapasztalható „túlterjesztése” azonban aggodalomra ad okot. Szerepet játszik a létszám gyors csökkenésében a munkaerőforrások kimerülése is, ami az ipar hatékonyságát rontja. Ez a körülmény és a tervszerűség fokozódásának követelménye is sürgeti az agglomeráció iparának intenzív és sze-

lektív fejlesztésére vonatkozó koncepció kidolgozását, illetőleg annak végrehajtását.

Az ipar ágazati fejlesztése részben megalapozza annak területi rekonstrukcióját is. A korszerűtlen terméket gyártó üzemek felszámolása, egy sor ágazati struktúrába nem illő üzem vidékre telepítése révén iparterületek szabadulnak fel, amelyek részben más célra hasznosulnak. Más esetekben az ipari terület felszabadítása a közvetlen feladat. Határozatot hoztak a környezetet zavaró, és más városépítési feladatok megoldásának útjában álló ipari üzemek ki-telepítésére, ennek végrehajtása folyamatosan megtörténik.

A kitelepítésnek mint az ipar területi rekonstrukcióját elősegítő akciónak a hatása azonban korlátozott. A vele járó társadalmi ráfordítások (költségek, termelés kiesés stb.) viszonylag nagyok, ezért általában csak a kisebb és elavult üzemek esetében alkalmazható.

Az ipar mezo- és mikroszintű területi rekonstrukciójának — a fogalom tartalmának az ipari területek megszüntetésénél jobban megfelelő — fő formája az üzem áttelepítése agglomeráción belül. Az eredeti telephely felszabadul, más célra hasznosíthatóvá válik, ugyanakkor viszont az üzem az agglomerációban új, esetleg az eredetinel nagyobb területre jut. Jellemző példa erre, hogy az áttelepítésre azért kerül sor, mert a termelő egység az eredeti telephelyén területileg már nem bővíthet.

Az ipar területi rekonstrukciójának, az ipari üzemek tervszerű áttelepítésének jelentős eszköze az előkészített ipari terület vagy ipari park. Ez a telepítési forma, amely a területhasznosítás magasfokú szervezett módja, hatékony eszköz az ipar területi rekonstrukciója számára. Előnyei ismeretesek. Alkalmazása nálunk még esetleges, szélesebb körű elterjedésének egyik feltétele az, hogy tovább növekedjék az ipartelepítés társadalmi méretű szervezetsége, kialakuljanak azok a formák, amelyeken keresztül az elkülönített vállalati források felhasználása időben és területileg koordinálható és így összehangolható a társadalmi érdekekkel. Az ipari park kiválóan alkalmas olyan ipari rekonstrukciós feladatok ellátására — összhangban a területfelhasználás komplex rendszerének korszerűsítésére vonatkozó koncepcióval —, mint a településegységes területén elszórt, környezetet zavaró, kis- és esetleg középüzemek megszüntetése és áttelepítése az agglomeráció arra kijelölt területére, létrehozva az optimális térbeli kapcsolatokat. Az ipari parkok létesítésére tett eddigi kísérletek nem jártak kielégítő eredménnyel. Ez — a településszintű tervezés hiányosságai mellett — elsősorban annak tulajdonítható, hogy túlzottan hangsúlyozták a pótlólagos pénzügyi források lekötésének szükségességét. Megfelelő szervezés mellett azonban az időleges többletráfordítás (eszközmegeleltetés) a minimálisra

csökkenthető és különböző csatornákon keresztül sokszorososan megtérül a népgazdaságnak.

Külön is hangsúlyozni kell, hogy az ipar rekonstrukciója nem választható el a település-együttes minden ágazatra és területre kiterjedő rekonstrukciójától. Az előbbi az utóbbi szerves részeként oldható meg a sokirányú kapcsolatok figyelembevételével és a javításukra vonatkozó elvek érvényesítése mellett. Az ipar fejlesztésének, szerkezeti átalakításának és térbeli újraelosztásának az agglomeráción belül egyensúlyban kell lennie a kapcsolódó ágazatok és a szolgáltatások fejlesztésével. Ha a termelés infrastruktúrájának, például a közmű- és a közlekedési ellátásnak a fejlesztése nem tart lépést az ipar növekedésével, akkor csökken a termelés hatékonysága, a viszonylagos elmaradás az infrastruktúrában az agglomeráció általános gazdasági előnyeit kisebbiti, sőt szélső esetben teljesen meg is szüntetheti. Hasonló következményekkel járhat a szolgáltatás mennyiségének és minőségének színvonalának elmaradása a lakosság társadalmilag indokolt igényei mögött. Ez a munkaerő hiányát válthatja ki, mind mennyiségét, mind pedig szakmai összetételét tekintve, ami a kapacitások nem megfelelő kihasználására vezethet.

A termelés, illetőleg az ipar problémáit taglalva utaltunk a budapesti agglomerációra. Meg kell ezért említeni, hogy hazánkban más térségekben is tapasztalhatók agglomerációk kialakulására vezető tendenciák. Elsősorban Miskolc és környéke emelhető ki ilyen szempontból, ahol a fizikai tervezés már formális agglomerációt vesz számításba, jöllehet nagyságrendet, struktúrát, mennyiséget és minőséget tekintve egészen másról van szó, mint Budapest esetében. Hasonlóság viszont, hogy a termelés, elsősorban pedig az ipar az említett térségben is alapvető koncentráció, ezért az agglomerációk és a termelés viszonyát illető általános megállapítások e területre is értelmezhetők, érvényesek.

**Dr. Misley Károly:**

#### **AGGLOMERÁCIÓK KÖRNYEZETI PROBLÉMÁI, KÖRNYEZETVEDELEM, ZÖLDFELÜLET, ÜDÜLÉS**

Az emberi környezetet képező egykor természetes tájban az ember tájformáló tevékenységének eredményeképpen megindult egy differenciálódási folyamat. A természeti tájalkotó tényezők egyes tájrészleteken belüli különböző módon történő csoportosulása folytán a természetessége alapján egységes tájnak eltérő egységei voltak lehatárolhatók, ezek a természeti földrajzi tájegységek. A helyi adottságok az emberi tájformáló tevékenységet természetesen erősen befolyásolták a tájdifferenciálódás kezdeti stádiumában, de igen nagy a szerepük ma is.

A mezőgazdasági termelés elterjedése idején alakultak ki az első állandó lakóhelyek, majd a

települések. Ezzel a kettős momentummal egy azóta is tartó tájdifferenciálódási folyamat indult el. Az eredeti, természetes tájból elkülönültek a termelőtáj — ebben az esetben a mezőgazdasági jellegű termelőtáj — és a lakótáj elemei. A termelési tevékenység fejlődése és további differenciálódása eredményezte a települések viszonylagosan gyors fejlődését, így nagyobb összefüggő lakótáj-egységek elkülönülését.

A településfejlődési és tájdifferenciálódási folyamat igen hosszú szakaszán keresztül a település környezetével — akkor még egyértelműen természeti környezetével — teljes harmóniában, mondhatnánk egymás létét, fejlődését elősegítő szimbiózisban élt. A település környezete — elsősorban ellátási céllal — mezőgazdasági termelőtáj jelleggel differenciálódott, s biztosította a település élelmezési igényének kielégítését. A településből kikerülő szerves hulladékok pedig a talaj termelőerejének fenntartását, esetleg fokozását biztosították.

Ilyen körülmények között a települések növekedését, fejlődését erősen lehatárolták az alábbi tényezők: a környező mezőgazdasági táj termőereje, a mindenkori mezőgazdasági termelési mód fejlettsége, a termelt élelmiszer természetes vagy mesterséges úton történő eltarthatósága és a közlekedési, illetve szállítási viszonyok fejlettsége.

A települések fejlődésének korai szakaszában az utóbbi két tényező viszonylagos fejletlensége a települések fejlődésének erősen gátat szabott, így az agglomerációk létrejöttét sem engedte meg. Amikor azonban a település növekedése egy olyan szintet ért el, hogy népességét a környező táj élelmiszerekkel, vízzel, esetleg építőanyaggal már ellátni nem volt képes, krízis állt elő, amelynek feloldását az élelmiszertárolás és a közlekedés és szállítás fejlesztése jelentette, esetleg ezzel együtt járva hódító politika, mely ha eredményes volt, más távolabbi területek erőforrásait tette hozzáférhetővé, s így teret engedett a település további fejlődésének.

Az ilyen alapon fejlődéséhez lendületet nyerő település terjeszkedni kezd, s terjeszkedésének eredményeként elfoglalja azokat a mezőgazdasági termelőterületeket, amelyek korábban magának a településnek a létét biztosították. A termelés differenciálódása magával hozta az ipar fejlődését, s kialakította az államigazgatással, a tudománnyal s a hadviseléssel hivatásszerűen foglalkozó rétegeit, mindezek jórészt a településbe tömörülve hatalmas területekre terjesztették ki hatósugarukat.

A fejlődésük kritikus pontját elérő, földrajzilag közel fekvő települések egy, esetleg több központi mag körül történő fejlődése sajátos településformációt hoz létre, amelyet kialakult terminológiánk szerint agglomerációnak nevezünk. Az agglomerálódás igen bonyolult folyamat, amely régebben igen lassan, ma alkalman-

ként rohamos léptekkel megy végbe. A folyamat lényege és előmozdítója a termelőeszközök nagyfokú koncentrációja, amellyel együtt jár a munkahelyek és a népesség számának emelkedése és koncentrációja is. Az agglomerációk kapcsolatai természetesen sokkal összetettebbek, úgy vélem azonban, hogy ezekkel a bevezető előadások ismeretében jelen korreferátum keretei között nem lenne indokolt foglalkozni.

Az agglomerációkban, illetve az agglomeráló térségekben környezetünknek, a tájnak igen fejlett differenciáltságával találkozunk, amelyben a lakótájat és az ipari tájat képező tájalkotó tényezők vannak túlsúlyban. E térségekből az eredeti természetes táj elemei gyakorlatilag számúzva vannak, s a természeti elemek is igen korlátozva vannak jelen. Termelésszervezési és egyéb pénzügyi érdekek miatt az agglomerációk területe igen sűrűn beépített, a beépített és burkolt felületek az úgynevezett szabadterületet és a zöldfelületeket minimálisra korlátozzák; ennek a térség bioklimatikus adottságait rossz irányba befolyásoló hatása igen sok káros következménnyel jár.

Mérsékelt égövi viszonyok között egy térség klimatikus viszonyai annál kedvezőbbek biológiai szempontból az emberi élet számára, minél inkább megközelíti a térség mai klímája annak eredeti, természetes klimatikus viszonyait. Ez nemcsak mikro-, de mezoklimatikus szinten is a biológiailag hatékony zöldfelületek minél nagyobb mennyiségét igényelné.

Ezzel szemben az agglomerációk területén a zöldfelületek csökkenésével párhuzamosan a biológiailag inaktív felületek kerülnek túlsúlyba. Az agglomerációk környezeti állapotát még súlyosabbá teszik a természeti közegeket érő szennyező hatások, melyeknek eredendő oka többnyire az ipari termelés, de az agglomeráció életéhez hozzátartozó kommunális tevékenységnek is jelentős szerepe van a környezet terhelésében.

Az agglomerációkon belül a termelőtáj ipari típusa kerül döntő módon túlsúlyba, míg a mező-, illetve erdőgazdasági jellegű termelés elemei kiszorulnak. Ezt alátámasztja az a tény is, hogy elsősorban az ipari munkahelyek sűrűsödése, amely ma is élő folyamat, az agglomeráció egyik legfontosabb jegye, s ezzel egyidejűleg a mezőgazdasági termelőterület csökkenésének arányán messze túlnövő mértékben csökken a mezőgazdasági munkahelyek száma, tehát a mezőgazdaságban az agglomerációval többé-kevésbé ellentétes folyamat megy végbe. Ebből következik, hogy az agglomerációból a termelési célú zöldfelületek, a mező- és erdőgazdasági területek is kiszorulnak. Az agglomerációt formáló településekben a nem természetesi, hanem elsősorban jóléti, kondicionáló célt szolgáló zöldfelületek mennyisége is minimálisra csökken, s ambícióink ellenére e térségekben ma is jelentős zöldfelület-hiány van.

A kondicionáló célú zöldfelületeknek az agglomeráló településekből való kiszorulásának széles körben ismert társadalmi-gazdasági okai vannak, e folyamat egyik mozgatórugója a minden áron egyre növekvő haszonra szert tenni kívánó kapitalista szemlélet. Ezzel szemben áll az optimális életfeltételeket biztosítani kívánó szemléletünk, melynek eredménye településrendezési gyakorlatunkban a zöldfelületi rendszerek racionális kialakítása. Az agglomeráló térségeken belül is a zöldfelületek növelését, a településszerkezetben betöltött szerepüknek tudatos hasznosítását nemcsak a humánum diktálja, de világnézeti és társadalmi szemlélettől függetlenül is elismertté válik a zöldfelületek azon jelentősége, illetve szerepe, amelyet a munkaerő újratermelésében, az emberi szervezet regenerálásának elősegítésében betöltenek.

Így annak lehetünk tanúi, hogy a zöldfelület jóléti célú elemei: erdők, közparkok, kertek, akkor kapnak ismét jelentősebb mértékben helyet az agglomeráló településekben, de általában a városokban is, amikor többé-kevésbé tudatossá és elismertté válik az a tény, hogy a zöldfelületek — kondicionáló hatásuk révén — voltaképpen termelő funkciót töltenek be, ha nem is közvetlenül. A zöldfelületek, még ha nem is termelési célúak, indirekte termelő erőknél tekintendők az említett indokok alapján.

Az agglomerációk az eredeti természetes tájat nagy kiterjedésű területen gyakorlatilag teljesen művi környezeti elemekkel helyettesítik, eszerint nem tekinthetjük őket az ember természetes igényének megfelelő emberi biotópnak. E tényen túlmenően a tradicionális ipari technológiák alkalmazása, a különböző kibocsátásokat produkáló ipari üzemek nagyfokú koncentrációja, valamint jónéhány kommunális tevékenység eredményeként az agglomeráló térségekben a természeti közegek szennyeződése olyan mértékűvé válhat helyenként és alkalmanként, hogy a térség nemhogy nem tekinthető az emberi igényeknek megfelelő biotópnak, de egyszerűen az emberi élet, de legalábbis az egészség, veszélyeztetetté válhat.

Az agglomerációk területén jelentkező legjellemzőbb környezeti problémák: a levegő szennyezettsége, a vizek szennyezettsége, a megfelelő mennyiségű és minőségű víz biztosítása, a különböző eredetű hulladékok ártalmatlanítása, illetőleg elhelyezése, továbbá az egészségkárosító méreteket öltő zaj. Környezeti probléma még természetesen a kondicionáló zöldfelületek hiánya, s ezzel együtt jelentkezik a rövidebb-hosszabb ideig tartó üdülés terüli szolgáló területekben való szegénység. Mindezek a környezetvédelmi problémák széles körben ismertek, a megoldásuk módját ismerjük, természetesen azt is tudjuk, hogy a szükséges akciók végrehajtását milyen okok akadályozzák. E tekintetben a világ országai nemigen különböznek egymástól.

Az agglomeráló környezeti problémái kö-

zül érintőlegesen itt egyet emelnék ki. Nevezetesen: a megfelelő mennyiségű és minőségű víz biztosításának a kérdését. Érdekes módon valaha a települések fejlődésének korlátait egyéb természeti erőforrások rendelkezésre állása vagy hiánya mellett a vízkészletek mennyisége és hozzáférhetősége szabta meg. Majd a technika fejlettsége hosszú időszakon keresztül ezt a tényezőt jó néhány esetben kikapcsolta a korlátozó tényezők közül, s ma ismét ott tartunk, hogy a józan ész mellett a vízkészletek korlátozzák egyes agglomerációk további növekedését, mert a kommunális vízigényt messze meghaladó ipari vízigény kielégítése még a mai technika mellett is gyakran korlátokba ütközik.

A víz mellett az agglomeráció területén rendszeresen „hiánycikként” jelentkeznek a zöldfelületek, pedig azoknak az ember életére gyakorolt hatása szükségszerű jótétemény, mert túl azon, hogy mint a hely természeti elemei, kedvező hatásokat fejtenek ki, még a mesterséges környezeti ártalmak mérséklését is nagymértékben biztosítják. Szinte azt mondhatjuk, hogy az ember környezetét érő mindennemű kedvezőtlen hatást mérsékelnek, esetleg kiküszöbölnék, s általános környezetvédelmi gyógyszerként használhatók. E medicina esetében, úgy vélem, túladagolástól nem kell tartani.

A zöldfelületek a növényzet biológiai, de fizikai hatása eredményeképpen is csökkentik a levegő szennyezettségét a levegőben aeroszol állapotban jelenlevő szilárd, folyékony vagy gáz-nemű anyagok abszorbeálásával. A zöldfelület baktericid hatása révén a levegő kórokozó tartalmát mérsékli. Védi a vizek tisztaságát, védi a talajt. Klímabefolyásoló hatása mérsékelt ég-övünk alatt igen fontos tényező; ilyen a lég hőmérsékletre gyakorolt kiegyenlítő hatás, a levegő relatív páratartalmának fokozása, indirekte a napsütéses órák számának emelése, továbbá helyi légmozgások keltése, nagy sebességű szelek erejének mérséklése. Ezt a sort kiegészíti még a növényzet kedvező pszichológiai hatása.

Mindezek a jótétemények egyértelműen indokolják, hogy a zöldfelületeknek az emberi településekben, különösen a legurbanizáltabb térségekben, az agglomeráció területein különös figyelmet szenteljünk, és az egyéb igen fontos éghajlati tényezők nyújtotta lehetőségek komplex kihasználásával biológiailag, de településtagoló hatásukban is hatékony zöldfelületi rendszereket hozunk létre. A zöldfelületi rendszerek tervezésének a fenti cél biztosítása érdekében át kell lépni ma már nemcsak a települések belterületi, de közigazgatási határait is, s a rendszerek megtervezésénél figyelembe kell venni a kondicionáló hatás érdekében telepített zöldfelületek mellett az elsősorban termelési funkciót betöltő zöldfelületeket is, amelyeknek biológiai hatása egyáltalán nem hanyagolható el. Törekedni kell arra, hogy az agglomerációt át-meg átszóják a zöldfelületek, amellett, hogy

egy-egy elemeket összefognak, szükség szerint másokat egymástól szeparálnak. A káros kibocsátásokkal bíró létesítményeket nem tudjuk minden esetben technológiai beavatkozással megszüntetni szennyezést emittáló tulajdonságuktól, káros környezeti hatásaitól a lakó- és egyéb létesítményeket zöldfelületi eszközökkel lehet és kell sok esetben megóvni.

Sajnos, az agglomerálódó térségeken belül, éppen a termelőeszközök agglomerálódásának eredményeképpen, a speciálisan nem termelő, kondicionáló zöldfelületekben igen nagy a hiány, s ezek első helyen épp az agglomerálódás alapvető indokai miatt kerültek száműzésre. Pedig a zöldfelületek nemcsak környezetvédelmi szerepet töltenek be, hanem az agglomerációban tömörült népesség rekreációjának színhelyeként is alapvető jelentőségűek.

Az emberi szervezet regenerálódásához szükséges üdülés jórészt természeti adottságokhoz, tényezőkhöz kötött, közülük a víz és a domborzat mellett a zöldfelületek, erdőterületek, parkok játsszák a legfontosabb szerepet. A hiperurbanizált térségekben a szabadban töltött napi pihenési idő eltöltése terül szolgáló kertek, közparkok e funkciójának fontosságát aligha kell hangsúlyozni, de hangsúlyozni kell a zöldfelületi rendszer részeként betöltött szerepüket.

A hétvégi és a tartós üdülés már kevésbé kötött az agglomeráció részét képező településhez. A hosszabb időtartamú üdülés helyéül szívesen választunk olyan térséget, ahol a természeti adottságok biológiai és pszichológiai szempontból is jóval kedvezőbbek állandó lakóhelyünk adottságainál. Ezeket a területeket azután ellátjuk a művi környezet különböző elemeivel, s a kellő komfort biztosítása érdekében a műszaki infrastruktúra létesítményeivel.

Az ilyen jellegű fejlesztés eredménye lehet üdülőtájak létrejötte, amelyekben belül a természeti és társadalmi tájalkotó tényezők közül az üdülési lehetőségeket nyújtók vannak túlsúlyban.

Amíg ezek egymással többé-kevésbé egyenlőben vannak, üdülőtájról beszélhetünk. De hazai tapasztalatunk is van már arra, hogy a megnövekedett üdülési igény a beruházási kedvvel együtt egy-egy üdülőtáj fejlődését olyan irányba orientálta, hogy az üdülési lehetőségeket biztosító természeti és társadalmi tájalkotó tényezők közül a természetiek kárára a társadalmi tájalkotó tényezők kerültek túlsúlyba, s így az üdülés egyes térségekben agglomerálódást elősegítő momentumává vált.

Megfelel-e ez a megállapítás az agglomeráció klasszikus értelmezésének, vagy a fogalom mérsékelt átértékelése került itt megfogalmazásra? Véleményem szerint az előbbi a tényszerű, mint-hogy az agglomerációra jellemző a termelőeszközök nagyfokú koncentrációja mellett a munkahelyek és a népesség számának emelkedése és koncentrációja is. Ez egyes üdülőtájainkra is

igaz, még ha a hazai üdülés túlnyomóan idényjellege miatt a térségek ezeket a jegyeket nem is hordják magukon permanens módon.

Így az üdülés és az agglomerációk, illetőleg az agglomerálódás problémaköre igen bonyolulttá válik, mert addig, amíg a tradicionálisan értelmezett agglomerációkból az üdülési létesítmények s a funkciójukat teljessé tevő természeti tényezők kiszorulnak, másutt pont az ilyen létesítmények, illetőleg járulékos létesítmények sűrűsödése idéz elő agglomerálódást. S ahogy valaha a települések fejlődésében kritikus pontként jelentkezett az az állapot, amikor a település létét biztosító természeti környezet terhére kezdett a város terjeszkedni, s így az őt létrehozó tényezők egyik alapvető elemét szüntette meg, úgy ma ugyanazt tapasztaljuk egyes frekvenciát üdülőtájakon, hogy a település, az agglomeráció terjeszkedése révén éppen a térség alapvető funkcióját biztosító természeti tényezőket szünteti meg, ezzel mintegy megfosztva az üdülőtájat az üdülőtájjá tevő tényezők legfontosabb elemeitől.

A természeti adottságok leromlása vagy megszűnése a tájat üdülésre alkalmatlanná teheti. Úgy vélem, hogy ez ma már igen reális veszély, s ezért javaslom, hogy ennek a témának szakmai közvéleményünk, s rajta keresztül tudatosan egész társadalmunk egyre fokozódó figyelmét szenteljen.

**Dr. Borsos József,**  
a műszaki tudományok kandidátusa:

#### AGGLOMERÁCIÓK MŰSZAKI INFRASTRUKTURÁLIS KÉRDÉSEI: KÖZMŰVEK

A közművesítés és a közművek üzeme szempontjából — mint sok más téren is — el kell különíteni az agglomerációk két fajtáját; az egyik egy metropolis és a vele kölcsönhatásban élő környék (Budapest), a másik egy vagy több nagyobb város köré csoportosuló, de egymástól súlyban kevésbé különböző települések sora, például: Miskolc—Kazincbarcika—Sajó—Bódvavölgy, Pécs—Komló és környékük, Szeged—Algyő és a szénhidrogénvidék, Tatabánya—Oroszlány—Tata stb.

A következőkben a közművek tágabb köréről kívánok szólni. Nem lehet ugyanis ezt a kérdést tárgyalni anélkül, hogy a hazánkban még mindig nagy kiterjedésű vezetékes vízzel ellátott, de szennyvízcsatorna-hálózattal nem rendelkező területekkel, valamint a környezetvédelemben és szennyvízelvezetésben fontos szerepet játszó szemét- és hulladékproblémával ne foglalkoznánk.

Mielőtt az egyes közmű szakágak agglomerációs vonatkozásairól beszélnék, néhány általános gondolatot vetek fel.

1. Köztudomású, hogy a közművek létesítme-

nyei közül az összes költségek legnagyobb hányadát a hálózat emészti fel. A hálózat viszont abban az esetben gazdaságos, ha kapacitását kihasználják, amit számszerűleg leginkább az egy ellátott lakosra jutó ún. fajlagos vezetékhozzajellemez. Mindez összefügg a lakosság sűrűségével az ellátott területen. A lakosság túlzott koncentrációja viszont fokozott környezeti ártalmakra vezet és a városfejlesztés sok területén költségugrásokat eredményez.

Komplex vizsgálatokat kellene végezni arra vonatkozóan, hogy előnyös-e, illetve milyen mértékig előnyös a tisztán közműves szemlélettel előnyösnek látszó lakosság-koncentráció agglomerációinkban.

2. Közműszempontból is felül kell vizsgálni azt a látszólagos érvekre támaszkodó álláspontot, hogy a lakásállomány fejlesztése előnyösebb szanalásos területeken, mert a közművezetékek ott már rendelkezésre állnak. Meg kell vizsgálni:

— megfelel-e a vezetékhálózat teljesítőképessége a tervezett laksűrűségnek és az életszínvonal emelkedéssel várható igénynövekedésnek,

— milyen műszaki állapotban vannak a vezetékek, nincsenek-e közel „racionális” élettartamuk határához. Ha átépítés szükséges, a mérleg nyelve már átbillen.

3. Mindinkább tudatossá válik, hogy a lakásfejlesztés koncepcióját szinte egyértelműen a vízgazdálkodási infrastruktúra, vagyis a hidrogeológiai helyzet, a talaj- és belvizek károkozásának megelőzési lehetőségei, a háztartási és ipari vízellátás, a csapadék- és szennyvizek elvezetése, kezelése, elhelyezése dönti el. Ezek viszont olyan természeti tényezők, melyek egy adott területegységhez változatlanok. A tervezőknek tehát ezekhez alkalmazkodniuk kell.

4. Már az előző referátumokban felmerült az a probléma, hogy — mivel az agglomerációk rendszerint több közigazgatási egységre terjednek ki — miképpen oldható meg az egységes vezetés? A többszörös, egyértelműen nem tisztázott alárendeltségi viszony, már a tervezés során körülmenyes egyeztetési tárgyalásokkal jár, és kérdés, hogy vélt presztizs szempontok előtérbe helyezése nem húzza-e el, vagy nem akadályozza-e meg a helyes megoldások megvalósítását. Ez a szempont a közműveknél különösen fontos, hiszen gyakran veszélyelhárításról, a szolgáltatások folyamatosságának biztosításáról azonnal intézkedni. Az egyes települések más települések területeit is ellátó közműveinek, főleg pedig a regionális közműveknek jogot kell adni az azonnali beavatkozásokra. Az ilyen jellegű problémák a közművek vonatkozásában nagyrészt megoldottak ugyan, az apparátusok funkcióit azonban még lehet javítani.

5. Néhány szót a regionális közművekről. Regionális közmű létesítése két ok miatt lehet indokolt:

a) a termék előállítása nem ott folyik, ahol a felhasználás, ez az ok műszaki természetű;

b) a periodikusan jelentkező szükségletek egyenlőtlenségi tényezőinek csökkentése, vagyis a szolgáltatások kiegyenlítése céljából; ez az ok részben műszaki, részben üzemgazdasági jellegű.

Rögzíteni szeretném, bár közismert, hogy a regionális közmű nem kapcsolódik szorosan a regionális tervezéshez, hatáskörzetét nem a területi tervezés régióhatárai, hanem más, rendszerint egyedi tényezők szabják meg.

6. Mind a közműves ellátásnak, mind a közlekedésnek közös problémája, hogy az agglomerációs körzeteken belül miként érvényesítsenek egy közös, racionális és reális tarifapolitikát, illetve annak alapján mind a közösség, mind az egyének érdekeit egyaránt kielégítő tarifarendszert.

Megkísérlem végül összefoglalni az agglomerációk azon tulajdonságait, amelyek a közműves ellátásra lényeges befolyást gyakorolnak.

— Az iparkoncentráció népességvonzó hatása következtében az agglomerációk dinamikusabban fejlődnek, mint az ország többi települése, illetve településcsoportja.

— Az urbánus életforma és a magasabb élet-színvonal a közművekkel szemben is az átlagosnál nagyobb követelményeket támaszt.

— Az ipar közművel való kiszolgálása az összes szükségleten belül nagyobb arányú és különleges szempontokat is megkíván.

— A dinamikus fejlődésből az is következik, hogy a közművesítés során gyakrabban jelentkeznek ugrások, mennyiségi és minőségi küszöbök.

— Mindez indokolja, hogy az ellátás megvalósításában fokozottan kell gondoskodni tartalék képzéséről.

Az egyes közműszakágakkal kapcsolatban a következőket emelem ki:

**Energiaellátás.** Csak a közműjellegű, tehát vezetékes ellátást: a villamosáram-szolgáltatást, a vezetékes gázellátást és a közvetlen távhőszolgáltatást tárgyalom.

A fő problémát agglomerációknál is az jelenti, hogy a háztartások, de bizonyos megszorításokkal az ipari üzemek energiaszükségletének jelentős hányada mindhárom közműfajta révén egyaránt kielégíthető. Ez a helyettesíthetőség azonban csak látszólag jelent egyszerűsödést. Annak eldöntése ugyanis, hogy a feladatok megosztása milyen arányú legyen — nehéz.

A villamosáram önköltsége ma nálunk viszonylag magas, így indokolt, hogy azt csak olyan célokra használják, például gépek hajtására, ahol mással nem helyettesíthető. A háztartási gépek szaporodnak, emiatt a kommunális áramszükséglet nő, annak ellenére, hogy a háztartási főzés hőszükséglete a közületi étkeztetés fejlődése következtében csökken. Ma már lakásonként 4—5 kW terheléssel kell számolni. A háztartások hőszükségletének kielégítésére jelenleg a vezetékes gáz, főként a földgáz tűnik a legelőnyösebbnek. Ne feledkezzünk meg azon-

ban arról, hogy ameddig a kohászat kokszt használ fel és szükségletét nem importból kívánja fedezni, kamragáztermelés lesz, amit célszerű kommunális célra is felhasználni. Kamragáz a hidrogéntartalom szabályozásához is szükséges. Kamragáz használata különösen az agglomerációkban indokolt, mert kokszolók főleg ezek területén működnek, a kamragáz pedig kis nyomása és alacsony kalóriaértéke miatt nagyobb távolságra gazdaságosan nem szállítható.

Az üzemgazdaságilag előnyös tarifadifferenciálás legkönnyebben alkalmazható az éjjeli kis terhelésű időszakokban működő villamos vízmelegítőknél.

Az energiaellátás sajátos velejárója a levegőszennyezés, ami koncentráltan éppen az agglomerációkban jelentkezik. Ezzel a komplex ártalommal csak a tervezők összefogása birkózhat meg.

Megemlítem végül, hogy az erdők megóvása érdekében, de városképi szempontból is indokolt a nagyfeszültségű légvezetékeket agglomerációk területén kábelekkal helyettesíteni.

**Vízgazdálkodási közművek.** Rámutatunk már arra, hogy a vízgazdálkodási infrastruktúrát a természeti tényezők döntő módon befolyásolják. Általános, minden településcsoportban alkalmazható irányelveket ezért nem lehet kidolgozni. Az egyre növekvő, népgazdaságilag indokolt szükségletek kielégítésének főként a természeti környezet teljesítőképessége szab határt. Minden településcsoportot saját környezetében kell megvizsgálni és egyedileg kell megtervezni az ott legegyszerűbb megoldást.

A **vízellátásban** az agglomerációkra jellemző, hogy nagy az ipari vízigény. Az ipari koncentráció indokolja, hogy az ipar — különösen, ha a gyártás nem kívánja meg az „ivóvíz” minőségű vizet — maga gondoskodik vízszükségletéről. Ebben az esetben az agglomerációkban könnyebb lesz a komplex vízigény kielégítése, mint a „vegyes” városokban, ahol az ipar gyakran fölöslegesen elvonja a lakosság ivóvizét.

Egy másik előny abban rejlik, hogy a kommunális és az ipari vízhasználat csúcsai nem azonos időszakokban jelentkeznek, így közös vezetékrendszerek kialakításával kisebb lesz a csúcs és átlag hányadosával jellemezhető „egyenlőtlenségi tényező”, ami az önköltségeket is csökkenti.

A borsodi regionális vízmű 56 000 m<sup>3</sup>/nap teljesítményével 230 000 lakos és 8 iparüzem ellátásáról gondoskodik, hálózatát a miskolci vízművel kooperációs vezeték köti össze. Megépült az észak-nógrádi, a dunántúli, a mátrai vízmű, és több más regionális vízművet is terveznek. Mindezeknél a több termelőtelep és a többfajta termelési technológia, valamint a városi művekkel való együttműködés kedvező kompenzációs lehetőségeket biztosít.

A **csatornázás** fogalma magában foglalja a szennyvizek és csapadékvizek elvezetését, tisztítását, végleges elhelyezését, és esetleges hasz-

nosítását, így ez a legösszetettebb közműves tevékenység.

Mivel a vizeket általában gravitációs úton vezetik el, és a csatornák vízsebességeinek alsó felső határai közel esnek egymáshoz, a hálózat nagy területre nem terjeszthető ki, az jellegzetesen településhez kötött infrastruktúra. Az agglomerációkban nagyobb a komfortos lakások száma, a burkolt útfelületek mennyisége, ezért mind a háztartási, mind a szennyezett csapadékvíz mennyisége is viszonylag nagyobb. Különleges nehézséget okoz a sokfajta, rendszerint környezeti károkat okozó ipari szennyvíz, amelyet csak zárt — egyes esetekben különleges és drága anyagú — csatornán lehet elvezetni. Egy részük rontja a háztartási szennyvizek tisztítathatóságát is.

Arra nem gondolhatunk, hogy számukra külön hálózat épüljön. Az tehát a racionális megoldás, hogy az ipari szennyvizeket is — egy részüket előzetes speciális kezelés után — a kommunális hálózaton vezessük el és mint „kevert” vizet annak a tisztítótelepén kezeljük. A vízügyi szervek arra törekszenek, hogy bár ma az ipari vizek megfelelő tisztításának aránya csak 32%, 1985 után már csak teljesen ártalmatlan víz kerüljön a hálózatba. Addig is — a technológiák módosításával — arra kell törekedni, hogy a hasznosítható anyagok (olaj, zsír, fenol, kátrány, oldószerek papír és textilipari rostok aránya növekedjen, a környezetre káros anyagok mennyiségei csökkenjenek.

Településeink csatornázásával, főként pedig a szennyvizek tisztításával a vizellátáshoz viszonyítva el vagyunk maradva, aminek fő oka az, hogy egy lakos vezetékes vízzel való ellátási költségeivel szemben ezek fajlagos költsége 4—5, sőt többszörös. 1975-ben a tisztítás nélküli szennyvizek aránya 70,8% volt. Ez az arány a feszített fejlesztési tervek szerint is csak lassan csökken, 1990-ben remélhetőleg 33,2% lesz.

A korszerű szennyvíztisztítás fejlesztése mellett indokolt foglalkozni a szennyvizeknek a mező- és erdőgazdaságban való elhelyezésével, ami az ártalmatlanná tételen kívül kedvező gazdasági eredményt is hoz.

A csatornázásnak már említett költséges volta miatt nem számolhatunk azzal, hogy minden vezetékes vízzel ellátott területet csatornázni is tudunk. Erre nem is célszerű törekedni. Laza, alacsony beépítésű területegységeken, különösen ha a talajvíz mélyen van és a talaj szikkasztásra alkalmas, helyi — egyedi vagy csoportos — oldómedencékkel jó megoldást kapunk. Még egyszerűbb higiénikus ürgödrök építése. A csatornázatlan területek szennyeződésektől való megóvása tulajdonképpen közműprobléma. A különbség az, hogy a csatornázott területen a fekáliák elszállítását csővezetéken, a csatornázatlanokon pedig tengelyen végzik.

**Köztisztasági szolgálat.** Ha a közművesítés komplex problémakörét a környezeti ártalmak

szempontjából elemezzük, foglalkoznunk kell a településeken keletkező háztartási, közintézményi, közterületi és ipari hulladékok gyűjtésével, szállításával, ártalmatlanná tételével és végleges elhelyezésével is. Annál indokoltabb ez agglomerációkban, mert itt az ipari hulladékok mennyisége nagyobb. Környezeti ártalmat valamennyi hulladékfajta okoz. Szennyezik a levegőt, a felszíni és talajvizet, a gyűjtés és szállítás nagy zajjal jár, az elszórt szemét csúszóssága miatt balesetveszélyes, a hulladékkal borított területek az egészségre károsak, csúfítják a városképet, egyes ipari hulladékok pedig sugárzásveszélyesek is. Mindezek az ártalmak a lakosságkoncentrációval hatványozottan jelentkeznek.

Korszerű szemétegytöművek építésére a távoli jövőben is csak Budapesten kerülhet sor. Svájci vizsgálatok eredményei szerint ugyanis egy szemétegytömű üzeme csak abban az esetben lehet gazdaságos, ha az legalább 500 000 lakosegyenértékű — salakot és hamut alig tartalmazó — szemétmennyiségre épül. Ezt a nagyságot pedig egyetlen vidéki agglomerációnk sem fogja elérni. Arra kell törekedni, hogy mind-egyikben megoldják a pormentes szállítást és az ellenőrzött higiénikus lerakást. Egy-egy lerakótelep esetleg több településre, legalább 20—30 000 lakosegyenértékre épüljön ki. A területfelhasználási tervekben kell gondoskodni lerakásra alkalmas, védősávokkal körülvett, kellő kapacitású területekről. Ha gödör, mélyedés nincs elég, a hulladékból tájalakító emelkedéseket, dombokat is ki lehet alakítani.

Befejezésül még arra szeretném felhívni a figyelmet, hogy az agglomerációk közművezetékeinek építésénél *tartalékképzésre* nagyobb szükség van, mint más településekben. A dinamikus fejlődés miatt ugyanis hamarabb kimerül a vezetékek teljesítőképessége. Inkább építsünk túlméretezett vezetékeket, mintsem hogy azokat még racionális élettartamuk elérése előtt ki kelljen cserélni.

Különösen indokolt ez víz- és csatornavezetékeknél. Kábelek, légvezetékek cseréje viszonylag egyszerű, a gázcsövek kapacitását pedig nagyobb kalóriaértékű gáz szállításával, a nyomás fokozásával is lehet emelni. A vízvezetéki csövekben azonban az áramlási sebesség túlzott fokozása a csőellenállások rohamos növekedése miatt kétélű fegyver. A csatornánál pedig, mivel a cső ára a rendszerint talajvízben, mély munkaárokban végzett építés összköltségeinek kis hányada, így nagyobb átmérőjű cső beépítése a teljes költséget alig növeli.

A tartalékok mértékét azonban pontosan ki kell számítani. Ez a módszer nem vezethet arra, hogy a vízcsövekben pangás, a szennyvízcsatornában iszaplerakódás és rothadás következzék be. Ennek a fontos kérdésnek a részletesebb tárgyalásába, az idő rövidsége miatt — sajnos — nem merülhetek bele.



## AGGLOMERÁCIÓK MŰSZAKI INFRASTRUKTURÁLIS KÉRDÉSEI: KÖZLEKEDÉS

Közlekedési szempontból az agglomerációk a térbeli munkamegosztás sajátos, magasfokú megnyilvánulásai, melyek intenzív, térben és időben egyaránt koncentrált áruáramlatokat eredményeznek. A személy- és áruforgalmat együttesen vizsgálva az agglomerációkban inkább a személyforgalom mutat fel sajátosságokat, ezért a következő néhány megjegyzésem is elsősorban a személyforgalomra vonatkozik.

Az agglomerációk utasforgalmát nagymennyiségű és rendszeres helyváltoztatás jellemzi — a napi forgalomban tehát túlnyomórészt mindig ugyanazok vesznek részt; az utazások átlagos hossza a városi közlekedéshez képest többszörös —, a budapesti agglomerációban például ötszöröse a városinak; a forgalom időbeli lefolyása hasonló a városi közlekedéséhez, de a csúcsforgalom egyenlőtlensége lényegesen nagyobb, mint a városi forgalomban. Az említett körülmények miatt az agglomerációs forgalomban részt vevő lakosok időmérlege kedvezőtlenebb, mint a kizárólag városi forgalomban közlekedőké; aránytalanul több idejüket köti le a napi rendszeres helyváltoztatás, amely ugyanakkor többnyire alacsonyabb szolgáltatási színvonalon bonyolódik le, mint a városi közlekedés.

Mindezek indokolhatják egy agglomerációban valamilyen gyors közlekedési rendszer kifejlesztését már akkor is, ha ezt az agglomeráció legnagyobb települése helyi közlekedése számára még nem igényli.

A vázolt követelményeket a rendelkezésre álló „hagyományos” közlekedési eszközök — a vasút, az autóbusz és a személygépkocsi — integrált rendszere megfelelő fejlettségi szinten és korszerű üzemviteli módszerekkel ki tudja elégíteni. A tömegközlekedési eszközök fejlesztési és üzemviteli módszerei külföldön számos helyen már hosszabb ideje beváltak. Nincs tehát szükség semmiféle kutatásra, „úttörésre” ezen a téren. Általánosan ismertek a közlekedési eszközök integrációjának eszközei is: a kevés gyaloglást igénylő, jól megoldott átszállási csomópontok, az összehangolt menetrendek és tarifák, az egységes utastájékoztató, valamint a P+R-rendszer.

A magas színvonalú tömegközlekedés a személyi közlekedésen belül elengedhetetlenül szükséges munkamegosztásnak is előfeltétele. Ma már egyértelmű, hogy a személygépkocsival „háztól házig” történő napi rendszeres munkába járás nemcsak a már korábban felismert forgalomtechnikai okokból, hanem környezetvédelmi és energiagazdálkodási szempontból is ésszerűtlen, tehát nem tartható.

A távolsági nagyvasúti vonalakon lebonyolított agglomerációs forgalomban négy fejlődési

fokot különböztethetünk meg. Kezdetben a környéki forgalmat a távolsági közlekedés céljaira szolgáló vonatokkal bonyolítják le. A második fejlettségi fázis, amikor ugyanezek a vonalakon helyi vonatokat is közlekedtetnek, ezek azonban a vontatás szempontjából még a távolsági vonatokkal azonos jellegűek. Sűrűn közlekedő, rövid, gyors mozgású szerelvényekre ezen a fokon nincs lehetőség. A harmadik, fejlettebb állapotban a környéki forgalmat a távolsági közlekedésével még mindig azonos pályán, de már a korszerű környéki közlekedés sajátosságait figyelembe vevő üzemviteli módszerekkel bonyolítják le. Végül a negyedik fázis: a további fejlődés során négyvágányú pályákon teljesen elkülönül a távolsági és környéki vasútforgalom, csupán az üzemben tartó vasútvállalat azonos, vagy kifejezetten csak a környéki agglomerációs forgalom céljaira szolgáló, külön vonalakon önálló elővárosi vasútüzemet létesítenek. Vontatás és a biztosító berendezések szempontjából a harmadik fejlődési fokozat támasztja a legmagasabb követelményeket, ez teszi lehetővé egyszerre mind a pálya maximális kihasználását is.

Hazánkban még hosszú ideig számítani kell arra, hogy az agglomerációk forgalmát lebonyolító vonatok távolsági, személyszállító és tehervonatokkal közös vágányon közlekedjenek. Ez a körülmény, valamint az utazási idő lehető lerövidítése egyaránt ötvenöt-hatvan kilométer/óra körüli utazási sebesség elérését teszi szükségesé. Az ennek előfeltételét jelentő nagy gyorsító képességet csak úgy lehet kedvezőtlen időjárás esetén is biztosan kihasználni, tehát mérsékelt, 16 százalékos tapadással elérni, ha az összes vonta súly 35—50 százaléka hajtott tengelyekre esik. Az üzem gazdaságossága azt is megköveteli, hogy csúcsidőn kívül csupán rövidebb szerelvények közlekedjenek. A nemzetközi gyakorlat és a hazai vizsgálatok egybehangzóan kimutatták, hogy a vázolt feltételeket csak villamos motor-kocsis üzemmel lehet kielégíteni, sem villany-mozdonyos, sem Diesel-motorvonatos üzemmel a kívánt menettulajdonságok nem érhetők el.

A vasúti közlekedésben minden fejlesztés, ami az utazási sebesség és a menetsűrűség fokozását szolgálja, különös jelentőségű az agglomerációkban. Az előfeltétel természetesen a villamosítás, az előbb részletezett motorvonati üzem, az állomásokon a biztonságot szolgáló és a menetrendi kööttségeket feloldó, keresztvezésmenyesen megközelíthető szigetperonok, az időjárástól független üzemeltetővé tevő jelző- és biztosító berendezések.

Míthogy az agglomerációk egyben a vasúti forgalom gócpontjai is, az állomások, a teher- és üzemi pályaudvarok közel fekszenek egymáshoz, ezért az agglomerációkban a vonatoknak az átlaghoz képest nagyobb arányban kell állomásokon, üzemi és teherpályaudvarokon áthaladniuk. Olyan geometriájú és olyan biztosított-

ságú vágányutakra van szükség, hogy a személyszállító vonatok e létesítményeken áthaladva ne kényszerüljenek sebességüket korlátozni.

Az agglomerációk fő útvonalai egyben az országos úthálózat legsűrűbb forgalmi szakaszai is, ezért az agglomerációk közötti közlekedésében fokozott jelentősége van egyfelől a szintbeni vasúti keresztezések kiküszöbölésének, másfelől az úgynevezett elkerülő szakaszok létesítésének. Az elkerülő szakaszokat célszerű már a gyorsforgalmú úthálózat első ütemeként, tehát gyorsforgalmi jellemzőkkel megépíteni, de az agglomeráció igényeinek megfelelő, az átlagosnál sűrűbb csomópontkiosztással. Az elkerülő szakaszok létesítése természetesen nem jelentheti a régi átkelési szakaszok elhanyagolását sem, hiszen a települések helyi közlekedése túlnyomórészt ez utóbbiakon, tehát a régi átkelési szakaszon bonyolódik le.

Az autóbushözlekedés színvonala elsősorban az útviszonyoktól, ezen belül is jelentős részben a mellékútvonalak állapotától, a szintbeni vasúti átjárók kiküszöbölésétől és a megfelelő járműállománytól függ. Az agglomeráció autóbushözlekedésében éppen a hosszabb utazási távolságok miatt belátható időn belül minden utas számára ülőhelyet kell biztosítani.

Ami a járművek egyéb jellemzőit illeti, elsősorban a megfelelő rugózás és szellőzés, a jó világítás és fűtés szükséges. Csuklós járművek üzembe helyezése csak akkor jelent fejlődést, ha az nem a környéki közlekedésben annyira kívánatos járatsűrítés rovására történik. Az agglomerációban helyi központi funkciók betöltésére kijelölt települések hivatásukat csak akkor tölthetik be eredményesen, ha a központi intézmények felépítésével egyidejűleg a településcsoport központját sűrűn közlekedő, olcsó díjszabású helyi autóbushálózatok kötik össze a környező településekkel. Ellenkező esetben nem számíthatunk e helyi központoknak az agglomeráció központját, a várost tehermentesítő hatásának érvényesülésére.

Az autóbushözlekedés színvonalának kulcskérdése a megbízhatóság, vagyis a menetrendszerűség biztosítása, továbbá a járatkimaradások, illetve a lemaradások veszélyének kiküszöbölése. Ehhez megfelelő mennyiségű tartalékjárműre és korszerű forgalomirányításra van szükség.

Az agglomeráció megfelelő színvonalú együttélésének feltétele, hogy a tömegközlekedési eszközök ne csak a reggeli és délutáni csúcsforgalom idején, hanem a délelőtti és az esti órákban is rendszeres öszeköttetést biztosítsanak az agglomeráció területén belül.

Az agglomerációk területén mind a vasúti, mind a közúti áruszállításban egyaránt célszerű a főbb teherforgalmi áramlatok pályáit a személyforgalomtól elkülöníteni. A közúti közlekedésben ez külön tehergépkocsi-útvonalak, ka-

mion-útvonalak, parkolók kijelölését teszi szükségessé.

Befejezésül még egyszer utalok a tömegközlekedéssel kapcsolatban már mondottakra. Az agglomerációk közlekedésének a gyakorlatban is kipróbált és bevált fejlesztési módszerei ismeretesek, csak anyagi erő és döntés kérdése, hogy milyen mértékben élünk ezekkel a lehetőségekkel.

**Dr. Kőszegfalvi György,**  
a műszaki tudományok doktora:

#### AGGLOMERÁCIÓK TERVEZÉSI PROBLÉMÁI

Hozzászólásomban az agglomerációk néhány tervezési problémáját kívánom érinteni, a VÁTI-ban az elmúlt években e téren szerzett tapasztalatokból összegezhető következtetések, értékelések alapján.

Az agglomerációk, agglomerálódó térségek lehatárolása a tervezés elsődleges kiinduló feladata. A lehatárolás legfontosabb kritériumainak az alábbiak tekinthetők:

— a termelőerők, különösen a termelőeszközök nagymérvű területi koncentrációja;

— a munkahely-lakóhely kapcsolatok sűrűsödése, a rendszeres napi ingavándor-forgalom intenzitása;

— az agglomeráció, agglomerálódó térség centruma — vagy amennyiben policentrikus struktúrájú, az agglomeráció centrumai — és a vonzásába tartozó települések közötti különböző jellegű funkcionális kapcsolatok gyakorisága, szintje és intenzitása;

— a települések, településcsoportok összefonódásának ismérvei (mint például a települések területi összenövése, közös infrastrukturális rendeltetésű ellátottsági rendszerek fejlődése, sajátos területi és települési struktúra kialakulása).

Tapasztalataink alapján azt a megállapítást fogalmazhatjuk meg, hogy az agglomerációkra, agglomerálódó térségekre készülő, illetve készítenő tervek jellegüket, rendeltetésüket, illetve hatályosságukat tekintve, *döntőbb mértékben területrendezési jellegű tervfajtának minősíthetők*. Ezt a megállapítást indokolja az a körülmény is, hogy az agglomeráció tervszerű fejlesztésének alapjául szolgáló területrendezési terv az agglomeráció centrumának (illetve centrumainak) általános rendezési tervével együtt, egységes tervezési folyamat keretében kerülhet kidolgozásra.

A területi tervezés és tervek rendszerét, meghatározó 1971-es kormányhatározatban foglaltakat értelmezve, az agglomerációk, agglomerálódó térségek területrendezési tervei — a terv jellegét, rendeltetését, hatályosságát tekintve — meghatározott feltételek mellett alapul szolgálnak, illetve szolgálhatnak a közép- és hosszú tá-

vú, nagyobb területegységeket (tervezési-gazdasági körzeteket, megyéket átfogó területfejlesztési tervek kidolgozásához).

*Alapvető kérdés az agglomerációk, agglomerálódó térségek területrendezési terveinek — a városok, települések általános rendezési terveivel együtt történő — integrálása a népgazdasági tervezés és a tanácsi tervezés rendszerébe, kapcsolódása a tanácsok fejlesztési és pénzügyi terveéhez.* Célszerűnek tűnik a tervezés rendszerét — agglomerációk, illetve városok közötti kapcsolatok formálása révén — úgy meghatározni, hogy a jelentős agglomerációk, agglomerálódó térségek fejlesztésének feladatai a vonatkozó területfejlesztési tervekben — a népgazdasági és tanácsi tervek szintjén egyaránt — külön, kiemelt terület- és településfejlesztési feladatként kerüljenek megfogalmazásra.

Az agglomerációk, agglomerálódó térségek területrendezési terveinek kidolgozása során mindenkor figyelembe kell venni a magasabb rendű tervek (országos, tervezési-gazdasági körzet, megyei, illetve bizonyos térségekre sajátos tervezési feladatok érdekében készülő tervek) közül, valamint a városok középfokú vonzáskörzeteinek területrendezési terveiből) jelentkező követelményeket. Ily módon az agglomerációk, agglomerálódó térségek sajátos helyzet foglalnak el a városok középfokú vonzáskörzetei és a városok között: ebből következően az agglomerációk, agglomerálódó térségek területrendezési tervének kidolgozása sajátos tervezési feladatot jelent a városok középfokú vonzáskörzeteire készülő területrendezési tervek és az általános rendezési tervek készítésének folyamatában.

Az agglomerációk, agglomerálódó térségek területrendezési tervét nagy és hosszú távú időszakokra célszerű kidolgozni. Ugyanakkor a mindenkori középtávú időszakok feladatait programjavaslatokban, akciótervekben szükséges összefoglalni.

Az agglomerációk, agglomerálódó térségek területrendezési tervét két területi dimenzióban célszerű kidolgozni:

— az agglomeráció, illetve az agglomerálódó térség egész területére 1:100 000-es méretarányban (egy esetben, egyedi mérlegelés alapján, 1:50 000 méretarányban);

— az agglomeráció ún. „magterületére” — amely az esetek egy részében megegyezik, vagy megegyezhet a város, illetve a városok alsófokú vonzáskörzetével — 1:25 000-es méretarányban.

A tervkészítés — folyamatát tekintve — három szakaszban történhet:

- vizsgálat,
- koncepcióalkotás,
- tervkészítés.

Az első szakasz feladata az agglomeráció, agglomerálódó térség jelenlegi állapotának átfogó vizsgálata, a fejlődés meghatározó jellegű és jelentőségű tényezőinek, illetve tendenciáinak feltárása és értékelése. Ennek során különös figyel-

met kell fordítani azokra a tendenciákra, amelyek a jövőben is tartósak, a fejlődés meghatározó tényezőinek tekinthetők.

A koncepcióalkotás feladata az agglomeráció, agglomerálódó térség fejlesztési céljainak, illetve feladatainak a meghatározása.

Ez módszertanilag kettős jellegű lehet: egyrészt prognózisok készítésével, másrészt a fejlesztési célokkal, feladatokkal összefüggő követelményrendszerek megfogalmazásával történhet.

Prognózisok készíthetők például a következő témákban: a népességszám, a munkaerő várható alakulása; a területfelhasználás, az építési területek nagyságrendjének várható növekedése, különös tekintettel az egyes funkcionális rendeltetésű területek egymás közti arányainak változására (mint például ipari, lakó-, közösségi zöld- stb. rendeltetésű területek); a közmuellátottság rendszereinek és az általuk nyújtott szolgáltatások jellegének és színvonalának stb. várható fejlődése, strukturális alakulása stb.

Ugyanakkor a fejlesztési feladatok egy része követelményrendszer formájában határozható meg. (E vonatkozásban mindenekelőtt az infrastrukturális ellátottsági viszonyok színvonalának fejlesztésével kapcsolatos célokra, illetve feladatokra lehet utalni.)

Indokolt lehet két vagy több változat kidolgozása az agglomeráció, agglomerálódó térség legmegfelelőbb területi és települési struktúrájának, infrastrukturális ellátórendszerének kiválasztása érdekében.

A legmegfelelőbb változat kiválasztása alapján kerül sor a harmadik munkaszakaszra, a területrendezési terv kidolgozására.

Az agglomerációk, agglomerálódó térségek területrendezési tervével kapcsolatos tartalmi követelmények lényegében megegyeznek az általános rendezési tervekkel szemben megfogalmazott tartalmi követelményekkel. Értelemszerűen ezeket a tartalmi követelményeket kell érvényesíteni a tervezőmunka folyamatának mindhárom szakaszában, az egyes tervezési folyamatok (tervműveletek) sajátos jellegétől függően.

Még egyszer szeretném hangsúlyozni, hogy a város alsófokú vonzáskörzetét, illetve az adott térségben kialakult, vagy kialakuló agglomeráció területét együttesen, egy egységes tervezési folyamat keretében célszerű tervezni. Az agglomerálódási folyamat jellegétől, intenzitásától, illetve a jövőbeni fejlődés várható, valószínűsíthető tendenciáitól függően a város alsófokú vonzáskörzetének területe ennek megfelelően kerülhet meghatározásra. Ez minden konkrét tervezési feladat kapcsán egyedi mérlegelés alapján történhet.

A továbbiakban az agglomerációk, agglomerálódó térségek területrendezési terveivel szembeni sajátos jellegű tartalmi követelményekről szeretnék szólni. Ezek a következők lehetnek:

— a terület komplex értékelése, különös te-

kintettel beépítettségére, a beépítési lehetőségekre, a társadalmi-gazdasági tevékenység térbeli szervezése, a népesség és az infrastruktúra rendszerek elhelyezése szempontjából;

— a demográfiai helyzet, foglalkoztatottsági viszonyok sajátosságai;

— az agglomerációkban, agglomerálódó térségekben folyó gazdasági-termelő tevékenység;

— az infrastrukturális rendeltetésű hálózatok és létesítmények rendszerei, a népesség infrastrukturális ellátottsági viszonyai;

— az agglomerációk, agglomerálódó térségek területi és települési szerkezete, funkcionális tagoltsága (az agglomerációk települési-területi struktúrája monocentrikus, policentrikus, csillag és gyűrűs alakzatú lehet);

— a településszerkezet (az egész agglomeráció, agglomerálódó térség vonatkozásában);

— a területfelhasználás egységes rendszere, funkcionális övezetek;

— a munkahely-lakóhely kapcsolatok rendszere;

— a közösségi és közellátási intézmények hierarchiája, központok-alközpontok rendszere;

— zöldterületek rendszere és jellege, különös tekintettel a különböző jellegű és rendeltetésű védőövezetekre, illetve azok rendszerére;

— a tömeges üdülés-pihenés céljait szolgáló területek, települések vonatkozásában;

— a természeti és települési környezet védelme, fejlesztése, különös tekintettel a biológiai-ökológiai egyensúly helyreállításának, biztosításának feltételeire, és az egyes védelmi kategóriák, területi jellegű intézkedések körére és jellegére.

*Meghatározó jelentőségű követelmény, hogy az agglomerációk, agglomerálódó térségek területrendezési tervét a centrum város vagy városok (vagyis az agglomeráció központja) általános rendezési tervével együtt kell kidolgozni és a területileg illetékes megyei és városi-községi tanácsok szintjén — az érintett területek fejlesztésében érdekelt szervek részvételével — kell egyeztetni és jóváhagyni.*

A területrendezési terv joghatályosságának azonosnak kell lennie a városok általános rendezési terveinek joghatályosságával.

**Dr. Pongrácz Pál:**

#### **A BUDAPESTI AGGLOMERÁCIÓ HELYZETE ÉS TÁVLATAI**

Az agglomerálódás, az agglomeráció — mint ahogyan az előző nap referátumai is meghatározták — századunk jelenségei közé tartozó történeti folyamat.

Jellemzői sokrétűek; mind kialakulásukat, mind pedig fejlődésüket tekintve agglomerációként változnak. Minden nagyvárosi agglom-

eráció sajátos, egyedi jelenség. Így a budapesti agglomeráció is eltér minden más hazai és külföldi agglomerációtól. Ez az eltérés az ország és a budapesti agglomeráció viszonyában; fejlődése révén kialakult sajátosságokban és topográfiai jellemzőiben jut kifejezésre.

*Az ország és a budapesti agglomeráció viszonya.* Minden agglomerációnak közös jellemzője a települések koncentrációja, egyben a népesség tömörülése. A budapesti agglomeráció sajátossága e vonatkozásban abban nyilvánul meg, hogy az ország területének 0,6%-án a lakosság 24%-a helyezkedik el. Egyetlen európai agglomeráció sem tömöríti területére az ország népességét ilyen arányban.

Meghatározónak tekinthető ezen belül ennek az aránynak gyors kialakulása. Amíg 1949-ben az ország népességének (9,20 millió) 19,5%-a (1,79 millió) élt a jelenlegi agglomeráció területén, 1976-ban (10,79 millió) 23,2%-a (2,45 millió).

Külön figyelmet érdemel a főváros és a körülötte levő települések lakónépességének növekedése. Budapest lakónépessége 1960—1970 között 12%-kal, az agglomerációs övezetét 38%-kal gyarapodott.

Az ipari létesítmények a történelmi fejlődés során Budapesten a felszabadulás előtti „kis” Budapest peremrészein alakultak ki. Az agglomerációs gyűrűben az elmúlt 25 év alatt települt ipar. Ennek következtében az ipar által elfoglalt terület 70%-a Budapesten, 30%-a a környékén helyezkedik el. Mivel az ipari munkahelyek az ipari fejlődés során Budapestre koncentráldtak, a fővárosban lakik az ország aktív keresőinek 22%-a és Budapesten dolgozik az aktív keresők 26%-a.

A további arányok részletezése nélkül is összegezhető, hogy a budapesti agglomeráció túlsúlya jelentős az ország népességének és aktív keresőinek területi elhelyezkedésében. Az agglomeráció iparának fejlődési problémái, a szellemi élet túlzott koncentrációja a fővárosban, az ország társadalmi-gazdasági életében túlzottan nagy relatív súllyal jelentkeznek.

*A budapesti agglomeráció fejlődése során kialakult sajátosságai.* A főváros és a körülötte kialakult településgyűrű fejlődését belülről kifele haladó növekedés jellemzi, mint a vízbe dobott kő körül képződő hullámgyűrűk terjednek a radiálisan szétterülő erővonalak hatására. Előbb Budapest peremkerületeinek növekedése indult meg, majd a fővárosba költözés adminisztratív akadályai, valamint a nagyváros életétől való idegenkedés mellett az olcsó ingatlanvásárlás és építés a bevándorlók jelentős részét csak a város határáig vonzotta. A déli községekben és a főközelekedési utak mentén fekvő települések lakónépessége még a külterületeken is dinamikusabban növekedett, pl. Gyál, Halásztelek, Pilis, Tápiószőlős külterületi népességének aránya 1960—70 között megkétszereződött.

*Budapest topográfiai jellemzői.* Folyóparton,

hegy- és síkvidék találkozásánál sok nagyváros alakult ki. Budapest sajátos helyzetét a Duna völgyvonulata határozza meg. Bár a folyó bal partján a pesti oldal vizuálisan sík; de a keleti városrészek a budai oldal alacsonyabb hegyeivel megegyező magasságban helyezkednek el. Ennek különösképpen a városi környezet javítása és fejlesztése során van jelentősége.

A nagyváros környékére jellemző mezőgazdaság az országosnál kedvezőtlenebb természeti adottságok miatt más agglomerációkhoz képest kisebb hatást gyakorol az agglomerációban, mint pl. a varsói agglomerációban, ahol a fővárostól délnyugatra elterülő kitűnő termőterület korlátokat állít a település fejlesztése elé.

*A budapesti agglomeráció problémái.* Az agglomerációk fejlődésében periódusokat különböztet meg a településtudomány. E szerint az extenzív szakaszában a növekedés gyors, rejtve maradnak a nem éleződnek ki még azok a problémák, amelyek az ezt követő intenzív szakaszban általánossá válnak.

Ezek az ellentmondások és az egyensúlyzavarok elsősorban

— a népesség gyors növekedése, az ipar fejlődése és az infrastruktúra fejlettségi szintje között,

- a lakóhely-munkahely kapcsolatokban,
- a tömegközlekedés, a közszolgáltatás, közbiztonság zavaraiiban,
- a városrendezésben,
- a környezetvédelemben
- és a közigazgatásban jelentkezők.

A hazai agglomerációs kutatás először a budapesti agglomerációban éleződő ellentmondások és egyensúlyzavarok feltárásával bontakozott ki. Szükségesnek mutatkozott a főváros ún. szűkebb vonzaskörzetének lehatárolása, amelyet az 1960. évi általános rendezési terv városkörnyéknek nevezett és 64 települést foglalt magába. Ezt az 1971-ben jóváhagyott általános rendezési terv szigorúbb kritériumok alapján revidálta és 44 települést sorolt az agglomeráció övezetébe.

A lehatárolás elméleti alapjai ugyanúgy, mint más nagyvárosi agglomerációknál, bizonytalanok. Ennek a lehatárolásnak az agglomerációs övezet vizsgálata volt az alapja, célja pedig az agglomeráció külső határának meghúzása.

A meghatározó ismérvek a következők voltak:

- a földrajzi elhelyezkedés,
- a lakóhely-munkahely kapcsolatok,
- a település jellege,
- növekedési üteme,
- a lakosság ellátásának jellege,
- üdülési (rekreációs) kapcsolatok,
- közlekedési szempontok.

Ezek alapján került lehatárolásra a főváros agglomerációs gyűrűje. Mindegyik kritérium önmagában is alkalmas a főváros és körülötte levő településgyűrű kapcsolatának és egymásraltóságának igazolására. Együttesen olyan határ ki-tűzését teszi lehetővé, amelyen belüli terület

megfelel az agglomeráció ismérveinek és hosszú távon is kielégíti a területrendezési, fejlesztési igényeket, és alkalmas agglomerációs politika es ahhoz kapcsolódó igazgatási politika kialakítására.

Mindemellett néhány sajátos problémát nem lehet elhallgatni. Az egyik: az agglomeráció körül levő városok és nagyközségek — Vác, Gödöllő, Dabas, Ráckeve — helyzete, amelyeknek a vonzaskörzete összemosisdik a főváros vonzaskörzetével és a két vonzaskörzet nehezen határolható el. Az agglomerációval határos más települések, Sződ, Sződliget kettős vonzásban élnek. A budai, illetve a pilisi hegyvidék néhány községe, Pilisszentlászló, Pilisszentkereszt és Pilisszántó, amelyeket a lehatárolás nem tekint az agglomerációhoz tartozóknak, egyértelműen a főváros vonzaskörzetébe tartoznak.

A másik kérdés Százhalombatta helyzete — amelynek agglomerációhoz tartozását újabban vitatják. A város újabban autonóm jelleggel fejlődik.

A jelenlegi lehatárolást főként a főváros körüli településeket és a fővárost összekapcsoló lakóhely-munkahely, lakóhely-szabadidő és lakóhely-közüntézmény kapcsolat határozta meg. A főváros munkahelyei és az agglomeráció települései közötti 45 perces közlekedési időket összekötő izokron-vonal csaknem pontosan fedi ezt a határt. Ezt a határt azonban a földrajzi térségben a nagy távlatban bekövetkező fejlesztések változtathatják — így pl. a váci Duna-híd megépítése után a Szentendrei-sziget községeit Vác vonzaskörzetéhez kapcsolja, így nem tekinthető állandónak már csak azért sem, mert az agglomeráció gazdasági-műszaki „rendszer”, amely fejlődik, változik.

Szükséges azonban a határ rögzítése, legalább egy hosszú távú népgazdasági terv időszakára, hogy egységes agglomeráció-politika térben lehatárolt érvényesülhessen.

A főváros és az agglomerációs övezet problémái jórészt a gyors népességnövekedéssel függenek össze, amely az agglomeráció területén a szocialista iparosítás kezdete óta tart és az utóbbi 5 év alatt volt a legdinamikusabb. Budapest lakónépessége ezalatt 3,5%-kal, lakásállománya 13,4%-kal nőtt, az agglomeráció övezetébe tartozó 44 település össznépessége ugyanezen idő alatt 5,3%-kal, Szentendre lakásállománya csaknem 50%-kal, Százhalombattáé 96%-kal nőtt.

A gyors népességnövekedést nem tudta követni az infrastruktúra fejlődése. A lakásállomány, a közintézmények, a tömegközlekedés, a közművesítés alacsony színvonalú és elmaradott. Ellátás tekintetében jórészt a fővárosra támaszkodnak. Saját ellátó hálózatuk elmaradottabb, mint a hasonló nagyságú vidéki településeké.

Az ipartelepítési tilalom ellenére a meglevő üzemek jelentős mértékben bővültek és budapesti vállalatok telepítettek ide termelő részlegeket és raktárakat.

Az utóbbi 5—6 évben a bevándorlás az agglomeráció területére jelentős mértékben csökkent, a népesség arányát tekintve, azonban az agglomeráció relatív súlya az ország egészéhez viszonyítva továbbra is nő. Kétségtelen, hogy a vidéki ipartelepítés preferálása lelassította s mintegy felére csökkentette a hetvenes években a korábbi bevándorlás mértékét.

*Az agglomeráció fejlődésének tendenciái.* A budapesti agglomerációnak a társadalmi-gazdasági folyamatok szerint szükséges területrendezési-fejlesztési koncepcióit több eddig elkészült terv, tervkoncepció dolgozta fel. Rendelkezésre áll az agglomeráció hosszú távú fejlesztési koncepciója, elkészült a rendezési program és kidolgozásra kerültek az ipar intenzív és szelektív fejlesztésének irányelvei, és legutóbb a budapesti agglomeráció területrendezési terve.

Alapvető a fejlesztés számára a népességfejlődés, a gazdaságon belül pedig az ipar és a terciér ágazatok fejlődési tendenciái, elsősorban a foglalkoztatottság alakulása szempontjából.

A népesség várható alakulása a gazdasági fejlődés intenzív szakaszában különböző tényezők együttes hatása eredményeképpen prognosztizálható. Ennek alapján az agglomeráció népessége a jelenlegi 2 millió 468 ezerhez képest az ezredfordulóig lényegében nem változik. Eltolódás várható azonban Budapest és az agglomerációban levő települések össznépességének arányában oly módon, hogy a főváros lakónépessége csökken, ugyanakkor az agglomerációban levő települések lakónépességének száma növekszik.

Budapesten belül a városmag népessége csökken, az ezt körülvevő belső kerületekben stagnálás várható, a peremkerületekben növekedéssel lehet számolni. A legnagyobb mértékű növekedés az övezet településeiben következik be.

A fejlődés irányait főleg a környezeti-topográfiai infrastrukturális hálózat adottságai határozzák meg. Valószínűsíthető az észak—déli növekedési főirány: Budakalász, Pomáz, Szentendre, Dunakeszi, Fót, Göd; déli irányban: Budaörs, Törökbálint, Érd, Dunaharaszti, Taksony, Szigetszentmiklós.

Az agglomeráció fejlesztése összefügg az országos területfejlesztési és településhálózat-fejlesztési célokkal. Ennek lényege a budapesti agglomeráció relatív súlyának mérséklése.

Az ipari termelésnek a budapesti agglomeráció sajátos fejlődése során létrejött nagyarányú koncentrációja az elmúlt 30 év alatt mérséklődött.

A főváros agglomerációjában az iparban foglalkoztatottak részaránya az országos adatokhoz viszonyítva az 1960. évi 43,9%-ról 1975-ben 28,5%-ra csökkent. Mivel a mezőgazdaságban a foglalkozási átrétegződés erősen visszaesett, az ipar számára az extenzív fejlesztéshez szükséges munkaerőforrások kimerültek. A munkaerőigényes terciér ágazat fejlesztéseinek szükségessége beszűkítette az ipar munkaerőforrásait az agglom-

eráció térségében, és ma már az ipar munkaerőhiánnyal küzd.

A főváros agglomerációjának fejlesztésén belül különleges probléma az agglomerációs övezettel kapcsolatos koncepció. Ma már nem tekinthető vitásnak, hogy ennek a területnek a fejlesztési céljait a fővárossal együtt kell kijelölni és a megvalósítás módozatait és eszközeit érdekközöségben alapuló rendszerbe kell foglalni. Ezek közül számos ágazati fejlesztés meghatározó — a lakásépítés, a közlekedés, a közmű-, valamint az intézmény-ellátó hálózat valamennyi közül kiemelkedik.

A főváros távlati lakásfejlesztési koncepciója nem zsugorodhat a jelenlegi közigazgatási határok közé, már csak azért sem, mert a jelenleg nagyarányú ingázást, illetve annak csökkentése mellett a budapesti munkaerőhiányt enyhíteni a főváros és az agglomerációjában levő települések összehangolt lakásépítésével lehet; mert a már kialakult, elsősorban közlekedési és közműinfrastruktúra lakásépítés szempontjából gazdaságos kihasználása regionális összefüggések alapján érhető el; mert a lakáskörnyezettel szemben támasztott társadalmi igények differenciált, változatos adottságokkal rendelkező területeken elégíthetők ki szélesebb körben.

Az ingázás csökkentése társadalmi szükséglet, egyéni érdek. A heti ingázók egy része munkásszállásokon, albérletben, rokonoknál évek óta Budapesten lakik, és a főváros aktív korú népességének utánpótlását jelenti. Erre a munkaerő-utánpótlásra a közismert munkaerőhiány miatt tartósan szükség is van. Éppen ezért meg kellene vizsgálni, meddig célszerű fenntartani azt az adminisztratív korlátozást, amely szerint nem építhet, nem vásárolhat a fővárosban lakást az, aki legalább 5 évi helybenlakással, vagy munkaviszonnyal nem rendelkezik. Mindezt azért is érdemes megtenni, mert a fennálló lakásszerzési korlátozás mellett is egyre többen érik el az öt éves budapesti munkaviszonyt, és azok, akiknek az ingázás terhes, a fővárosban lakást szereznek maguknak. Belső ellentmondás jelentkezik abban, hogy a súlyos munkaerőhiánnyal küzdő fővárosban állást vállalók nem juthatnak lakáshoz.

Minden bizonnyal a fővárosi letelepedést akadályozó fék feloldása az agglomerációs övezet településeinek lakásépítését is kedvezően befolyásolná.

A lakásépítés agglomeráción belüli megoldásának szükségességét bizonyítja az is, hogy a lakásépítés finansziális struktúrája miatt a fővárosban épülő lakások átlag nagysága alatta marad a körülötte levő települések lakásnagyság-átlagának. Mivel Budapesten az új lakások 70—75%-a állami beruházásban, 25—30%-a magánlakásépítés keretében valósul meg, az agglomerációs övezet településeiben ez az arány a magánlakásépítés irányába tolódik el, ami nagyobb átlag lakásnagyságot produkál. A főváros és a

44 település lakásállománya között ma megtevő feszültségeket leghamarabb a budapesti agglomerációra kiterjedő összehangolt lakásfejlesztési koncepció megvalósítása révén lehet enyhíteni.

A meglévő infrastruktúra — gyorsvasúti vonalak, főközlekedési utak, a kibontakozó regionális közműhálózatok — nemcsak a gazdaságosabb lakástelepítési lehetőségeket teremtik meg, hanem a különböző társadalmi rétegek és demográfiai csoportok számára leginkább megfelelő lakásépítési lehetőséget kínálják. Közlekedéssel jól ellátott, kedvező ökológiai adottságokkal rendelkező környezetben a nagyváros hatásait nehezen viselők számára a Fővárosi Tanács és a Pest megyei Tanács összehangolt lakásfejlesztési terve biztosíthat lakásépítési lehetőséget.

Valamennyi rendezési és fejlesztési feladat érintésekor arra a megállapításhoz kellett eljutnom, hogy a fővárosra és az agglomerációs övezetben levő településekre összehangolt koncepcióra és végrehajtásra van szükség; összehangolt, vagyis egységes, a fővárost és a körülötte levő településeket rendszernek tekintő szemléletre és módszerre.

**Dr. Rudolf Wurzer**

**AGGLOMERÁCIÓK AUSZTRIÁBAN  
PROBLÉMÁK ÉS FEJLESZTÉSI  
CÉLKITÜZÉSEK**

Az „Oszták Területrendezési Konferencia” (ÖROK) keretében az ország egész területére kidolgozás alatt álló „Területrendezési Koncepció” az agglomerációk, a határterületek és a hegyvidékek fejlesztésére vonatkozó célkitűzéseket is tartalmazni fog, mert csak az ezekben a területkategóriákban felmerülő strukturális problémák, fejlesztési célkitűzések és sürgős intézkedések közös felmérésével és kezelésével lehet tartós eredményeket elérni.

Figyelembe véve Ausztria 83 853 km<sup>2</sup>-nyi területét és a jelenlegi 7 456 403 lakost, az agglomerációk fejlesztése különleges jelentőségűvé válik, mert 1971-ben a 18 városrégió (nagy- és középvárosok) lakosságára már 54<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-ot tett ki. Vorarlberg 76<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-os aránya volt a legnagyobb és a „keleti régió” (Bécs, Alsó-Ausztria és Burgenland) 67<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-kal állt a második helyen (1). Ez a fejlődési tendencia az utóbbi években még intenzívebbé vált.

A városrégiók 67<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-os részesedése a bruttó nemzeti termék előállításában 1971-ben nagy gazdasági jelentőségüket is tükrözi.

„Az agglomerációk olyan, városi életkörülményeket nyújtó sűrűn lakott területek, amelyeket a népesség és a gazdasági tevékenységek nagyfokú koncentrációja jellemez. Ezeknek a területeknek a kisugárzása érvényesül a közigazgatási határokon túl, vonzásuk következtében különbö-

ző funkciójú és intenzitású kapcsolatok jönnek létre más térségekkel.”

Az agglomerációk ÖROK által végrehajtott ideiglenes lehatárolása Richard Gisser (2) vizsgálata és egy általam végzett vizsgálat alapján (3) történt:



1. ábra. Fő régiók és agglomerációs térségek Ausztriában

1 — A fő régiók határa; 2 — Agglomerációs térségek; 3 — A fő régiók között fekvő átmeneti övezetek, illetve a szomszédos tartományi székhelyek erős befolyása

Ennek alapján a következő agglomerációk adódnak (4):

- |                                    |  |
|------------------------------------|--|
| 1. Bécsi térség                    | Bécs<br>Wiener Neustadt<br>St. Pölten<br>Krems |
| 2. Felső-ausztriai központi térség | Linz<br>Wels<br>Steyr                          |
| 3. Stájer központi térség          | Graz<br>Leoben-Bruck-Kapfenberg                |
| 4. Salzburg-Hallein                |  |
| 5. Klagenfurt-Villach              |  |
| 6. Innsbruck (alsó Inn-völgygel)   |  |
| 7. Vorarlbergi Rajna-völgy         | Bregenz-Dornbirn-Feldkirch-Bludenz             |



2. ábra. Az agglomerációs térségek települési struktúrája

(2) Gisser, R.: A városi környezet Ausztriában — a népesség alakulása 1951–61–71 (Információ, 10. sz. 1971.)

(3) Wurzer, R.: Az osztrák szövetségi állam területének szerkezeti elemzése, térképkötet, Bécs 1970.

(4) ÖROK-iroda: 8. ülés 1977. június 24-én Bécsben. Határozati jegyzőkönyv.

(1) Gisser, R.: A városi környezet Ausztriában — a népesség alakulása 1951–61–71 (Információ, 10. sz. 1971.)

Az ÖROK nagyon realiztikusan megállapítja, hogy egy agglomerációval nem szabad *elszigetelten*, hanem csak a kapcsolódó területekkel való összefüggésükben foglalkozni. Az agglomeráció és kapcsolódó területei között fennálló sokrétű gazdasági, társadalmi és ökológiai összefüggések, valamint a szükséges infrastruktúra ismerete mindenesetre fontosabb, mint a lehatárolási kritériumok kérdése (4).

Egy agglomeráció azért nem homogén régió, mert nagy strukturális és funkcionális különbségek állnak fenn.

Mert a városrégiót, mint az „agglomeráció magját”, „peremövezetek” veszik körül, amelyekhez esetenként „kiegyenlítő térségek” csatlakoznak. A kiegyenlítő térségek ugyanis szolgáltatásokat nyújtanak, amelyek az agglomerációs térségek javát szolgálják.

Funkcióik:

— ökológiai kiegyenlítő terület nagymértékű környezetszennyezés esetén,

— szabadidő- és üdülőterület,

— víznyerő terület.

Ezek szerint egy agglomeráció a következőkre tagolódik:

— (a városrégió) központi városára,

— az agglomeráció magjára (városrégióra),

— a peremövezetre.

A közlekedési és gazdasági kapcsolatok fajtája, intenzitása és jelentősége alapján az agglomerációk következő típusai különböztethetők meg:

— a szomszédos államokban levő, közeli vagy szomszédos agglomerációkkal intenzív kapcsolatban levők,

— a szövetségi állam hét agglomerációja közöttiek,

— egy agglomeráció és a „kiegyenlítő térség”, ill. az ország egyéb területei közöttiek.

Hasonlóképpen funkcionális összefüggések vannak egy agglomerációban:

— az agglomerációs magok, valamint

— az agglomerációs magok és peremövezeteik között.

Nem könnyű feladat az ausztriai településtudományi kutatók számára, hogy ezeket a funkcionális és gazdasági összefüggéseket elemezzék és objektív kritériumok alapján értékeljék. Nagyon előnyös lenne, ha ebben a munkában közösen vehetnének részt több ország tudományos kutatói.

Már most megállapítható azonban, hogy a vorarlbergi agglomeráció (Bregenz, Dornbirn, Feldkirch és Bludenz városokkal), a tiroli agglomeráció (Innsbruck, Hall, Wörgl és Kufstein), valamint a salzburgi agglomeráció (Salzburg és Hallein) intenzív kapcsolatban van a müncheni agglomerációval. A vorarlbergi agglomeráció ezen kívül nagyon intenzív kapcsolatot tart a közeli kelet-svájci (St. Gallen, Zürich) és délnémet (Lindau, Konstanz, Kempten) agglomerációkkal.

A felső-ausztriai agglomeráció (Linz, Wels és Steyr) nincs sokkal intenzívebb kapcsolatban a bécsi agglomerációval, mint a münchenivel. A decentralizációs fejlődési tendenciák megakadályozása érdekében a szövetségi kormány ezért biztosított jelentős elsőbbséget az autópálya-hálózat kiépítésének. A kb. 14 km hosszú Arlberg-alagút építésével (befejezése 1979-ben várható) különösen a vorarlbergi és tiroli agglomeráció között biztosítható télen is járható, nagy teljesítőképességű közúti kapcsolat.

Egyre nagyobb azonban a jelentősége a stájerországi, ill. karintiai agglomeráció folyamatosan növekvő intenzitású közlekedési és gazdasági kapcsolatainak a ljubljanai agglomerációval (amit a Maribor—Ljubljana—Postojna közötti autópálya építése segít elő) és a zágrábi agglomerációval.

Közismert, hogy a karintiai agglomeráció már mindig is szoros és intenzív kapcsolatban volt az udinei és trieszti agglomerációval. Ausztria területének konfigurációja és domborzati adottságai (az Alpok fő gerince) miatt nagyon eltérő mértékben alakultak ki a funkcionális kapcsolatok az ország három legnagyobb és gazdaságilag jelentős agglomerációja — azaz a bécsi, a grazi és linzi — között. Ezért van szerkezetmeghatározó szerepe különösen a Bécs és Graz, illetve a Linz és Graz közötti autópályának.

A bécsi városrégió területe 1971-ben 211 km<sup>2</sup>-t tett ki, lakosainak száma 1 927 939 volt. A régió területén fekvő községek lakosszáma 1961 és 1971 között 10,7%-kal növekedett, míg a központi város lakosszáma, 0,08%-kal csökkent. Mint számos agglomerációban, úgy itt is erőteljes peremvándorlási folyamat zajlik a város határain belül a sűrűn lakott városi kerületekből. Hasonlóképpen a városkörnyéki községek lakosszáma is jelentősen megnövekedett bevándorlás következtében.

„A városból és vidékről tapasztalható menekülés rendkívül magas növekedési ütem (ráta) mellett, igen rövid idő alatt kumulálódik a szuburban térségben” (5).

A vándorlási folyamat két ütemben zajlik le: a vidéki területekről bevándorlók először a Bécs körüli kis- és középvárosokban telepednek le, ahonnan Bécsbe ingáznak munkahelyükre. Több év eltelte után a kedvezőbb munkaalkalmak miatt Bécsbe költöznek az elavult állagú lakóterületeken levő, átmenetinek tekintett lakásokba. Tanácsi lakást ugyanis csak legalább 2 évi Bécsben lakás után kaphatnak.

Az elvándorlók átlagos életkora magasabb, mint a bevándorlóké és többnyire magasabb foglalkozási kategóriákhoz tartoznak. A városkörnyéken saját házat építenek (34%), vagy öröklakást vásárolnak, de 60%-uk megtartja bécsi munkahelyét.

A Bécs környéki községekben tapasztalható

(5) *Satzinger*: A bécsi városrégió. *Berichte zur Raumforschung und Raumplanung*, 21. k. 3. sz. 1977.



nagy területkínálat és az előbbieken említett belső vándorlás következtében Bécs város gazdasági növekedése 1961 és 1974 között átlagon aluli értéket: 3,9<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-ot tett ki. Ugyenakkor a környék növekedési kvótája 7,7<sup>0</sup>/<sub>0</sub> volt.

Nagyon sokatmondó a régióban létesült új bevásárlóközpontok hatása a bécsi kereskedő-utcák kiskereskedelmi struktúrájára. Mert 1975-ben csak a bécsi kiskereskedelmi forgalom kerekén 40 milliárd Schillinget tett ki 17 800 üzletben, összesen 71 000 alkalmazottal.

Habár Ausztriában viszonylag későn kezdődött meg a bevásárlóközpontok építése a városok peremén, a „harc a vásárlóerőért” ma teljes erővel folyik. Egyedül Bécsből délre — Vösendorf térségében — egy 45 000 m<sup>2</sup> eladófelülettel rendelkező fogyasztásicikk-piacon kívül 1976-ban egy nem integrált shopping centert is létesítettek 83 000 m<sup>2</sup> üzletfelülettel (kerekén 65 000 m<sup>2</sup> tiszta eladótér). Míg 1976-ban az I. kerületben csak 70 000 m<sup>2</sup> eladótér volt, addig Vösendorfban a két létesítményben összesen kb. 110 000 m<sup>2</sup> áll rendelkezésre.

A területrendezési politika feladata mindenekelőtt az, hogy az agglomerációkban *emberi* életkörülményeket és megfelelő gazdasági teljesítőképességet biztosítson, illetve hozzon létre.

Ezért *kedvező fejlődési tendenciákat* kell biztosítani, illetve támogatnia, meg kell szüntetnie a *struktúra hiányosságait* és gátat kell vetnie a *káros fejlődési irányoknak*.

Figyelembe véve a túlzott területi koncentrációk keletkezésének elkerülését, a kedvező környezeti feltételeket, valamint az infrastruktúra kapacitását, törekedni kell sokféle szakmát felölelő munkahelykínálat stabil biztosítására. Ennek során szem előtt kell tartani a növekvő területsszükségletet, valamint a szekunder és terciér szektor változó telephelyigényeit az agglomerációs térségekben.

A tömegközlekedést előnyben kell részesíteni az egyéni közlekedéssel szemben. Az agglomerációk közlekedési viszonyainak javítása érdekében különösen törekedni kell:

— gyors, sínhez kötött közlekedési eszközök és autópályák ritkább, valamint közepes sebességű közlekedési eszközök és gyorsforgalmi utak közepes sűrűségű hálózatának létesítésére, illetve kiépítésére;

— a nyilvános közlekedési eszközök koordinációjára a teljesítőképesség fokozása érdekében;

— a nyilvános közlekedési eszközök koordinációjára az egyéni közlekedési eszközökkel park and ride rendszer létesítésével;

— kis forgalmú, illetve gyalogos övezetek létesítésére;

— a nehéz teherforgalom távoltartására a települések sűrűn beépített területeiről és az üdülőterületekről.

A kommunális és regionális infrastruktúra minőségi különbségeinek megszüntetése mellett

a lakóterületek helyét úgy kell meghatározni, funkcionálisan tagolni és kialakítani, hogy a telephelyek megválasztása optimális legyen és különösen a mindennapi élethez szükséges létesítmények rendelkezésre álljanak. Ennek során különös tekintettel kell lenni valamennyi korcsoport és a lakosság valamennyi rétegének szükségleteire.

Regionális és ennél nagyobb vonzáskörzetű létesítmények telephely-kiválasztásakor nemcsak magának az agglomerációnak, hanem a többi — ezek által a létesítmények által ellátandó — területeknek a lakosságával is számolni kell.

Az agglomeráció népessége üdülési igényeinek kielégítéséről megfelelő nagyságú, kedvező fekvésű és összefüggő szabad területek biztosításával kell gondoskodni. Törekedni kell ezek célszerű térbeli és forgalmi kapcsolatainak kialakítására a lakóterületekkel.

A környezet minőségének és a közegészségügy követelményeinek biztosítása érdekében különösen az agglomerációkban törekedni kell:

— a zajártalom és a levegőszennyezés megszüntetésére;

— kielégítő mennyiségű ivó- és ipari víz biztosítására;

— az árvízveszély elhárítására, a vízminőség javítására;

— kifogástalan szennyvízelvezetésre és hulladékelszállításra.

Továbbá az agglomerációnak mint életkörnyezetnek a kialakítása lehetőleg a lakosság aktív részvételével történjék.

Az Ausztriában található agglomerációtípusok kialakítására jelenleg „fejlesztési tengelyekből” és „központi városokból”, illetve „fejlesztési pólusokból” álló koncepció bizonyult hasznosnak. Az ausztriai agglomerációtípusok a következők:

— *monocentrikus agglomeráció domináló szövetségi állami fővárossal;*

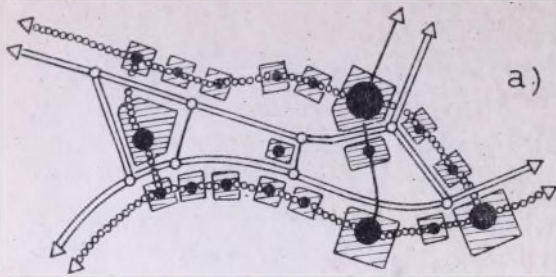
— *policentrikus agglomerációk teljesen felszerelt tartományi székhellyel és*

— *policentrikus agglomerációk részlegesen felszerelt tartományi székhellyel és egymással konkurráló központi városokkal.*

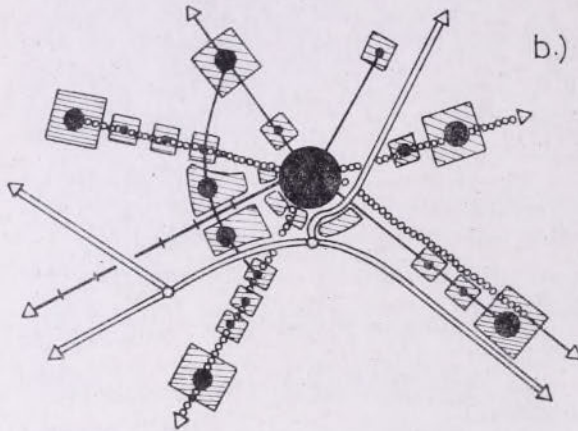
Abból indulnak ki, hogy az „agglomerációk magjában” különösen „*rendezési intézkedésekre*” (a környezet minőségének biztosítása), a „*peremövezetekben*” „*biztosító intézkedésekre*” (terület biztosítása az infrastruktúra és a szabad területek részére) és a „*kiegyenlítő térségekben*”, valamint az agglomeráció területén kívül fekvő fejlesztési pólusokban mindenekelőtt „*fejlesztési intézkedésekre*” van szükség.

A kialakítás modelljeként a Rudolf Hillebrecht által megfogalmazott „regionális városmodell” vált be, amelyet a hét ausztriai agglomeráció sajátos adottságainak megfelelően módosítottak.

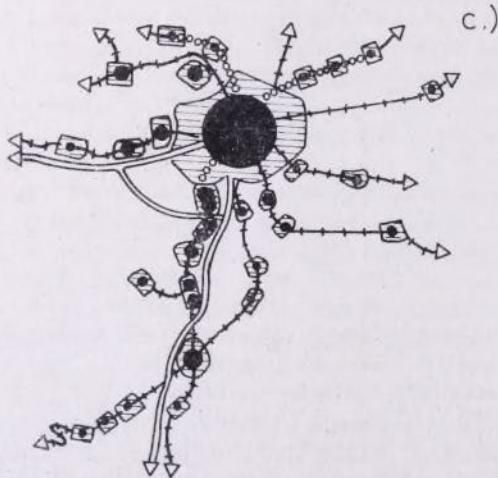
A folyamatos fejlődés és az egyéni közlekedés jelentős megnövekedése miatt hatékony tehermentesítő intézkedésekre okvetlenül szükség



a.)



b.)



c.)

3. ábra. A „regionális város” kialakításának modelljei

a) — Policentrikus regionális város részlegesen felszerelt tartományi székhellyel; — b) Policentrikus regionális város teljesen felszerelt tartományi székhellyel; c) — Monocentrikus regionális város domináló szövetségi fővárossal

van. Ilyen a hivatásforgalom áthelyezése közútról vasútra.

Ezért a hét agglomerációs térség mindegyikében három, egymást átfedő közlekedési hálózattól álló, „rácsos hálózatot” építenek ki különböző

zö sebességű és teljesítőképességű közlekedési eszközök számára. A csatlakozási pontokban a következő területi kihatású minőségi változtatásokra van szükség:

1. A lakó- és munkahelyek sűrítése gyalogos távolságban a gyorsvasutak állomásaitól és nem túl nagy kiterjedésű gyalogosövezetek létesítése a városokban elegendő parkolóhellyel a közvetlen közelben, valamint az áruszállítás lehetőségének biztosítása.

2. Park and ride rendszer létesítése.

3. A várható lakosságnak megfelelő állomások és megállóhelyek létesítése a rendelkezésre álló építési terület igénybevétele mellett.

4. Az út- és utcahálózat átépítése a létesítendő gyorsvasútállomások, valamint az autópályák csatlakozási pontjai környékén.

5. Megfelelő nagyságú mezőgazdasági övezetek biztosítása a mezőgazdasági struktúra céltudatos javítása által.

6. Megfelelő nagyságú és kedvező fekvésű üdülőterületek biztosítása, valamint differenciált kerületi sportlétesítmények építése a települési súlypontokban.

Ezeknek az intézkedéseknek a tervszerű és következetes végrehajtása azt eredményezhetné, hogy „a hagyományos értelemben vett várost felváltja a regionális város, amely sokrétűsége, alkalmazkodóképessége, kisebb egységeinek regenerálódóképessége, valamint utóbbiak térbeli és közlekedési kapcsolatai folytán az egyre növekvő számú városi lakosságnak optimális városias környezetet képes biztosítani” (Rudolf Hillebrecht).

Mivel Ausztriában mind a szövetségi állam, mind a tartományok illetékesek területrendezési kérdésekben, nem minden esetben biztosított az eljárások, intézkedések teljes koordinációja.

A tervezés eszközeül azonban a tartományok regionális fejlesztési programokat dolgoznak ki — különösen az agglomerációs térségek számára —, amelyeket a községek kommunális terveivel, valamint a közjogi testületek és közüzemi ellátó szervezetek terveivel egyeztetni kell.

Eddig Karintiában tartományi kormányrendelettel jóváhagyták a klagenfurt—villachi agglomeráció fejlesztési programját, a vorarlbergi tartományi kormány ugyancsak rendeletben hagyta jóvá 1977-ben a felső Rajna-völgyi agglomeráció regionális üdülőterületeinek biztosítását.

Végezetül azonban meg kell jegyezni, hogy a községek fenntartással viseltetnek a jóváhagyott fejlesztési programokkal szemben, mert kommunális tervezési jogaik korlátozásától tartanak. A felelős szervek ennek ellenére egybehangzóan azt az álláspontot képviselik, hogy az agglomerációs térségek fejlesztése csak jóváhagyott fejlesztési programok alapján, koordináltan és nagy előrelátással irányítható. A fejlesztési programokat hatékony rendezési és fejlesztési intézkedésekkel kell támogatni.

Kazimierz Wejchert:

A VÁROSI AGGLOMERÁCIÓK NÉHÁNY  
PROBLÉMÁJA LENGYELORSZÁGBAN

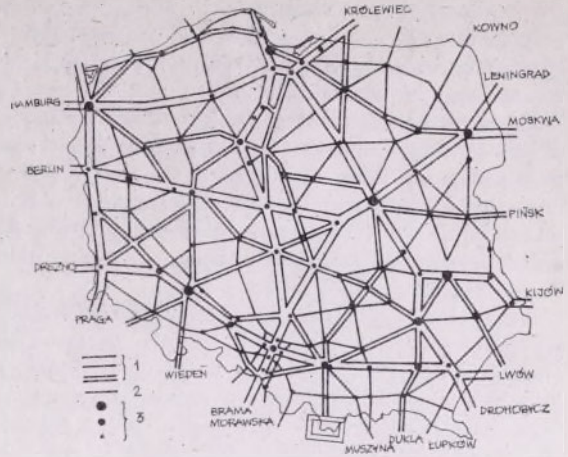
Az emberi környezet alakításának legaktuálisabb problémájává a nagy, rendkívül bonyolult szervezetet alkotó településagglomerációknak a kialakítása válik. Ezeknek az agglomerációknak a problematikája szokatlanul széles körű és nagyon bonyolult, mivel bennük a demográfiai, társadalmi, gazdasági, műszaki és területi kérdések elvászthatatlanul kapcsolódnak egymáshoz. A lengyelországi agglomerációk problémáinak felvázolása során mindenekelőtt térbeli kiterjedésük kérdéseivel kívánok foglalkozni.

Nagy városi agglomerációk a következő tényezők hatására alakultak ki Lengyelországban:

— Lengyelország földrajzi elhelyezkedése a környező országokhoz képest és különösen az európai közlekedési rendszer,

— a települések történelmi alakulásának sajátos adottságai Lengyelországban.

Lengyelország *tranzithelyzetben* van, mégpedig mind kelet—nyugati, mind észak—déli irányban. Ilyen körülmények között a főbb közlekedési útvonalak településhálózatunk vázává lettek. Ezeknek az útvonalaknak, valamint kevésbé fontos helyi tranzitútnak a metszéspontjai határozták meg azokat a „csomópontokat”, amelyek kedvezőek voltak városok keletkezése szempontjából. Az ezeken a pontokon létrejött településeknek és városi agglomerációknak a jelentőségét és potenciális lehetőségeit az egymást keresztező útvonalak jelentősége szabta meg, amit még fokoztak a természeti adottságok, valamint a történelmi események.



2. ábra. B. Malisz — „Az ország területgazdálkodásának problematikája”. Irányok — elrendezés (a GUPP térképe alapján — Országos területrendezési tervtanulmány, 1947)

1 — Fő tengelyek; 2 — Kiegészítő tengelyek; 3 — Fontosabb csomópontok

Lengyelország településhálózatának alapvető szerkezete, amely ezeknek a folyamatoknak az eredményeként kristályosodott ki, bizonyos fokig egyesíti magában a településrendszerekre vonatkozó mindkét elméletet. Az egyik a „tengelyek” elmélete, amely a különböző területek különböző fokú vonzásai következtében kialakult egyenlőtlenségeken, valamint a közlekedési útvonalak mentén keletkező településrendszereken alapul. A másik a „központi hely” elmélete, amelynek alapjául közismert módon az egymás-



1. ábra. B. Malisz — „Az ország területgazdálkodásának problematikája”. Tendenciák (a GUPP térképe alapján — Országos területrendezési tervtanulmány, 1947)



3. ábra. B. Malisz — „Az ország területgazdálkodásának problematikája”. A csomópontok — tengelyek elrendezésének koncepciója (B. Malisz után, 1970.)

1 — Valószínű agglomerációs térségek; 2 — Városias települések kialakulásának potenciális tengelyei; 3 — Az ország fővárosa; 4 — Országos jelentőségű központok; 5 — Régióközpontok; 6 — Ásványlelőhelyek; 7 — Üdülő- és idegenforgalmi területek; 8 — Vizi utak

sal hierarchikus viszonyban levő települési struktúrák elve szolgál. Ebben a rendszerben a kisebb városok a központi funkciót betöltő városnak vannak alárendelve.

Így alakult ki, mintegy a két elv kereszteződéséből Lengyelország településhálózatának tengelyes-csomópontos elrendezése.

Lengyelország kidolgozott és elfogadott területgazdálkodási terve ezen az elven alapul. Az ehhez vezető út azonban számos egymás után következő szakaszból állt.

Lengyelország elfogadott területgazdálkodási tervkonceptiója a jövőbeni térbeli folyamatok alapvető két irányának egyikeként elismeri a koncentráció tendenciáját (a másik kiegyenlítő folyamatokat képvisel). Elfogadja azt a tézist, amely az ország területgazdálkodása fő elemének tekinti az agglomerációkat és ezt azzal indokolja, hogy itt koncentrálódnak magas szak-képzettségű káderek, jelentős termelőeszközök és infrastrukturális létesítmények, amelyek fontos szerepet játszanak az ország gazdasági, civilizációs, valamint kulturális és társadalmpolitikai fejlődésében.

Ebben a koncepcióban az ország településrendszere nem korlátozódik a nagy agglomerációkra, azonban a koncepció határozottan előnyben részesíti a csomópontokat a tengelyekkel szemben.

Az agglomerációk problémáinak elemzése során az agglomerációs folyamatok eltérő alakulása szerint a következő csoportosítást hajtották végre:

— már kialakult agglomerációk, amelyekből összesen 10 van (katowicei, varsói, lódzi, gdanski, krakkói, wroclawi, poznani, szczecini, bydgoszczi-toruni és Szudéta-vidéki);

— csak alakulóban levők, amelyekből 7 van (ó-lengyel, bielsko-bialai, czestochowai, lublini, opolei, bialystoki, rzeszówi agglomeráció);

— potenciális agglomerációk, amelyekből 6 van (legnicai-glogowi, koszalini, kaliszi-ostrowi, olsztyni, tarnówi és zielona gorai agglomeráció);

A felsorolt agglomerációkat területi struktúrájuk alapján a következő két csoportba oszthatjuk:

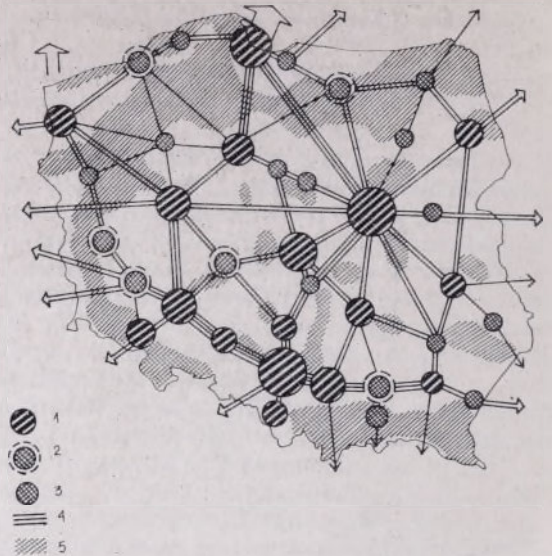
— monocentrikus agglomerációk, mint pl. a varsói, a krakkói, a lódzi, a wroclawi és a poznani, valamint

— policentrikus agglomerációk, mint pl. a katowicei, a gdanski, az opolei, a legnicai-glogowi és a bydgoszczi-toruni.

Az eddigi tapasztalatok és vizsgálatok alapján a városi agglomerációk három alapvető övezete különböztethető meg:

— a központi övezet (csomópont),  
 — a városépítési övezet,  
 — a jövőbeni városépítési övezet (ezen olyan terület értendő, amely kívül esik az agglomeráció funkcionális kapcsolatain).

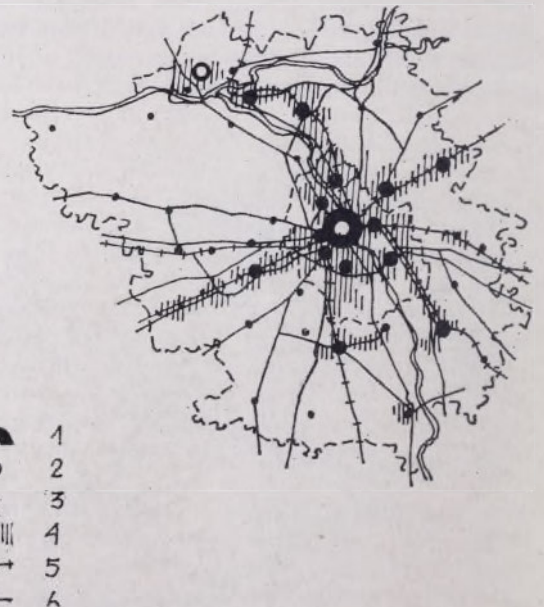
Az országos tervben agglomerációként a központi és a városépítési övezetet tekintik, a két



4. ábra. Policentrikus, mérsékelten koncentrált településrendszer (Miasto, 1974. 1. sz.)

1 — Városi agglomerációk — már kialakultak és alakulófében levők; 2 — Potenciális agglomerációk; 3 — Országos jelentőségű növekedési pólusok; 4 — Funkcionális és infrastrukturális kapcsolatok; 5 — Idegenforgalmi és üdülőterületek

övezet területi különállását (diszkontinuitását) feltételezve. A jövőbeni városépítési övezet főleg üdülő jellegű, intenzív zöldség- és gyümölcsstermelő, valamint a terméshozam növelésére törekvő gazdálkodást folytató területekből áll.



5. ábra. B. Malisz — „Az ország területgazdálkodásának problematikája”. Varsó funkcionális sémája (J. Chmielewski és Sz. Syrkus után, 1963.)

A közintézmények elrendezése  
 1 — Funkcionális belváros; 2 — III. fokozatú központok; 3 — A mezőgazdaságot szolgáló közintézmény-központok; 4 — Városi beépítés; 5 — Vasútvonal; 6 — Út

Az agglomerációk rövid ismertetését a varsói agglomerációval kezdem.

A harmincas években keletkezett az első hosszabb távú koncepció Varsó jövőbeni képének kialakítására. Ez az ún. „funkcionális Varsó” koncepciója, amelyet a CIAM felhívására J. Chmielewski és S. Syrkus dolgozott ki. A feladat — amelynek megoldására valamennyi ország városépítési szakembereit felszólították — annak a kérdésnek a megválaszolása volt, hogy milyen eszközökkel lehetne a nagyvárosok lakosságának életkörülményeit megjavítani. Javaslatot kellett tenni továbbá egy modern város térbeli szerkezetének ésszerű alapelveire vonatkozóan. A „funkcionális Varsó” koncepciója egy nagyváros dekoncentrációjának alapelveire épült.

A két, egymást Varsóban keresztező európai közlekedési főútvonalat „funkcionális Varsó” fő fejlesztési tengelyének tekintették. Mivel azonban ennek a két útvonalnak a kereszteződése a város kellős közepén a történelmi fejlődés során a forgalom nem kívánt koncentrációjára vezetett volna, a terv következő lépése ezeknek az útvonalaknak két párhuzamos sávra bontása volt, amelyeken a bizonyos értelemben specializált forgalom bonyolódott volna le.

Különválasztották az átmenő és a helyi forgalmat. Az előbbi ipari üzemek telephelyválasztásának alapjául szolgált volna, az utóbbira fűtők voltak fel a lakóterületi egységeket. A lakófunkciók részére az észak—déli irányú tengelyt javasolták a Visztula mindkét partján, az ipar számára pedig a nyugat—keletit, Zyrardów és Tluszczy között. A közlekedési útvonalak keresztezései határozták meg a közintézményközpontok helyét. A tengelyeken és csomópontokon kívül, illetve azok között levő területeket az erdő- és mezőgazdasági termelés, valamint az üdülési céljaira tartották fenn.

A háború után, 1945-ben, a Varsói Újjáépítési Tervező Intézet (BOS) kidolgozta a „funkcionális Varsó” alapelveire épült WZM koncepciót. Ebben Varsót fókuszpontként kezelték 800 ezer lakos számára. Az 1945-ös terv Varsó kibővített közigazgatási határain belül ún. „fellazító intézkedéseket” irányozott elő, azaz az egyes városnegyedeket egymástól elválasztó széles zöld sávokat. Ennek a struktúrának a keretében különvált a vegyes funkciójú belváros, három belvárosi lakónegyed: Mokotów, Muranów és Praga, továbbá két ipari negyed: Wola és Targówek, valamint számos peremterületi lakónegyed.

A városnak ez az általános rendezési terve hamarosan különféle torzulásokat szenvedett. 1948-ban előtérbe került az a tézis, amely a város zárt kialakításának szükségességét hangsúlyozta. Ez a törekvés tükröződött az 1956-ban jóváhagyott, 10 évre szóló általános rendezési tervben. Ennek alapján dolgoztak ki a hatvanas évek elején egy 1960—1980-ra szóló távlati tervet, valamint az ennek részét képező 1961—

1965-ig érvényes tervet. Az említett tézisben rejülő tévedés a zárt városról nagyon hamar éreztette hatását. A nagymértékben jelentkező vándorlási folyamatok következményeképpen a varsói agglomeráció lakosszáma 1960-ban már elérte az 1,7 milliót. Ezt a vándorlási kedvet fokozta a főváros akkori erőteljes iparosítása (létrejött a Huta Warszawa, valamint két új iparterület: Sluzewiec és Zeran).

A hatvanas években ez a jelenség olyan méreteket öltött, hogy elhatározták a Varsó deglomerálásáról szóló tézis előtérbe juttatását. A deglomerációs tendenciák tükröződtek Varsó következő, 1965—1985-re szóló általános rendezési tervében, amelyet 1968-ban hagytak jóvá. Az előző tervtől eltérően, ez felölelte az egész WZM területét és így először szerepelt a fővárosi agglomeráció az általános rendezési terv keretében. A terv magának a városnak a lakosságát 1,6 millióban, a teljes WZM területének lakosságát pedig 2,35 millióban jelölte meg. A Varsón kívüli lakosságot a négy kiválasztott tengely mentén fekvő városokban és településekben helyezik el. Ezek forgalmi kapcsolatai igen jók, közlekedési útvonalait továbbfejlesztik, korszerűsítik.

A deglomerációs politika pozitív eredményeként kívül (a Varsói Vajdaság városainak aktivitálása) negatív következményekkel is járt — az áttelepített vállalatok számára hiányzott a megfelelően kiépített műszaki infrastruktúra és a képezített szakemberek.

A deglomeráció érdekében hozott intézkedések — annak ellenére, hogy nagyon költségesnek bizonyultak — csak csekély mértékben befolyásolták Varsó iparának óriási mértékben növekvő munkaerő-szükségletét és az ennek következtében jelentkező népességszám-alakulást.

Az ország új társadalmi-gazdasági politikájából adódó feltételek, valamint az országos területrendezési terv irányelvei hatására Varsó Főváros Tanácsa elhatározta, hogy a városfejlesztési tervszámokat a WZM egész területére vonatkozóan felülvizsgálja. Ennek az aktualizálásnak az alapjául a varsói agglomeráció fejlesztési koncepciójának alternatív tervszámait szolgálták. A négyféle koncepció kidolgozásával négy szakembercsoportot bíztak meg. A különböző koncepciók különböző fejlődési tendenciák feltételezése alapján alakultak ki, alapvetően azonban a WZM feltételezéseit folytatták. Elemzésük lehetővé tette a WSW-terv kidolgozását (WSW = Województwo Stoleczne Warszawskie — Varsó Fővárosi Vajdaság).

A WSW 1977-ben lezárt területgazdálkodási terve az eddigi munkálatok folytatását jelenti. Néhány számszerű adat: a WSW területe 3794 km<sup>2</sup>, az ország területének 1,2%-a, amelyen 28 város és 32 község található. Lakosainak száma 1975-ben 2 155 000 volt, az ország népességének 6,3%-a.



6. ábra. A varsói agglomeráció távlati területfelhasználási terve (Miasto, 1977. 5. sz.)

A foglalkozási struktúrára vonatkozó néhány adat:

	1975	1990
Primer szektor	8%	4% (mezőgazdaság)
Szekunder szektor	43%	40% (ipar)
Tercier és kvaterner szektor	49%	56% (szolgáltatások, tud. terv.)

A lakosságra és a foglalkoztatottságra vonatkozó előrebecslések szerint a lakosság 1990-re eléri a 2,5–2,7 milliót.

A térszerkezetre vonatkozóan a terv a következőket írja elő:

- a Vajdaság területét szerkezeti egységekre bontják: körzetekre és városiasodott csoportokra,

- az egységek funkciójának meghatározását, munkahelyek, szolgáltatások, lakások, üdülőtérsítmények telepítésével kifejezve,

- a feltételek megjelölését és a területfelhasználásra vonatkozó ajánlásokat, amelyek a fejlesztési koncepcióból, valamint a természeti környezet jellemzőiből adódnak.

A koncepció törekszik

- a munkahelyek és szolgáltatások dekoncentráására,

- a települések ésszerűtlen szétszóródásának, a nem városias területeken a tájrömbölés megakadályozására,

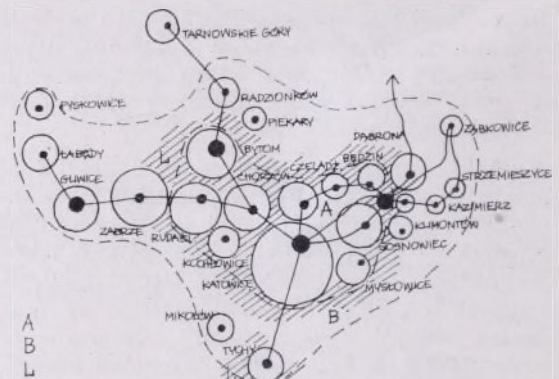
- a munka- és lakóhelyek közötti távolság csökkentését lehetővé tévő feltételek biztosítására.

A tengelyek fejlesztési modelljét a lakóépületek, közösségi és ipari létesítmények koncentrációja jellemzi, egyrészt déli irányban a Visztula

bal partján, másrészt északi irányban a Visztula jobb partján. A legfontosabb közlekedési eszköz az elővárosi vasút, amelyet folyamatosan korszerűsítene és bővítenek a fejlődésnek és a WSW-n végrehajtott változtatásoknak megfelelően.

A városias beépítés fejlesztése északi irányba —, amely alapvetően 2000-ig érvényes — egy Modlinban létesítendő jelentős központhoz kapcsolódik. Ennek feladata 1990 után, hogy az agglomeráció központját országos jelentőségű közösségi intézményi funkcióitól mentesítse. 1990-ig tervezik a külső övezet városias csoportjai korszerűsítésének meggyorsítását, valamint az északi tengely megvalósítását.

Merőben más problémák merülnek fel a legnagyobb ipari agglomerációban, a felső-sziléziai iparvidéken, amelyet a szaknyelvben GOP-nak jelölnek, és amely a déli makrorégió egy részét alkotja.



7. ábra. A felső-sziléziai iparvidék (A Varsói Műszaki Egyetem Építészmérnöki Karán 1971–1973-ban készült városrendezési témájú posztgraduális diplomamunka része)

A — A övezet; B — B övezet; L — Üdülőterületi erdő

Ez az agglomeráció egy óriási konglomerátum, amely hatalmas ipari üzemekből, kohókból, szénbányákból, kapcsolódó és járulékos létesítményekből áll. Közlekedési viszonyai rendkívül bonyolultak és ehhez járul még háttérként a XIX. század folyamán lepusztított táj, lakóépületekkel tarkítva. Az ilyen jellegű beépítés egyébként Európa-szerte jellemző volt az ehhez hasonló iparvidékekre. A GOP területén már 1947-ben megkezdődött a tervezési tevékenység, mikor kidolgozták a régió rendezési tervét. A központi „A” övezet foglalja magában a legintenzívebben urbanizált területet, ahol nagy ipari üzemek és lakólétesítmények közelsége a legkedvezőtlenebb feltételeket alakította ki a lakás, a munka és a közlekedés számára egyaránt. Erre a területre vonatkozóan radikális átalakításokat és átépítéseket írtak elő. Az „A” övezet körül lehatárolták a „B” övezetet, ahol a természeti környezet kevésbé pusztult el, a terület kevés-

bé urbanizált és kevesebb a környezetet károsító ipari üzem.

A regionális tervet a főhatóságok jóváhagyták. Elfogadták a terv alapvető tézisét: az „A” és „B” övezet deglomerálását, valamint négy új város létesítésének tervét északon, nyugaton, keleten és délen. Ezek közül a déli irányt tekintették legfontosabbnak és Tichy új város felépítését 100 ezer lakos részére.

Ennek a városnak a GOP déli régióját kellett szolgálnia, ahol új, dinamikus fejlődő szénbányákat nyitottak. Az új város építését 1949-ben kezdték el, ma már meghaladta az annak idején tervezett 100 ezres lélekszámot. Közben állandóan továbbfejlődik, és kis városi agglomerációvá alakul a GOP ezen részének gazdasági szükségleteit kielégítve.

A GOP deglomerációs programjának megvalósítására az 1949-es regionális terv szellemében Tichy város felépítésén kívül nem került sor. Ennek oka az volt, hogy a munkásság lakókörülményeinek a megjavítása az „A” övezetben óriási követelményeket támasztott. Az anyagi eszközöket itt a közlekedési hálózat átépítésére, új települések létesítésére, valamint Katowice központi kerületeinek rekonstrukciójára összpontosították. Bártran állíthatjuk, hogy fő célnak a gazdasági-társadalmi viszonyok átalakítását tekintették. Ennek során a fő hangsúlyt ennek a kapitalista viszonyok között elhanyagolt iparvidéknek a kulturális fejlesztésére fordították.

A GOP egymást követő tervei számos alapvető határozatot hoztak, amelyek célja az ipari káros hatások csökkentése és a természeti környezet feltételeinek javítása volt. Nagy figyelmet fordítottak a napi és időszakos üdülés céljait szolgáló területek kialakítására, és ennek eredményeképpen építették ki tervszerűen az „A” övezetet körülfogó ún. erdős zöld védősávot. Ehhez igénybe vették a meglévő erdőterületeket azzal a céllal, hogy üdülőterületként hasznosítják azokat. Az 1975-ös közigazgatási reform, amelynek eredményeképpen az ország területét a korábbi 19 helyett 49 vajdaságra osztották, új terv — a Katowice Vajdaság tervének — kidolgozását tette szükségessé. Ez azonban elvben a GOP-terv munkálatainak folytatása volt. A terv alapvető tézisei a következők: a forgalom a főbb utakból álló hálószerű rendszeren bonyolódik le, sziléziai regionális metróvonalakat építenek ki észak—déli és kelet—nyugati irányban, valamint két autópályát létesítenek ugyanezekben az irányokban, végül a legnehezebb probléma: az „A” övezet lakóterületeinek soron következő átépítése. Az új ipartelepítések, mint pl. a „Katowice” kohó a GOP régió keleti részén és a „Fiat” kisautógyár Tychyben új városalakító elemekké váltak. A Katowicei Vajdaság 1990-ig szóló gazdasági tervében erre a területre 1 millió lakás felépítését irányozták elő.

Különös figyelmet szenteltek ebben a tervben a műszaki kérdések megoldásának. A GOP az

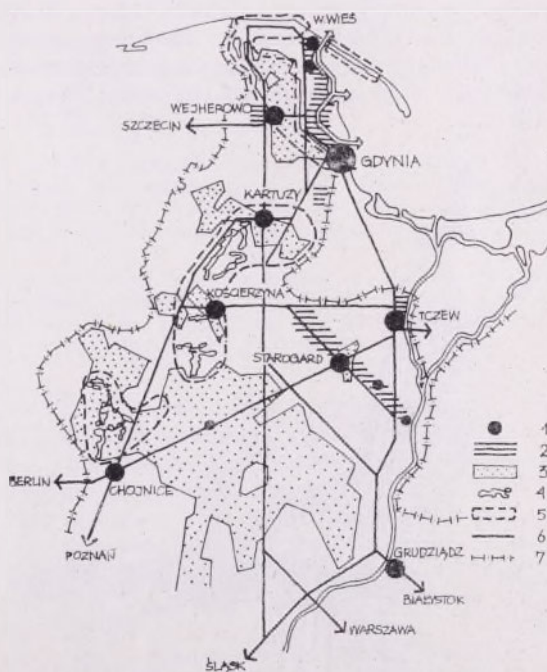
Odera és a Visztula vízválasztó területén fekszik. Mind a lakosság, mind az ipar vízellátása komoly nehézségeket okoz. A területen halad át számos, a szénexport céljait szolgáló vasúti fővonal, az Oderát a Visztulával összekötő csatorna, valamint számos nagyfeszültségű vezeték. Széles körben kutatják és tanulmányozzák a szennyvízcsatorna-rendszer kialakításának, valamint az ipari víz zárt rendszerű felhasználásának lehetőségeit. Folytatják a nagy ipari üzemek gáz- és porkibocsátó forrásainak megszüntetését.

A problémák bemutatását a *gdanski agglomeráció példáján* folytatom.

Ennek az agglomerációnak a szerepe az ország településhálózatában különösen fontos — a településhálózat egyik legjelentősebb kiindulási, illetve végpontja Lengyelországban.

Gdynia és az egész észak-pomerániai régió területére a két világháború között, a harmincas években készültek az első rendezési tervek. Az országhatárok II. világháború előtti alakulása során, az 1922-ben egy kikötő építésére vonatkozó határozat hozatala után Gdynia az egész régió legjelentősebb városává és Lengyelország egyetlen kikötővárosává vált.

A II. világháború után felépülő ország tengergazdálkodási igényei, valamint az országhoz tartozó tengerpart csekély hossza indokoltá tette azt a törekvést, hogy a Gdanski-öböl partján



8. ábra. „Nagy agglomerációk kialakulása Lengyelországban — II. A Gdanski Agglomeráció” (Területfelhasználási vázlat — készült a „Biuletyn Urbanistyczny” c. folyóirat 1938. 2. számában közölt ábra alapján)

1 — Lakás és intézmények; 2 — Ipar- és raktárterületek; 3 — Erdők; 4 — Vízfelületek; 5 — Idegenforgalmi és üdülőterületek; 6 — Közlekedési vonalak; 7 — Országhatár 1939-ben

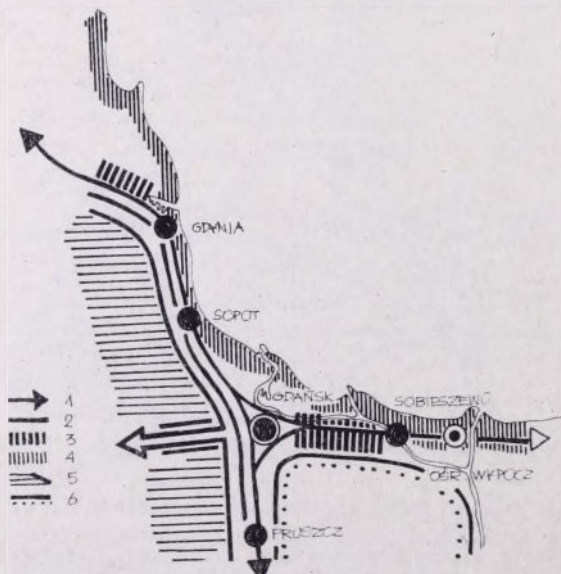
újabb, alkalmas településeket keressenek. Így Gdynia már a harmincas években a ma agglomerációnak nevezett településszerkezet kezdeménye volt.

1945-ben eltűnt az az akadály, amely Gdyniát és Gdanskot elválasztotta egymástól. Ezáltal lehetővé vált a három meglévő város: Gdansk, Gdynia és Sopot fejlesztése.

Jellemző a gdanski agglomerációra a két pólus. Ebben a kétpólusos elrendezésben a hangsúlyt Gdansk, a nagy történelmi hagyományokkal rendelkező város kapta. A főbb tömörüléseket a 20 km-es körzetben elhelyezkedő kikötők, hajógyárak és a kikötői iparnegyedek munkahelyei, valamint a két legnagyobb város belvárosi negyedei képviselik. A belső struktúra további jellemzője a funkciók sokrétősége, különbözősége. Nagymértékben keverednek a lakóterületek az ipari és kertgazdasági területekkel. A KGST együttműködés nagy fejlesztési lehetőségeket jelent a gdanski kikötő számára. Ezért az északi kikötő építésén kívül további területeket tartalékoztak ebből a célból a Holt-Visztula mentén.

A műszaki-gazdasági-természeti adottságokat, valamint a meglévő beépítést figyelembe véve, a közösségi intézményközpontok következő funkcionális felosztását határozták meg:

Gdansk belvárosa — az agglomeráció központja, regionális és annál nagyobb jelentőségű közösségi intézményekkel, valamint Gdynia belvárosa — specializált központ, amelyben néhány regionálisnál nagyobb jelentőségű létesítmény található, főleg a tengergazdálkodással kapcsolatban.



9. ábra. „Nagy agglomerációk kialakulása Lengyelországban — II. A Gdanski Agglomeráció”  
A Gdanski Agglomeráció területi fejlődésének fő irányai (Czerny után)  
1 — Közlekedés; 2 — Lakóterületek; 3 — Ipar- és raktárterületek; 4 — Üdülőterület; 5 — Zöldterület; 6 — Mezőgazdasági ellátó terület

Speciális szerepet fog Sopot betölteni — mint speciális funkciójú üdülési, szórakozási és kulturális központ.

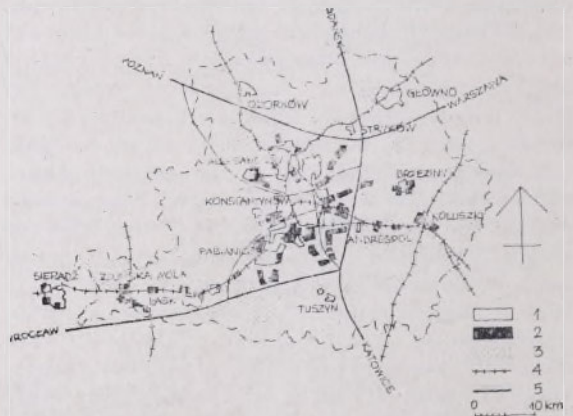
Az alacsonyabb fokú központok rendszerét a lakóterületek strukturális egységeinek megfelelően alakították ki (20—40 ezer lakosú lakónegyedek, néhány negyedet magukban foglaló csoportok).

A közlekedési rendszer városi gyorsvasúthálózatból áll, amelyet autóbusz- és villamosvasútvonalakkal összehangolva alakítottak ki. A gyorsforgalmi utak alkotják a városeggyüttes főútvonalainak vázát, mely a régió expresszútvonalaihoz és az országos autópálya-hálózat-hoz csatlakozik, biztosítva a városeggyüttes és a kikötői háttér folyamatos forgalmi kapcsolatát.

A Gdansk-Gdynia kikötő- és városeggyüttes 1975-ös területgazdálkodási tervének jelenlegi változata nagy távlatra 630 km<sup>2</sup>-nyi területet ölel fel, 6 várost foglal magában: Pruszcz Gdanskit, magát Gdanskot, Sopotot, Gdyniát, Rumiát és Redát. A lakosszám nagy távlatban 950 000 főre növekszik.

A terv szerint a legtöbb munkahely továbbra is a belvárosban, valamint a kikötő- és iparterületen lesz található.

A GOP után nagyságrendben a második legnagyobb ipari agglomeráció a lodzi városi agglomeráció.



10. ábra. A lodzi agglomeráció (Miasto, 1974. 12. sz.)  
1 — Meglévő városias beépítésű területek; 2 — Intenzív urbanizáció fejlesztési területei (később felhasználandó tartalékterületek); 3 — Zöldterületek; 4 — Vasútvonalak; 5 — Utak

A lodzi városi agglomeráció a már kialakult agglomerációk csoportjába tartozik, egyike a legnagyobb meglévő és tervezett agglomerációknak.

Valójában ez az agglomeráció már néhány évtizede létezik és egyike a legrégebbeknek Lengyelországban, a XIX. század második felében alakult ki. Bizvást állíthatjuk, hogy Lodz jelenlegi közigazgatási határain belül a XX. század eleji átalakított, eredetileg 500 ezer lakosú agglomeráció is bennfoglaltatik. Ennek nagyobb ré-



szét Lodz alkotja 300 ezer lakossal, a többi Ba-luty kb. 100 ezer és Chejny 30 ezer lakossal.

A folyamatos gazdasági fejlődés és ezzel együtt a városiasodás megnövelte a funkcionális-térbeli kapcsolatokat területét. A terület jelentősen bővült és ma a lodzi városi agglomeráció tervezett lakosszáma 1,2 millió, amiből 1 millió városias területeken fog lakni.

Az agglomerációt kialakító tényezők a következők:

— gazdasági feltételek — egységes struktúrájú ipari jelleg valamennyi csomóponti területen,

— központi fekvés — amit az országban eddig nem értékelték kellően.

A következő előirányzatokban Lodznak fontos közúti és vasúti csomópont szerepét szánják.

A kialakult térszerkezet jellegzetesen monocentrikus, a központi terület határozott túlsúlyával. A meglévő térszerkezet és a központi fekvés meghatározza a további fejlődést is.

Az agglomerációnak az ország területgazdálkodásában betöltött szerepe, az ismert elemek és problémák meghatározzák a fejlesztés irányát és megkönnyítik a koncepció megválasztását.

A hatásterület kibővítése az egyes településcsoporthoz egész urbanizált területekre, lehetővé teszi az itt felgyülemlt problémák megoldását.

A legjelentősebb problémák közé tartoznak:

— a régi beépítés korszerűsítése azokon a területeken, amelyek megtartják eddigi funkcióikat és azoknak a területeknek a fellazítása, amelyeknek a szerepe megváltozott és ennek megfelelően kellett kialakítani azokat. Ez nagyon kiterjedt területeket érint, elsősorban a központi részekben.

— A természeti környezet alakítása a sűrűn beépített területeken, különös tekintettel a pihenésre, a mikroklima javítására, főleg a belvárosban.

— A felsőfokú intézményellátással kapcsolatos igények és a közművesítési igények kielégítése az egész városias területen.

\*

Az egész ország területén végrehajtott geológiai kutatások során számos természeti kincset tártak fel.

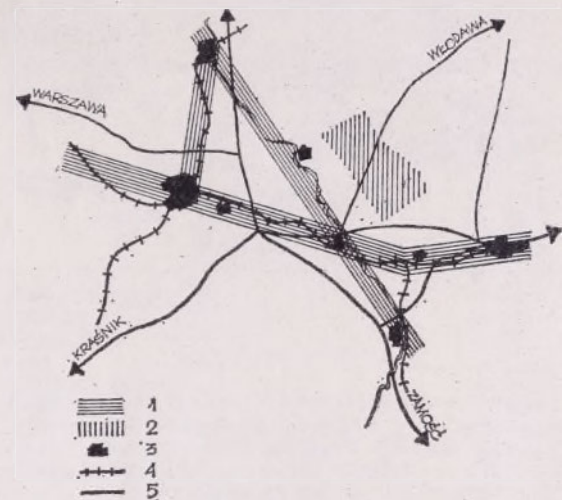
A Tarnobrzeg környékén feltárt gazdag kénlelőhelyek új iparterület és bizonyára új agglomeráció kialakulását fogják eredményezni. A Lublin környéki új rézbányák dinamikus fejlődése befolyásolja a lublini—glogowi agglomeráció (A GOP-hoz hasonlóan LGOM-nak rövidítve) keletkezését, határozottan lineáris, észak—déli irányú elrendezésben.

Gazdag szénkészletek felfedezése lesz a „legfiatalabb” — a lublini — agglomeráció kialakulásának alapja az ország keleti részén. Ez a korábban mezőgazdasági terület az ország többi régiójához képest kevésbé volt urbanizált. Ezért

vált lehetővé a születőfélben levő agglomeráció területi tervezése és fejlődésének irányítása.

A lublini agglomeráció 1970-ben azonos volt a *csomópont területével*, amelyet a Lublin—Swidnik város csoport alkot, 260 700 lakossal. Az agglomeráció központi körzetének szerepét Lublin töltötte be (238 500 lakos), Swidnik (22 000 lakos) viszont a csomópontot. Az agglomeráció területének funkcionális-térbeli csomópontját 1970-ben a következők jellemezték:

— Lublinban kb. 55 000 fő dolgozott a szocialista gazdaság terciér és kvaterner szektorában (a határok rögzített kritériuma mellett) egy olyan agglomerációban, melyben kb. 20 000 foglalkoztatottat irányoztak elő ezekben a szektorokban.



11. ábra. A lublini szénmedence. Az urbanizációs folyamat prognózisa (A Varsói Műszaki Egyetem Építészmérnöki Karán 1971—1973-ban készült városrendezési témájú posztgraduális diplomamunka része)

1 — Az urbanizáció fő tengelyei, valamint helyi jelentőségű tengelyek; 2 — A szénbányászat területe; 3 — Helyi központok; 4 — Vasútvonalak; 5 — Transzit-utak (az átmenő forgalom útjai)

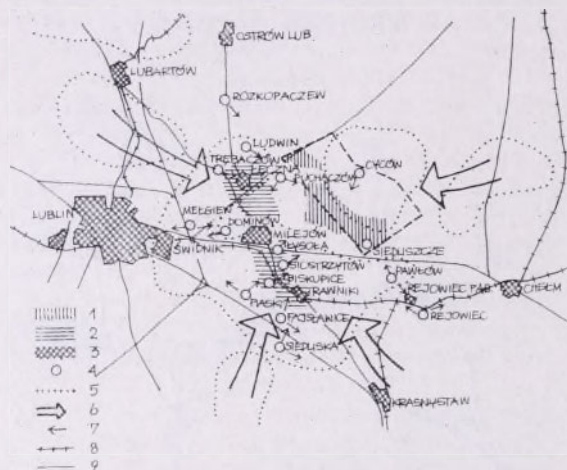
— Swidnikben 10 000 foglalkoztatott koncentráldott valamennyi foglalkozási ágban, kivéve a mezőgazdaságot, amely a szocialista gazdaságban tevékenykedett (a határ-kritérium 10 000, ezekben foglalkozási ágakban tevékeny fő volt).

Swidnik vasúton 9, közúton (autóbuszon) 11 km-nyi távolságra van Lublin bányavidék központjától.

A lublini agglomeráció területén nem alakult ki *urbanizált övezet*. Ezenkívül feltűnő aránytalanság tapasztalható a csomóponti terület dinamikus fejlődése és a hozzá funkcionálisan és térben kapcsolódó, viszonylag stabil területek között. Ezt bizonyítja az agglomerálódás korábban említett alakulása, ami a népességi és gazdasági potenciálnak a szomszédos területekről a csomópontban való áthelyeződésében nyilvánul meg.

Ezért helyeznek különösen nagy súlyt a lublini agglomeráció északkeleti részén fekvő lublini szénvidék már megkezdett megvalósítására. A lublini szénbányák nemcsak a terület gazdasági funkcióját jelentik, hanem mind az agglomeráció, mind a hozzá funkcionálisan és térben kapcsolódó területek fejlődésének motorját is.

A lublini agglomeráció területére számos tanulmány készült. Ezek közül egy a Műszaki Egyetem Városrendezési Intézetében posztgraduális diplomamunka formájában készült. Ezen alapul a most megvalósított elrendezés mérlegetése.



12. ábra. A lublini szénmedence. A munkahelyek megoszlása és a népesség áttelepülésének irányai (A Varsói Műszaki Egyetem Építészmérnöki Karán 1971–1973-ban készült városrendezési témájú posztgraduális diplomamunkák része)

1 — A többségében férfiakat foglalkoztató munkahelyek koncentrációja; 2 — A többségében nőket foglalkoztató munkahelyek koncentrációja; 3 — Városok; 4 — Készletlenti lakótelepek; 5 — Szabad munkaerővel rendelkező területek; 6 — Az állandó lakosság áttelepülésének irányai; 7 — A munkahelyi utazások fő irányai; 8 — Főbb vasútvonalak; 9 — Főbb utak — meglévők és tervezettek

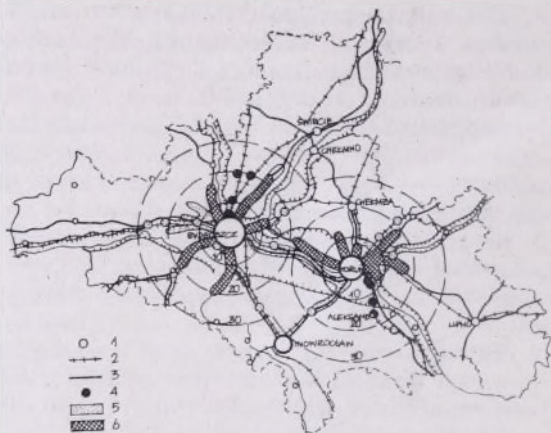
A bányászati szakág megállapításai szerint a szénbányák első kiépítési szakaszának megvalósítása a központi szénvidék megvalósításának első szakaszát jelenti.

A nők számára is terveztek munkahelyeket, ezek részben megvalósultak, részben meg fognak valósulni. Így pl. Leczna helységben idegenforgalmi szolgáltatóhelyet és félvezetőket gyártó üzemet terveztek, Milejewben gyümölcs- és zöldségfeldolgozó üzem létesül, Tranikiben pedig kötöttárugyár.

Az említett tanulmányban a lakó- és szolgáltatófunkciók elhelyezésének három változatát vizsgálták a bányák telephelyéhez viszonyítva, valamint a különböző közlekedési eszközök hatását az agglomeráció térbeli szerkezetére. Városrendezési tervpályázatot is kiírtak a megvalósítás első szakaszának megoldására. A legtöbb pályamunka a fő lakóterületi bázis telepítését

Leczna városkába javasolta. Ebben az esetben is foglalkozott az intézet a témával és a most folyó diplomamunkák ennek a szép, kedvező topográfiai adottságú városkának a fejlesztési lehetőségeivel foglalkoznak. Az egyik munka érdekeségeként megemlíthető, hogy tömegközlekedési eszközként teljesen elkülönített úthálózaton közlekedő autóbuszokat javasol az agglomeráció egész területére.

Idő hiányában nem térhetek ki további agglomerációk problémáinak ismertetésére. Ezért csak arra szorítkozom, hogy ismertessem egy érdekes konurbáció — a bydgoszczi—toruni — keletkezését. A két város egymástól 50 km-es távolságban fekszik, a két háború közötti időben rivalizáltak egymással.



13. ábra. „Nagy város-agglomerációk kialakulása Lengyelországban — I. A Bydgoszcz-Torun konurbáció”

#### A forgalom integrációjának hatásterülete

1 — Városok; 2 — Vasútvonalak; 3 — Országos főutak; 4 — A Lengyel Államvasutak elővárosi forgalmában 45 percesnél sűrűbb járatokkal ellátott területek; 5 — A Lengyel Autóbuszközlekedési Vállalat elővárosi forgalmában 15 percesnél sűrűbb járatokkal ellátott területek; 6 — A 45 perces időhatáron belül elérhető területek, amelyekre azonban nem jellemzőek az elővárosi forgalom paramétereit

Bydgoszcznak 1970-ben 280 000 lakosa volt, a régió legnagyobb ipari centruma, jelentős autópálya- és vasúti csomópont, de víziutak csomópontja is, és élénk tudományos-kulturális központ.

Torunnak 1970-ben kb. 170 000 lakosa volt, gyorsan fejlődő ipari centrummá vált, ezen kívül a régió legjelentősebb tudományos-kulturális központja. A Mikolaj Kopernik Egyetem új épületei létesültek itt. Emellett a város — egyedülálló műemlékeinek köszönhetően — jelentős idegenforgalmi központ is.

A bydgoszczi régió fejlődési lehetőségeit egy dinamikus fejlődő ipari övezet és a nagymértékben urbanizált, a Visztulával összeköttetésben levő Wloclawek—Nowe Miasto régió biztosítja.

A tanulmányok számos változatából kiderült, hogy egy agglomeráció funkcionális-térbeli fel-tételeinek leginkább városi gyorsvasutak, vala-mint a Lengyel Államvasutak villanyvonatai fe-lelnek meg. Olyan megoldást fogadtak el, amely a villamosított vasútra támaszkodik, ennek kere-tében a meglévő Bydgoszcz—Torun vasútvonalat is felhasználták.

A néhány példaként felhozott lengyel agglo-meráció rövid ismertetése természetesen nem meríti ki a téma gazdag problematikáját. Megfigyelhető és tudományos munkáinkban figyelemmel is kísérjük, hogy hogyan keletkeznek új, kisebb agglomerációk, mint pl. Krzyz, Drawsko és Wielun városok csoportja. A mun-kahelyek telepítése, a lakóterület céljára alkal-mas területek kijelölése biológiai alapon létre-jövő urbanizációs folyamatokat indít el. Teljes biztonsággal tekinthetők egy kis konurbáció embriójának. Előadásom témáját főleg tervek képezték. Mi azonban nemcsak agglomerációkat tervezünk.

Mind kutató tevékenységünk során, mind gya-korlati munkánkban a legfőbb hangsúlyt az agglo-merációk fejlődési folyamatai *ésszerű irányítá-si* módszereinek kidolgozására fektetjük. Követ-kezetes megvalósítás nélkül a legjobb terv sem éri el célját, a szocialista társadalom számára a lehető legkedvezőbb életkörülmények kialakí-tását.

**Dr. Emanuel Hruska:**

**A VÁROS ÁTALAKULÁSA VÁROSREGIÓVÁ  
— MINT SPONTÁN ÉS TERVEZETT AGGLO-  
MERÁCIÓS FOLYAMAT — NÉHÁNY PÉLDA  
A CSSZSZK-BÓL**

A városregió mint településagglomeráció (a CSSZSZK-ban kialakult felfogás szerint) egy központi város körüli terület, amely a központi várossal olyan intenzív kapcsolatokat tart fenn, hogy ezáltal magasabb rendű település egység keletkezik. Funkcionális komplexitás jellemzi, amely lehetővé teszi a központi város folyamatos városrendezési fejlesztését a regionális térségbe. Ezt a térséget metodikailag különböző kritériumok alapján lehet lehatárolni:

- társadalmi-gazdasági egységként (gazdasági és területi tervezési „metropolitan area”),
- városrendezési egységként (fizikai struktúrák összenövése konurbációból),
- demográfiai-szociológiai egységként (a lakosság egészséges életmódja az agglomeráció területén) stb.

Ennek a térségnek a struktúrája és méretei dinamikusak (mint minden városépítési képződ-ményé, különösen forradalmi társadalmi és terü-leti átstrukturálódás idején); dinamikája fokozó-dik a XIX. század óta, és a gazdasági centrali-zálódási folyamat (a nagyvárosokba) a település-igény egyidejű kisugárzásával jelentkezik a kül-

területek (koncentrációs magok) irányába. Ez a folyamat egyrészt *spontán nyomás*, másrészt *ter-vezési tevékenység* következtében megy végbe. Az első „alulról”, a gazdasági, fizikai és társa-dalmi tényezők igénybevételéből, a második „fe-lülről”, magasabbrendű társadalmi-gazdasági és kultúrpolitikai szempontokból adódik.

Iparterületi agglomerációk különböznek a nagyvárosi agglomerációktól és eltérő problémái-kat is eltérő módon, specifikus kritériumok alapján közelítik meg az egyes országokban (nagyságrend, termelési és települési sűrűség, az egyes ágazatokban foglalkoztatottak százalékos aránya, területi struktúra — a monocentrikustól a policentrikuson át a lineárisig).

A fejlett ipari országokban a régiók lakosszá-ma a központi város lakosságának 2—3-szoro-sát is eléri; agrár jellegű országokban a régiók fejletlenekek.

Néhány összehasonlító adat (központi agglo-merációk):

	Budapest	Bécs	Varsó	Prága	Brno	Pozsony
A központi város lakosszáma az össznépe-ség %-ában	18 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	21 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	4 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	7 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	—	—
A központi város lakosszáma (millió)	2,2	1,6	1,4	1,2	0,35	0,33
A régió lakosszáma (millió)	2,4	2,0	1,8	1,6	0,45	0,40
A régió területe (km <sup>2</sup> )	1670	3500	3500	3300		

A munkahely és lakóhely közötti (közlekedési létesítményekkel biztosított) térbeli kapcsolatok, valamint a munkaerő és a termelési kapacitások közötti gazdasági kapcsolatok fejlesztése, a tele-pülések ellátása mindennemű szolgáltatással, a kulturális és esztétikai szempontból egyaránt ki-elégítő környezet kialakítására való törekvés (valamennyi funkcionális formájában, amelynek keretében egyre nagyobb a jelentősége a szabad időt kitöltő művelődési és üdülési funkcióknak) magasabb rendű agglomerációs települési struk-túrák kialakulását eredményezi.

A regionális eltérések mellett általános, a po-zitív fejlődési folyamatot bizonyító törvényszer-űségek is felismerhetők: a települési agglome-ráció *korunk urbanizálódási formája*. A spontán agglomerálódási folyamatnak a tájban tapasztalható és túlnyomórészt negatív jelenségeivel szemben a tervezett agglomerációs formák ked-vezően hatnak a központi városok életfunkciói-nak állandóan fokozódó koncentrálódási tenden-ciáira, siettetve a város és falu közötti társadal-mi-gazdasági és kulturális különbség kiegyenli-tését.

Az agglomeráció a gazdasági koncentráció dialektikus folyamatának törvényszerű stádiuma, amelyet a települések térbeli decentralizációja kísér. A folyamat végeredményeképpen természeti övezetekkel (mezőgazdaságilag hasznosított és biológiailag védett, az emberek üdülését szolgáló tájegységekkel) kísért nagy térbeli struktúráknak, agglomerációs folyosóknak kellene kialakulniuk.

Az agglomerációs térségekben folytatott mindennemű tervezési munkának immár nem a feltárás a problémája, hanem éppen ellenkezőleg, a tervszerűtlen feltárás elleni védelem a feladat. Meg kell védeni a tájat, állat- és növényvilágát, vizeit, mint az emberi környezet biológiai regenerálóját az emberrel (és beavatkozásaival) szemben, az ember érdekében. Az embert a szocialista társadalomban már nem munkaerőként, hanem a legmagasabb rendű kulturális és fiziológiai igényekkel fellépő lényként kell értékelni. Ez a tervszerű területrendezési elképzelés talán mégis reális prognózis.

\*

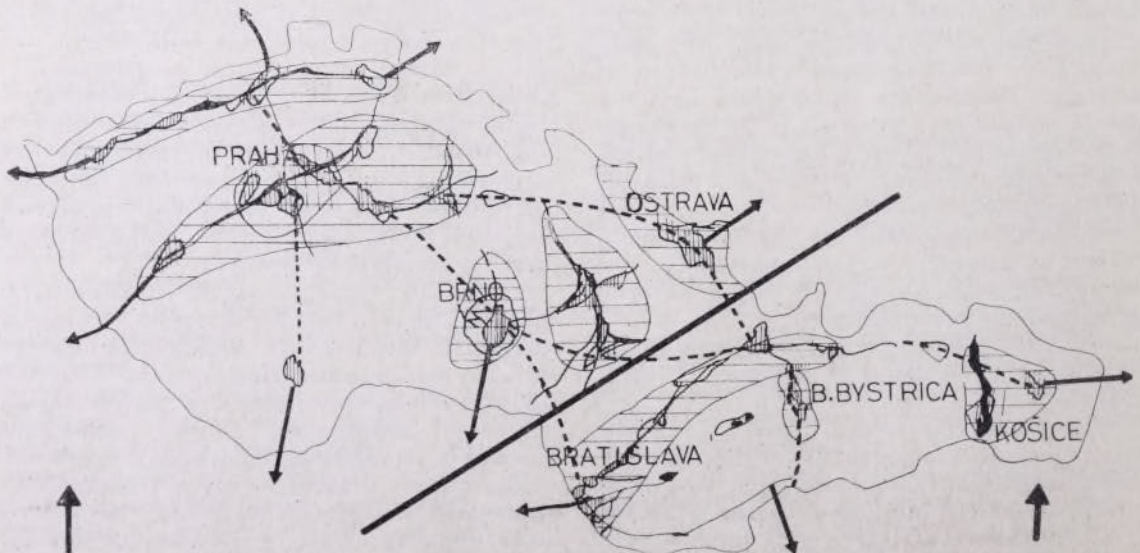
A CSSZSZK Szövetségi állam, a Cseh Szocialista Köztársaságból (10 millió lakos felett) és a Szlovák Szocialista Köztársaságból (5 millió lakos alatt) áll (1977-es adatok). Az általános iparosítási és kollektivizálódási folyamatban olyan koncentráló térségek kerültek előtérbe, ahol szénbányák, ércelelőhelyek, vízi erő és uránium előfordulása segítik elő ipari agglomerációk keletkezését. Ezek a térségek a következőképpen oszlanak meg az ország területén: Csehországban a lineáris észak-cseh iparvidék, a közép-cseh iparvidék (Plzentől — NY — kiindulva a prágai agglomeráción — közép — keresztül az Elba térségig — K—); Morvaországban három kialakult agglomerációs térség (a brnoi központi te-

rület — DNY —, a központi városok láncolatából álló közép-morva agglomerációs térség, valamint az ostravai iparvidék — ÉK — a sziléziai szénmedence déli peremén); Szlovákiában a Vág völgyében levő lineáris iparvidék — ÉNY —, amelynek NY-i vége Pozsony, a közép-szlovákiai még kialakulatlan koncentráció és a kelet-szlovákiai iparvidék (a Kassa mint közigazgatási központ körül elhelyezkedő központokkal).

Fejtetéseim városi agglomerációkra vonatkoznak csupán; a kiválasztott négy példán az agglomerációs struktúrák sokrétűségét kívántam bemutatni. A két példa a CSSZK-ból: Prága nagykiterjedésű, történelmileg kialakult agglomeráció példája, Brno fokozódó agglomerációs nyomást kifejtő, stabilizált regionális struktúra példája. Az SZSZK-ból: Pozsony a dinamikusan növekvő regionális struktúra példája, végül Besztercebánya—Zólyom, a közös tervezési-fejlesztési térségben agglomeráló kettős város példája.

E négy agglomeráció a spontán és a tervezett agglomerálódás igen sokféle problémáját mutatja fel a városregió térségében, ugyanakkor jelzik a sokféle koncepciót, de a tervezési munka fejlődését is (az utóbbi évtizedekben). Szerepeltek: szilagszerű fellazítás és regionális decentralizációs tendenciák (a húszas és harmincas évek funkcionális megfontolásainak megfelelően), valamint nagyvárosok koncentrációja új alakú agglomerációs bővítéssel (a hetvenes évek gazdasági és formájában a környező régió fokozódó urbanizációja megközelítése), végül távlatban a városok további regionális kiterjesztése regionális szilagsztruktúrákká.

Prága, az ország fővárosa. Itt összpontosul valamennyi központi funkció, erőteljes regionális háttérrel északkeleti irányban a nemzetközi jelentőségű Elba-folyosón (már korábban gondol-



CSSZSZK — Az ipar koncentrációja gazdaságilag aktív térségekben — lineáris struktúrák és agglomerációs térségek

tak a prágai nagyipar idetelepítésére), önálló közlekedési és iparterülettel északnyugaton (Kladno) és intenzíven használt üdülőterületekkel (második otthonok) a várostól délre fekvő mezőgazdaságilag értékes területeken.

Prága a fejlett agglomerációs térség jó példája.

1975: Központi város lakosszáma 1 150 000, 500 km<sup>2</sup> területen, 105 000 beingázó

2000: Várható lakosság a központi városban 1 400 000, a régióban 1 600 000, 3300 km<sup>2</sup>-en.

A tömör, illetve folyamatosan beépített városi terület (központi város) a következő részekre tagolódik:

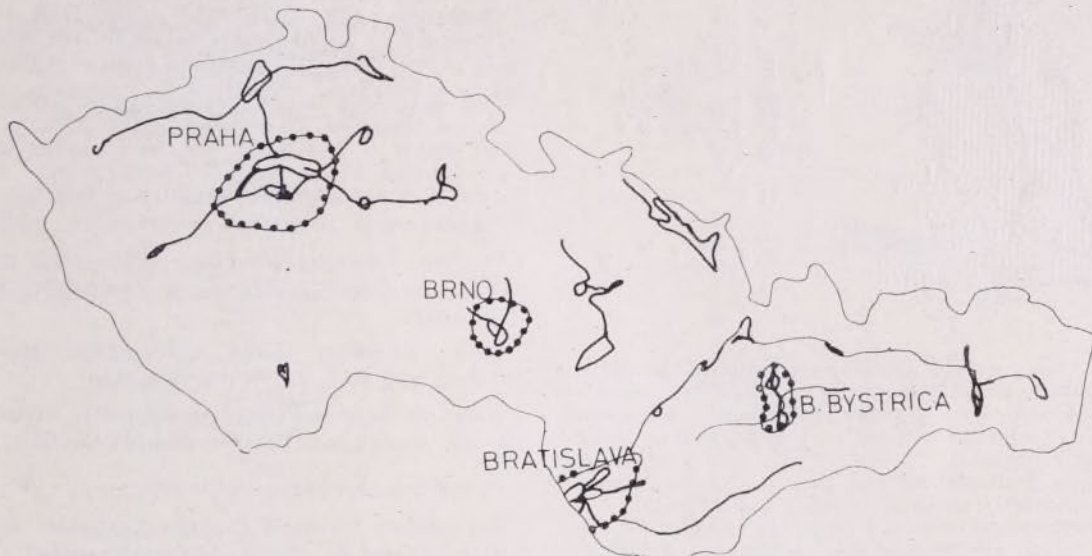
- történelmi városmag;
- a városi agglomeráció központi területe, ahol túlnyomórészt a terciér és kvaterner szektor tevékenységei koncentrálnak;
- a XIX. században és a XX. század elején,

Ez után következik a külső agglomerációs térség (mint nyílt agglomeráció), amely ugyanolyan dinamikus és amely a koncentrációs folyamat során bővül:

— a településhálózatra és a kívül eső városokra a központi város által gyakorolt társadalmi-gazdasági és kulturális hatások övezete. A települések bolygóvárosi kapcsolatba kerülnek a központi várossal és ezáltal bővítik a város tervezési területét. Itt azonban már nem lehet szó területi odacsatolásról, hanem csupán a távolabbi térségeknek a központi város területével közösen végzett tervezéséről.

Végül, az „építéstechnikailag” jellemzett agglomerációs terület tervezési-gazdasági körzetté bővül:

— ez a központi város legtágabb gazdasági vonzaskörzete, anélkül, hogy érezhető lenne a központi város közvetlen építéstechnikai befo-



A CSSZSZK négy jelentős agglomerációja

a liberális növekedés idején keletkezett települési övezet;

— a tervszerűen felépített városias településegységek külső települési övezete, beleértve a termelési és ellátási létesítményeket (gyakorlatilag 1945 után).

A következő, belső agglomerációs térséget (mint zárt agglomerációt) a szekunder, terciér és kvaterner szektorban dolgozók által kifejtett közvetlen hatás és lakásigények jellemzik és a következőkből áll:

— a „társadalmi, kulturális és technikai” agglomerációs folyamat belső övezetéből, amelyben az eredeti falvak átépítése és társadalmuk átalakulása megy végbe. Az utak (és az infrastruktúra-folyosók) mentén a beépített területek is összenőnek. Itt alakulnak ki a termelés és szolgáltatás ipari létesítményei is. Ezt a térséget fokozatosan a város területéhez csatolják.

lyása. Ennek a térségnek a lehatárolása fölérendelt gazdasági tervezési célkitűzésekkel függ össze (és nincs közigazgatási kihatása).

A tervezési koncepció fejlesztési tendenciái:

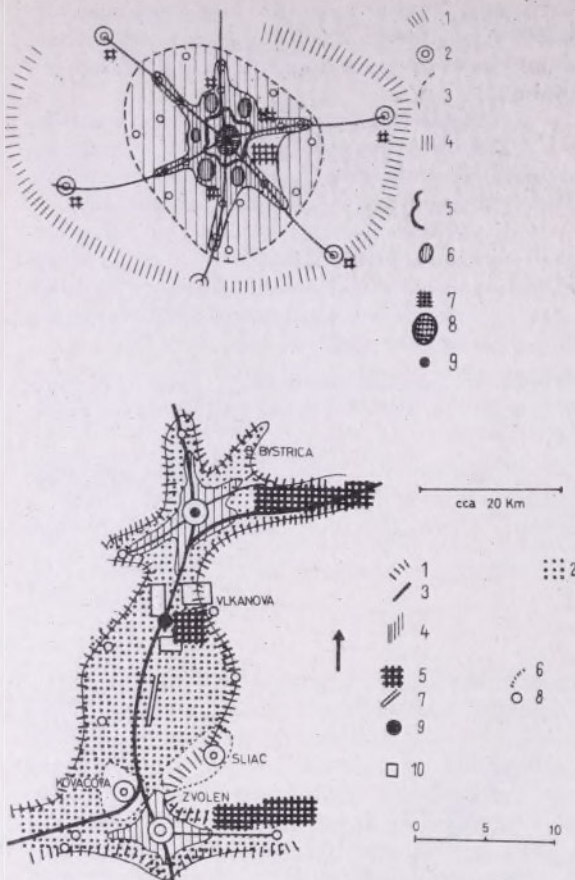
Városbővítés bolygóvárosok segítségével a tágabb térségben, elsősorban a nemzetközi Elbatengelyen (folyosó), illetve ujj alakú fejlesztési koncepció a város kataszteri területén, kapcsolódó külvárosokkal (a szerkezetileg egységes agglomerációs térség közigazgatási kettéosztottsága miatt!).

Brno Morvaország legnagyobb megyei városa, gyengébb regionális háttérrel, stabil gazdasági bázissal (gépipar, vásárok stb.).

1975: központi város lakosszáma 350 000, 230 km<sup>2</sup> területen, kb. 35 000 beingázó

2000: várható lakosság a központi városban 460 000, a régióban 600 000.

A tervezési koncepció fejlesztési tendenciái:



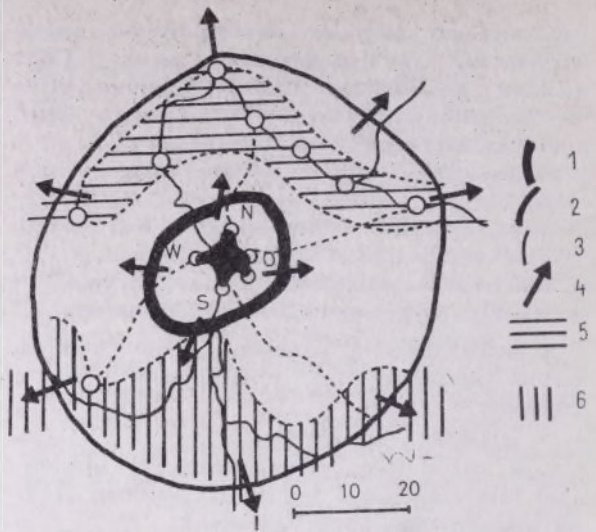
Egy nagyvárosi agglomeráció településstruktúrájának térbeli tagolódása (általános sémája)

1 — A városrégió — külső agglomeráció, a központi város gazdasági-kulturális vonzókörzete kvázibolygóvárosokkal; 2 — Városok — településmagok a város vonzókörzetének peremén; 3 — A város agglomerációs területe — belső agglomeráció; 4 — Az építési agglomerációs folyamat övezete: Az eredeti falvak átépítése — a társadalmi jelleg átstrukturálódása; 5 — Zárt beépítésű területek a XIX. század végéről, XX. század elejéről; 6 — Komplexen tervezett települések (túlnyomórészt szocialista építkezések 1945 után); 7 — Ipar — szekunder szektor; 8 — A város központi területe — a terciér és kvaterner szektor tevékenységeinek koncentrációja; 9 — Történelmi mag

**Tervezett városszegyüttes Besztercebánya—Zólyom térségében**

1 — Teraszos terep; 2 — Völgyek; 3 — Fő közlekedési útvonalak; 4 — A két városból beépített területei, Besztercebánya (Közép-Szlovákia közigazgatási központja) és Zólyom (a térség közlekedési csomópontja); 5 — Ipar; 6 — Fürdőterület; 7 — Repülőtér; 8 — Település; 9 — Új régióközpont: központi ellátás székhelyként tervezve mindkét város és régióik számára; 10 — A terciér és kvaterner szektor létesítményei a regionális gazdasági, kulturális és közigazgatási központ területén

szórványtelepülések és törekvés urbanizált keretes tájjá való fellazításra, ill. tömörebb jellegű növekedés 4 elővárosi együttes kialakításával, a



A térbeli tagolódás sematikus példája a prágai térségen bemutatva

1 — A zárt, viszonylag folyamatosan beépített város; 2 — Zárt agglomerációs terület; 3 — Városrégió — nyitott agglomerációs terület; 4 — A dinamikus terjeszkedés irányai; 5 — Regionális iparterület; 6 — Regionális üdülőterület

központi várossal bolygóvárosi kapcsolatban lévő külvárosok mérsékelt növekedése mellett.

Pozsony Szlovákia fővárosa, növekedési dinamikája rendkívüli, kisugárzása a regionális hátterre erős.

1975: központi város lakosszáma 330 000, 370 km<sup>2</sup> területen, kb. 40 000 beingázó

2000: várható lakosság a központi városban 500 000, a régióban 700 000, állandó bővülés.

A tervezési koncepció változatai:

Szalagszerű növekedés, a Kis-Kárpátok éghajlati, gazdasági és közlekedési szempontból optimális fekvésű délkeleti lejtőin, illetve 3 elővárosi együttes tömör fejlődése, távolabb fekvő településekké a agglomerációs térségben.

**Besztercebánya—Zólyom, Közép-Szlovákia központja a strukturális kialakulás állapotában (városszegyüttes)**

1975: az egész térség lakosszáma (beleértve a két városból) 90 000, 250 km<sup>2</sup>-nyi összterületen

2000: várható lakosság 120 000, a régióban 150 000.

Tervezési koncepció: konkurráló kettős város centrifugális fejlődési tendenciákkal, illetve közös tervezéssel, közös regionális központ kialakítása a belső agglomerációs térségben (inverz tervezési célkitűzésű városrégió, amely azonban nem akadályozhatja meg a regionális növekedést „kifelé”).

A tervezési elgondolások változása — a koncepciók sokrétűsége a lineáris fellazítástól és bolygóvárosokba való regionális decentralizálástól (harmincas évek elgondolása) agglomerációs ujjakba koncentrálásig = a városok bővítése a régió területének fokozódó urbanizálása mellett (a hetvenes évek elgondolása)

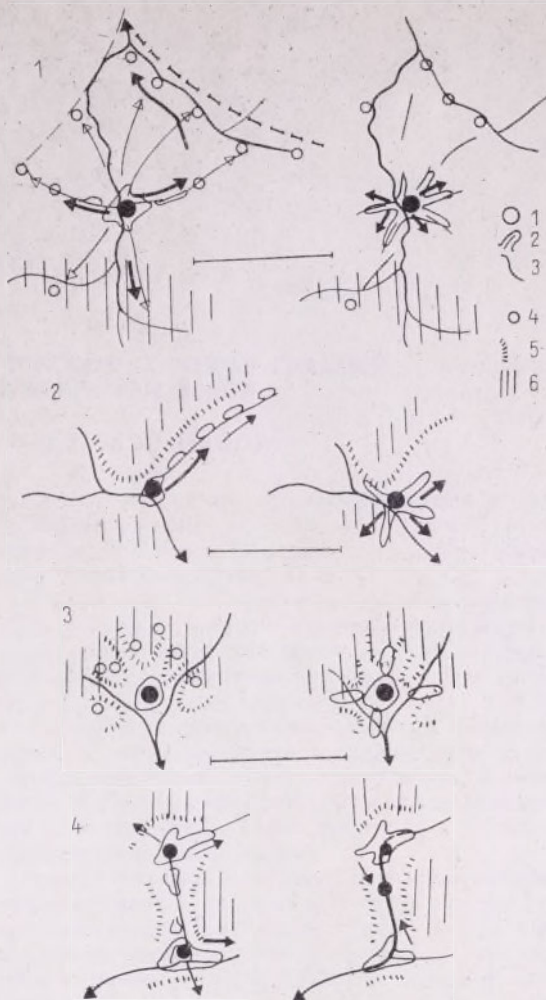
1 — Prága: a) — Városbővítés a nemzetközi közlekedési tengelyek mentén, távolabb fekvő bolygóvárosok által (1925.); b) — A városbővítés ujjkonceptiója — az egységes szervezet közigazgatási kettéosztottsága miatt — a központi várossal bolygóvárosi kapcsolatban levő külvárosok regionális fejlesztésével (1975.)

1 — Központi település; 2 — Agglomeráció — zárt; 3 — Folyó; 4 — Bolygóvárosi jelleg; 5 — Lejtős terep; 6 — Üdülőterület

2. Pozsony: a) — Lineárisan fellazított városfejlesztés a Kis-Kárpátok éghajlati, gazdasági és közlekedéstechnikai szempontból optimális fekvésű délkeleti lejtőin (1925.); b) — Előváros-együttesek tömörebb jellegű fejlesztése NY-i, D-i és K-i irányban, az agglomerációs térségben távolabb fekvő településekkel (1975.)

3. Brno: a) — Szórványtelepülések és a város fellazítása urbanizált kertvárossá fellazított kis települések által (1925.); b) — Tömörebben összefogott elővárosi együttesek és a síkság felé való fokozottabb orientálódás a dombos-erdős északi irány helyett (1975.)

4. Besztercebánya—Zólyom: a) — Egymással konkuráló kettős város centrifugális fejlődési tendenciákkal (liberális állapot) (1925.); b) — Közös tervezésű városeggyüttes közös regionális központ kialakításával (1945 óta)







## РЕЗЮМЕ

### СТАНОВЛЕНИЕ И РАЗВИТИЕ ВЕНГЕРСКИХ ГОРОДОВ СРЕДНЕЙ ВЕЛИЧИНЫ ДО ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

Д-Р КАЛЬМАН ФАРАГО—Д-Р ЙЕНЁ МАЙОР

Из нынешних 87 городов Венгрии (1978.) городом средней величины — т.е. имеющим население свыше 40 тыс. чел., или играющим специальную региональную роль — (напр., центр комитата) считаются 17. Развивавшись по-разному, города средней величины стали друг другу подобными к настоящему времени. Статья наблюдает за этим процессом развития с возникновения до первой мировой войны, описывая важнейшие его моменты и давая цифровую характеристику об их положении за первое десятилетие нашего века. В это время 17 поселений, по своей истории, административно-юридическому положению, числу населения, отношению к окружающей среде и т.д. могут быть отнесены к четырем группам:

*Более крупные традиционные города*, которые после непрерывного развития приобрели особенное значение в иерархии поселений, заранее подготовились к выполнению городских функций, и для этого создали соответствующий тогдашним условиям фонд зданий и сооружений. Даже в то время как структура, так и облик этих городов обладал критериями урбанизации, и по числу своего населения среди городов периода до первой мировой войны относились к более крупным. Такие города — Секешфехервар, Сомбатхей, Капошвар, Эгер, Шопрон, Надканижа.

*Небольшие традиционные города*, которые по своим основным свойствам похожи на первую группу с той разницей, что в 1910 число их населения значительно меньше. Это объясняется застреванием их развития на прежнем этапе, так что некоторые компоненты урбанизации менее развернулись в них. Сюда относятся: Залаэгерсег, Веспрем, Сексард.

*Бывшие сельские города Низменности*, выделившиеся из остальных аграрных городов своей величиной и индустриализацией до некоторой степени, играли центральную роль для близкой или далекой округности. Относительно большое число населения в них является результатом раньше происшедшего роста; для их аграрно-городской формы характерно, что внутренний центр — ядро — урбанистического характера окружен «оболочкой» сельско-

хуторского характера, приспособившейся к сельскохозяйственному производству. Такая группа городов: Кечкемет, Ниредьхаза, Сольнок, Бекешчаба, Ходмезёвашархей.

*К поселениям без городского прошлого* относятся такие поселения, имевшие в период первой мировой войны юридическое положение поселка, которые в результате развертывания промышленности приобрели большое индустриальное значение — одна часть и ранее, а другая часть только после освобождения —, при оттеснении в задний план других городских функций. Этому соответственно, их положение оказалось очень различным как по величине, так и по значению. Такие три города: Татабánya, Дунауйварош, Шальготарьян.

Описав исходных положений и методов исследования, в главах 2—5 статья дает обзор о развитии и положении указанных четырех групп городов. Первая часть, соответственно характерным периодам общего развития городов Венгрии, детально останавливается на событиях, которые оказали влияние на величину, производственное значение, центральную роль, связь с округностью и инфраструктуру этих городов. Во второй части, — по данным переписи населения в 1910 г. и других статистических сборников дается характеристика и оценка о положении городов в общем, а также о производстве в них, о положении их инфраструктуры, и главных чертах жизненных условий населения.

Глава 6 показывает, какое место занимали нынешние города средней величины в городском фонде страны во время вспышки первой мировой войны. Сначала освещаются основные явления и факторы развития городов того периода, затем в свете цифр сравниваются данные о городском фонде в целом и четырех группах городов средней величины. Из этих цифр видно, что каждая из групп обладает такими свойствами, которые считаются вообще характерными для городского фонда данной эпохи. Таким образом, анализ городов средней величины различного происхождения и положения в рамках исследования позволяет сделать общие выводы о процессе развития и положении городского фонда Венгрии в целом.

ЖУЖА САНТО

Предмет статьи — определение места и территориального простираения принадлежащих по своим функциям друг к другу и сосуществующих групп поселений, возникших или возникающих на базе территориального сгущения не-сельскохозяйственных производительных сил в стране, в масштабах поселения.

Ознакомление с функционально сосуществующими группами поселений потребовало наблюдения нескольких, имеющих для данной темы значение факторов.

Одновременный учет факторов, выражаемых или не выражаемых цифровыми данными, а также использование результатов исследований, проведенных в других целях, позволили определить нынешний размер агломерации страны.

По исходным предположениям исследования, становление групп поселений урбанистического характера может встречаться только в тех пространствах, где территориальное сгущение и динамика развития не-сельскохозяйственных производительных сил, а также степень развития инфраструктуры превышают средние значения в стране. Кроме того, заслуживает внимания степень функционального

сосуществования и сплетения городов — а также сел, приобретающих городской характер — и поселений в их окружности.

Результаты исследования подтвердили предположения. Функционально сосуществующие группы населенных пунктов находятся в окружности городов, преобразующихся в город поселков, а также местностей, обладающих природными ресурсами (сырье, возможность отдыха).

Овладев имеющимися в распоряжении информацией, стало возможным после сопоставления результатов, выражаемых и не выражаемых цифрами, классифицировать группы населенных пунктов, с учетом нескольких характерных показателей. Таким образом, можно различать четыре категории функционально сосуществующих групп населенных мест имеющихся в стране: интенсивно развитые, интенсивно развивающиеся, экстенсивно развивающиеся и находящиеся на начальной стадии развития. Группы поселений могут иметь один, два или несколько центров; могут быть расположены в виде острова или же могут быть сплошные пространства, образовавшиеся из смежных групп; возможно и образование групп из двух или нескольких городов.

### ВЫБОР СТРОИТЕЛЬНЫХ ТЕРРИТОРИЙ ДЛЯ МНОГОЭТАЖНОГО ЖИЛИЩНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА ПРИМЕНЕНИЕМ МАТЕМАТИЧЕСКОГО МЕТОДА

МАРИЯ ДЕВЕНИ

В процессе подготовки планировки, застройки и благоустройства городов в рамках II-ой 15-летней программы жилищного строительства проектировщики должны определить для выделенных — около 130 — поселений, какие территории, каким видом застройки и по какой этапизации будут застроены в следующие 15 лет, для того, чтобы строительное деятельство самым удовлетворительным образом выполнила задачу программы жилищного строительства и градостроительно-политические концепции, определенные для отдельных городов.

Из выделенных поселений в некоторых случаях вариант плана, лучше всего удовлетворяющий намеченным целям определяется процессом вычисления. Применяемый метод — один из возможных методов оценки в нескольких целях. Для отдельных поселений из принимаемых в расчет территорий образуются альтернативы по различным видам застройки и различной этапизации. Каждая из альтернатив включает в себе из учитываемых тер-

риторий столько, которые обеспечивают предусмотренный для данного поселения прирост числа квартир за 15 лет, с учетом постройки и сноса. Альтернативы различаются друг от друга по частичным территориям, по характеру застройки, предусмотренной для отдельных территорий и по этапизации. Классификация альтернатив основывается на том, в какой мере они — т.е. предусмотренная ими строительная деятельство — удовлетворяют задачам программы жилищного строительства в своей совокупности. Основой оценки служат 16 расчетных показателей, предназначенные к отдельным показателям величины уровней и тест-параметры. При классификации альтернатив приемы для того или иного шага основываются на принципе метода, опубликованного в литературе под названием ЭЛЕКТРА с таким изменением, что обработка графа, полученного сопоставлением пар альтернатив не следует методам исключения петель, принятым в теории графов. В каждой фазе классификации строго стремимся к нахождению вершины, считаемой абсолютно доминирующей.

### ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ СЕТИ ПОСЕЛЕНИЙ ВЬЕТНАМА

НГУИЕН ЛАН

Вьетнам расположен на азиатском континенте, занимая длинную, узкую прибрежную полосу между горных цепей и морем, которая расширяется на севере и юге за счет водной системы Красной реки и Меконга.

Сельскохозяйственные территории Вьетнама лежат в первую очередь, вдоль рек и у дельты. Известные полезные ископаемые Вьетнама находятся в горных местностях, а нефть — в прибрежных частях моря.

Климат страны имеет тропический характер, и соответствующие ему естественный растительный покров и фауну. Тропический климат определяет и сельскохозяйственное растениеводство: важнейшим пищевым сельскохозяйственным продуктом является рис, выращиваемый орошением. Для общества и хозяйства Вьетнама характерны его своеобразное историческое развитие и французская колонизация. Под влиянием недавней колониальной системы хозяйство страны развивалось неравномерно; ныне Вьетнам относится к развивающимся странам. Из хозяйственных отраслей самой развитой была углепромышленность. Страна обладает значительными морскими портами. Во внутреннем транспорте важнейшую роль играют водные пути и автомобильные дороги; железнодорожная сеть слабо развита.

Население страны размещено неравномерно. На плодородных низменностях густота населения очень высока, а в горных районах низка. Система поселений состоит из нескольких крупных городов, из городов средней и малой величины, выполняющих несколько функций, а также из разбросанных среди пахотных земель сельскохозяйственных поселений. Соответственно географическим условиям, страна развита на несколько комплексных крупных районов и на много областей.

Развитие общества и хозяйства делает необходимыми большие изменения в нынешнем расположении населения. По повышению добычи промышленного сырья следует увеличить число населения горных районов. Развитие промышленности привлекает за собой концентрацию населения в промышленных центрах и районах. Развитие сельского хозяйства приводит к снижению большой густоты населения аграрных территорий. Развитие коммунальных учреждений и инфраструктуры повышает вес отраслей обслуживания. Изменение размещения населения происходит параллельно общественно-профессиональной переслойке. Все это потребует преобразования сети поселений страны в целом. Сеть поселений страны дифференцирована и останется такой; что обосновывается организацией промышленного и сельскохозяйственного производства, снабжения населения, а также рациональностью постройки сети инфраструктуры. В системе поселе-

ний страны, создаваемой в будущем, надо учесть следующие типы расселения:

— села; различные населенные пункты, организованные в село, с принадлежащими к ним территориями; усадьбы, разбросанные селения, деревни разной величины.

— города; с присоединенными к ним поселениями и принадлежностями; малые, средние, крупные города;

— формации поселений регионального характера; метрополи, агломерации, группы поселений.

Статья показывает альтернативные возможности развития поселений и их сети на примере двух характерных типов районов. Вопросы развития районов угледобычи освещаются на примере района Квангин. Богатые залежи антрацита расстилаются длинной, узкой полосой между берегом моря и горным районом. Основной вопрос развития сети поселений состоит в том противоречии, что добыча угля из длинных, узких залежей потребует цепи разбросанных рабочих мест, а рациональное размещение населения претендует на повышенную концентрацию. Поверхность угольного района, его безводье, недостаток территорий, пригодных для застройки и недоразвитость сельского хозяйства не позволяют создать концентрированные формы поселений. В этом случае обосновано создание цепей, групп или агломераций поселений.

При развитии сети поселений аграрно-промышленных районов надо взвешивать несколько аспектов соответствующими методами, такие как: величину района, число и профессиональную структуру населения, структуру производства, потребность в рабочей силе, развитие транспорта и другие элементы инфраструктуры, географические особенности района, возможности эффективности промышленного производства, размещение данного района в государственной и районных системах. При создании сети поселений района рекомендуется иерархическая система: районный центр; центры групп поселений (или государственных хозяйств); центры сел; малые деревни (или разбросанные деревни). Построенная из них структура удовлетворяет требования как рационального снабжения, так и сельскохозяйственного производства.

## РАЗВИТИЕ И ПЛАНИРОВКА АГЛОМЕРАЦИЙ

*Совещание Научной комиссии по градостроительству АНВ  
и Венгерского Общества урбанистики*

При теоретической и практической деятельности по развитию и планировке территорий, во всем мире делается особенный акцент на теме агломераций. Агломерации являются характерными формациями урбанизации, поднимающими ряд специфических проблем и неизбежными на определенной степени общественного развития. Их создало прежде всего развитие городской сети, в том числе крупных городов. Концентрация населения, производства и деятельности поднимают в урбанистике такие новые проблемы, которые с одной стороны, отражают общепринятые тенденции, а с другой стороны, требуют анализа и решения частных заданий, для каждого общества, каждой страны и каждого случая.

Агломерацию можно рассмотреть как сплошное

единое целое по различным аспектам (природная, хозяйственная, техническая, административная и т.д. единица). Однако, единство носит динамический характер, а в некоторых случаях является только тенденцией. Недостатки функционирования нередко объясняются недоразвитостью, несовершенством, переходным состоянием того или иного типа единства. Важной формой проявления последнего может быть отсутствие равновесия между хозяйственными отраслями, непропорциональность в системе технических сооружений, дисгармония единства природы, хозяйства, техники и т.д.

Агломерации все острее поднимают противоречия исторически сложившегося, трудно послевающего за нынешними, быстро меняющимися потребностями

ми, слишком жесткого, все труднее обозримого управления, а также повышенный рост расстояния между администрацией и человеком. Проблематично совместное и координированное развитие поселений агломерационной зоны, так как советы охватывают функционально единое целое разбивая их на несколько государственно-административных единиц, независимых друг от друга. При преобразовании управления представляет проблему и предпочтительные эволютивных или револютивных решений.

Теоретическая и практическая деятельность, связанная с агломерацией, в силу междисциплинарного характера темы происходит одновременно на нескольких областях, без наличия удовлетворительного сотрудничества между исследовательскими и проектными органами. Сотрудничество тем важнее, поскольку планирование исследований по агломерациям — деятельность, требующая чрезвычайно многой информации, реальность которой в большой мере зависит от доступности необходимых данных.

# ZUSAMENFASSUNGEN

## AUSGESTALTUNG UND ENTWICKLUNG DER UNGARISCHEN MITTELSTÄDTE BIS ZUM ERSTEN WELTKRIEG

DR. KÁLMÁN FARAGÓ—DR. JENŐ MAJOR

Von den gegenwärtigen 87 Städten von Ungarn (in 1978.) können 17 als Mittelstadt betrachtet werden. D. H. sie haben mehr als 40 000 Einwohner oder sind von besonderer regionaler Bedeutung (z. B. Komitatssitz). Nach einer unterschiedlichen Entwicklung sind die Mittelstädte in der Gegenwart einander ähnlich geworden. Die Studie verfolgt diesen Entwicklungsprozess vom Entstehen bis zum ersten Weltkrieg, beschreibt dessen wichtigste Momente und charakterisiert die Situation der Städte im ersten Jahrzehnt unseres Jahrhunderts zahlenmässig. Die 17 Siedlungen können in diesem Zeitraum aufgrund ihrer Geschichte, ihrer verwaltungsmässigen Rechtsstellung, ihrer Bevölkerungszahl, ihrer Beziehungen zur Umgebung usw. in vier Gruppen unterteilt werden:

*Grössere, traditionelle Städte*, welche nach kontinuierlicher Entwicklung eine hervorragende Bedeutung in der Siedlungshierarchie gewonnen haben, sich auf die Erfüllung der städtischen Funktionen schon früher einrichteten und zu diesem Zweck einen, den damaligen Verhältnissen entsprechenden Gebäude- und Baubestand zustande brachten. Ihre Struktur und ihr Aussehen verfügten auch damals über die städtischen Kennzeichen und sie gehörten vor dem ersten Weltkrieg aufgrund ihrer Einwohnerzahl zu den Grösseren unter den ungarischen Städten. Székesfehérvár, Szombathely, Kaposvár, Eger, Sopron und Nagykanizsa gehören zu dieser Gruppe.

*Kleinere traditionelle Städte*, welche ihre grundsätzlichen Kennzeichen betreffend der vorangehenden Gruppe ähnlich sind, deren Einwohnerzahl in 1910. jedoch bedeutend kleiner war. Die Entwicklung dieser Städte kam in einem früheren Zeitpunkt zum Stillstand und so konnten sich gewisse Merkmale der Urbanität weniger entfalten. Zalaegerszeg, Veszprém und Szekszárd gehören zu dieser Gruppe.

*Die ehemaligen Marktflecken der Tiefebene*, welche sich von den Agrarstädten der Tiefebene durch ihre Grösse und durch einen gewissen Industrialisierungsgrad hervorhoben, ferner in

ihrer näheren oder weiteren Umgebung eine zentrale Funktion ausübten. Ihre verhältnismässig hohe Einwohnerzahl ist das Ergebnis eines früheren Entwicklungsprozesses. Ihr agrarstädtisches Kennzeichen besteht darin, dass der innere städtische Kern von einer — der Agrarproduktion angepassten — „Hülle“ von dorfarmem Charakter umgeben ist. Kecskemét, Nyíregyháza, Szolnok, Békéscsaba und Hódmezővásárhely gehören zu dieser Gruppe.

*Eine städtische Vergangenheit entbehrende Siedlungen* sind jene, welche zu Zeiten des ersten Weltkrieges Gemeinden waren, zufolge der Industrieentwicklung teilweise schon früher, teilweise erst nach der Befreiung eine zunehmende industrielle Bedeutung gewannen. Dabei wurden die sonstigen Siedlungsfunktionen in den Hintergrund gedrängt. Dementsprechend war ihre Situation sowohl bezüglich ihrer Grösse als auch ihrer Bedeutung sehr unterschiedlich. Diese drei Städte sind: Tatabánya, Dunaújváros und Salgótarján.

Nach der Beschreibung des Ausgangspunktes und der Methoden der Forschung gibt die Studie in den Kapiteln 2—5 die Entwicklung und Situation der vier genannten Gruppen bekannt. Den charakteristischen Zeitabschnitten der allgemeinen Entwicklung der ungarischen Städte entsprechend werden im ersten Teil jene Ereignisse eingehend dargestellt, welche die Gestaltung der Grösse, der Bedeutung in der Produktion, der zentralen Funktion, der Beziehungen mit der Umgebung und der Infrastruktur der Städte beeinflussten. Im zweiten Teil werden aufgrund der Volkszählung von 1910 und anderen damaligen statistischen Datensammlungen die Situation der in die vier Gruppen gehörenden Städte im allgemeinen, sowie die Produktionstätigkeit, der Zustand der Infrastruktur und die hauptsächlichlichen Züge der Lebensverhältnisse der Einwohnerschaft zahlenmässig charakterisiert und gewertet.

Das 6. Kapitel schildert die Lage der gegenwärtigen Mittelstädte unter den Städten Ungarns zur Zeit des Ausbruches des ersten Welt-

krieges. Zuerst werden die hauptsächlichsten Erscheinungen und Faktoren der damaligen Stadtentwicklung dargestellt, sodann wird ein zahlenmässiger Vergleich aufgrund der Angaben sämtlicher Städte und der vier Gruppen der Mittelstädte unternommen. Die Berechnungen beweisen, dass sämtliche Gruppen über Merkmale verfügen, die für die damaligen Städte im

allgemeinen charakteristisch zu betrachten sind. Die im Rahmen dieser Forschung durchgeführte Untersuchung der Mittelstädte verschiedenen Ursprungs und verschiedener Lage ermöglicht es, verallgemeinbare Folgerungen über den Prozess und über die Lage der Entwicklung von sämtlichen Städten Ungarns zu ziehen.

## FUNKTIONELL ZUSAMMENLEBENDE SIEDLUNGSGRUPPEN

ZSUZSA SZÁNTÓ

Der Gegenstand der Studie ist die Bestimmung des Platzes und der räumlichen Ausdehnung der aufgrund der räumlichen Verdichtung der Agrarproduktivkräfte zustandegewonnenen oder zustandekommenden, funktionell zusammengehörenden, zusammenlebenden Siedlungsgruppen des Landes auf Siedlungsebene.

Die Erforschung der funktionell zusammenlebenden Siedlungsgruppen erforderte die Beobachtung von mehreren — bezüglich der Bearbeitung des Themas wichtigen — Faktoren. Die gleichzeitige Inbetrachtung der zahlenmässig ausdrückbaren und nicht ausdrückbaren Faktoren, ferner die Ergebnisse von anderen Untersuchungen ermöglichten die Bestimmung des gegenwärtigen Standes des Ballungsprozesses im Lande.

Laut den Ausgangshypothesen der Untersuchung kann mit der Ausgestaltung von urbanen Siedlungsgruppen nur in jenen Gebieten gerechnet werden, wo die Verdichtung und die Dynamik der Entwicklung der nicht landwirtschaftlichen Produktivkräfte, ferner der Entwicklungsgrad der Infrastruktur den Landesdurchschnitt übertreffen. Gleichzeitig ist das funktionelle Zusammenleben, die Verflechtung der Städte, bzw. der sich zu Städten entfaltenden

Siedlungen und der umliegenden Siedlungen sehr intensiv.

Die Ergebnisse der Untersuchungen bewiesen die Richtigkeit unserer Ausgangshypothesen. Die funktionell zusammenlebenden Siedlungsgruppen befinden sich in der Umgebung unserer Städte, unserer sich zu Städten entfaltenden Siedlungen, ferner in Gebieten mit besonderen natürlichen Energiequellen (Rohstoffe, Erholungspotenzial usw.).

Im Besitz der zur Verfügung stehenden Informationen wurde nach Vergleich der zahlenmässig ausdrückbaren und nicht ausdrückbaren Ergebnisse die Kategorisierung der Siedlungsgruppen aufgrund einiger charakteristischer Kennziffern ermöglicht. Dementsprechend können in Ungarn vier Kategorien der funktionell zusammenlebenden Siedlungsgruppen unterschieden werden: intensiv entwickelte, sich intensiv entwickelnde, sich extensiv entwickelnde und sich im Anfangsstadium der Entwicklung befindlichen Siedlungsgruppen. Diese Siedlungsgruppen können mono- oder polyzentrisch sein; können inselartige oder aus sich angrenzenden Siedlungsgruppen bestehende zusammenhängende Gebiete; evtl. aus zwei oder mehreren Städten entstandene Stadtgruppen sein.

## STANDORTWAHL VON MEHRSTÖCKIGEN, SIEDLUNGSMÄSSIGEN WOHNUNGSBAUGEBIETEN MIT HILFE MATHEMATISCHER METHODEN

MÁRIA DÉVÉNYI

Im Laufe der städtebaulichen Vorbereitung des II. fünfzehnjährigen Wohnungsbauprogrammes mussten die Projektanten in den etwa 130 Siedlungen regionaler Bedeutung die in den kommenden 15 Jahren zu bebauenden Gebiete — bei Festlegung der Bebauungsweise und der Etappierung — bestimmen. Dadurch soll die Bautätigkeit den Zielsetzungen des Wohnungsbauprogrammes und den stadtpolitischen Vorstellungen der einzelnen Siedlungen in optimaler Weise Genüge leisten.

In einigen der genannten Siedlungen wurde

den Zielsetzungen am besten entsprechende Variante mit Hilfe einer Rechenmethode bestimmt, welche eine mögliche Methode der Mehrzweckauswertung darstellt. In den einzelnen Siedlungen werden aus den bebaubaren Gebieten aufgrund der verschiedenen Bebauungsweisen und der verschiedenen Etappierung, Alternativen gebildet. Die einzelnen Alternativen von den in Frage kommenden Gebieten enthalten — unter Beachtung der Bautätigkeit und des Abbruches — soviel Wohnungen, als im geplanten Wohnungszuwachs vorgesehen sind. Die einzel-

nen Alternativen unterscheiden sich bezüglich der Teilgebiete, der für die einzelnen Gebiete vorgesehenen Bebauungsweise und der Etapierung. Die Rangordnung der einzelnen Alternativen wird aufgrund dessen festgelegt, inwieweit die in der betreffenden Alternative vorgesehene Bautätigkeit den Zielsetzungen des Wohnungsbauprogrammes in ihrer Gesamtheit entspricht. Zur Grundlage der Auswertung dienten 16 berechnete Kennziffern, die zu den einzelnen Kennziffern zugewiesenen Niveauewerte und Testparameter. Bei der Bestimmung der

Rangordnung der Alternativen verfolgt das schrittweise angewandte Verfahren den Grundgedanken des in der Fachliteratur unter dem Namen ELEKTRA bekannt gegebenen Verfahrens mit dem Unterschied, dass die Behandlung des durch den paarweise durchgeführten Vergleich der Alternativen gewonnenen Graphen sich nicht nach der — in der Graphtheorie üblichen — Schleifeaufhebung richtet. In sämtlichen Phasen der Feststellung der Rangordnung wird die Auffindung der als absolute Dominante zu betrachtenden Spitze angestrebt.

## ENTWICKLUNGSTENDENZEN DES SIEDLUNGNETZES VON VIETNAM

NGUYEN LAN

Vietnam liegt in Asien, das Land erstreckt sich zwischen hohen Bergketten und der Meeresküste. Der schmale Küstenstreifen verbreitert sich bloss im Norden und im Süden, im Gebiet des Wassersystems des Roten Flusses, bzw. des Me-kong.

Die landwirtschaftlich bebauten Gebiete liegen vor allem entlang der Flüsse und im Delta-gebiet. Seine bekannten Bodenschätze befinden sich im Bergland, Erdöl hingegen im Meere, in der Nähe der Küste.

Das Klima des Landes ist tropischen Charakters, dementsprechend ist seine Pflanzen- und Tierwelt. Der landwirtschaftliche Pflanzenbau ist auch durch das tropische Klima bestimmt: die bedeutendste Pflanze der Lebensmittelversorgung ist der mit Hilfe von Bewässerung angebaute Reis. Die Gesellschaft und die Wirtschaft von Vietnam sind durch seine eigenartige historische Entwicklung und durch die französische Kolonisation charakterisiert. Die Wirtschaft entwickelte sich zufolge des Kolonialsystems der jüngsten Vergangenheit sehr ungleichmässig, das Land gehört zu den Entwicklungsländern. Von den Wirtschaftszweigen war der Kohlenbergbau am meisten entwickelt. Das Land hat bedeutende Seehäfen. Im Inlandverkehr spielen die Wasserwege und die Strassen eine überwiegende Rolle, das Eisenbahnnetz ist wenig entwickelt.

Die Bevölkerungsdichte des Landes ist ungleichmässig. Auf den fruchtbaren Ebenen ist die Bevölkerungsdichte sehr hoch, im Bergland hingegen sehr niedrig. Das Siedlungsnetz besteht aus einigen grossen Städten, aus Mittel- und Kleinstädten unterschiedlicher Funktion, sowie aus zwischen den Feldern verstreut gelegenen landwirtschaftlichen Siedlungen. Das Land ist — den geographischen Gegebenheiten entsprechend — in mehrere grosse, komplexe Regionen und in zahlreiche Kreise unterteilt.

Die Entwicklung der Gesellschaft und der Wirtschaft erfordert bei der gegenwärtigen

räumlichen Anordnung der Bevölkerung grosse Änderungen. Zwecks Erhöhung der Rohstoffausbeutung für die Industrie muss die Bevölkerungszahl der Berggebiete erhöht werden. Zuzufolge der Entwicklung der Industrie konzentriert sich die Bevölkerung in die Industriezentren, in die Industriegebiete und -kreise. Als Folge der Entwicklung der Landwirtschaft ist die Minderung der Bevölkerungsdichte in den Agrargebieten zu verzeichnen. Durch die Entwicklung der Gesellschaftseinrichtungen und der Infrastruktur wird die Bedeutung des tertiären Sektors erhöht.

Die Änderung der räumlichen Verteilung der Bevölkerung verläuft parallel mit dem Wandel der Beschäftigungsstruktur. All dies erfordert die Änderung des Siedlungsnetzes im gesamten Landesgebiet. Das Siedlungsnetz des Landes bleibt auch weiterhin differenziert, dies ist durch die industrielle und landwirtschaftliche Produktion, durch die Organisation der Versorgung der Bevölkerung, sowie durch den rationalen Ausbau der Infrastruktur begründet. Im zukünftig auszugestaltenden System des Siedlungsnetzes des Landes sind folgende Siedlungstypen in Betracht zu nehmen:

— Dorfgemeinden; in Gemeinden organisierte verschiedene Siedlungen mit eventuellen Annexen; Einzelgehöfte, Streusiedlungen, kleinere, bzw. grössere Dörfer;

— Städte; mit den in deren Gebiet einverleibten Siedlungen und Annexen; Klein-, Mittel- und Grosstädte;

— Siedlungsformationen regionalen Charakters; Metropolen, Ballungen, Siedlungsgruppen.

Die Studie stellt am Beispiel von zwei eigenartigen Kreistypen die alternativen Möglichkeiten der Entwicklung der Siedlungen und des Siedlungsnetzes dar. Die Entwicklungsprobleme eines Kohlenbergbaugesbietes werden anhand des Beispiels des Kreises von Quangnin behandelt. Die reichen Anthrazitlager erstrecken sich in einem langen, schmalen Streifen zwischen der

Küste und dem Bergland. Die Grundfrage der Entwicklung des Siedlungsnetzes ist durch den Widerspruch von zwei Anforderungen gekennzeichnet: der Bergbau im langen, schmalen Kohlenrevier erfordert eine Reihe von zerstreut gelegenen Arbeitsplätzen, die rationelle Ansiedlung der Bevölkerung hingegen eine intensivere Konzentration.

Die Oberfläche des Kohlenreviers, der Wassermangel, der Mangel an bebaubaren Flächen, sowie der niedrige Entwicklungsgrad der Landwirtschaft ermöglichen die Ausgestaltung von konzentrierten Siedlungsformen nicht. Die Ausgestaltung von Siedlungsketten, von Siedlungsgruppen oder Siedlungsbällungen ist begründet.

Bei der Entwicklung des Siedlungsnetzes der agrar-industriellen Kreise müssen mehrere Gesichtspunkte mit entsprechenden Methoden in

Betracht gezogen werden. So z. B.: die Grösse des Kreises, die Gestaltung der Bevölkerungszahl, und der Beschäftigungsstruktur der Bevölkerung, die Struktur der Produktion, der Arbeitskräftebedarf, die Versorgung der Bevölkerung, die Entwicklung des Verkehrs und sonstiger Infrastrukturen, die geographischen Gegebenheiten des Kreises, die Kapazität der Industrie, sowie der im Landes- und regionalen System eingenommene Platz des Kreises. Bei der Ausgestaltung des Siedlungsnetzes des Kreises kann ein hierarchisches System vorgeschlagen werden: das Zentrum des Kreises; die Zentren der Siedlungsgruppen (oder Zentren der volkseigenen Güter; Siedlungszentren; kleine Dörfer, ev. Streusiedlungen). Die aus diesen Elementen auszugestaltende Struktur entspricht sowohl den Anforderungen der rationellen Versorgung, als auch jenen der landwirtschaftlichen Produktion.

### DIE ENTWICKLUNG UND RAUMORDNUNG VON BALLUNGEN

*Wissenschaftliche Beratung der Kommission für Siedlungswissenschaft der Ungarischen Akademie der Wissenschaften und der Ungarischen Gesellschaft für Urbanistik.*

Sowie in der Theorie als auch in der Praxis der territorialen Entwicklung und Raumordnung gewinnt das Thema der Ballungen in der ganzen Welt an Bedeutung. Die Ballungen sind die charakteristischen Formationen der Urbanisation, welche zahlreiche spezifische Probleme aufwerfen und bei einem gewissen Grad der wirtschaftlich-gesellschaftlichen Entwicklung unvermeidlich sind. Die Ballungen entstanden vor allem zufolge des raschen Wachstums der Städte und besonders der Grossstädte. Die Bevölkerungs-, bzw. Produktionskonzentrationen, die Konzentration der Tätigkeiten werfen in der Urbanistik derartige neue Probleme auf, welche einerseits allgemeingültige Tendenzen widerspiegeln, andererseits beanspruchen sie die Analyse und die Lösung von speziellen Aufgaben je nach den Gegebenheiten der verschiedenen Länder und deren Gesellschaftsordnung.

Die Ballung kann aus verschiedenen Gesichtspunkten als eine zusammenhängende, einheitliche Einheit betrachtet werden (natürliche, wirtschaftliche, technische, verwaltungsmässige Einheit usw.). Die Einheit ist jedoch dynamisch, in einzelnen Fällen wiederum tendenzartig. Die in der Funktionierung zu verzeichnenden Mängel sind oft auf den noch nicht voll entwickelten Stand, auf die Unvollkommenheit, oder auf den Übergangszustand von einer Einheit gewissen Typs zurückzuführen. Wichtige Formen der

Offenbarung des letzteren können der Mangel des Gleichgewichtes der Wirtschaftszweige, die zu verzeichnende Disproportion des Systems der technischen Einrichtungen, der Mangel des Einklanges der natürlichen, wirtschaftlichen, technischen usw. Einheit sein.

In den Ballungen treten die Widersprüche des historisch entwickelten, vielzu steifen Verwaltungssystems besonders zum Vorschein. Dieses System wird immer weniger überblickbar, es kann den sich rasch ändernden Erfordernissen unserer Tage nicht genügen. Die Entfernung zwischen der Verwaltung und den Leuten wächst stets an. Die gemeinsame und abgestimmte Entwicklung der zur Ballung gehörenden Siedlungen ist problematisch, da die Räte die funktionell organischen Einheiten von einander unabhängig, in Verwaltungseinheiten unterteilt behandeln. Im Laufe der Umgestaltung der Verwaltung ist es fragwürdig, ob man die evolutiven oder revolutionären Lösungen bevorzugen sollte.

Zufolge des interdisziplinären Charakters der Theorie und Praxis der mit den Ballungen zusammenhängenden Tätigkeiten werden diese auf mehreren betroffenen Gebieten gleichzeitig betrieben, jedoch ohne genügende Beziehungen, bzw. eine Kooperation unter den Forschungs- und Planungsorganen. Die Kooperation ist um so wichtiger, als die Forschung und Planung der Ballungsprobleme grosse Datenmengen beanspruchen und die Realität dieser Tätigkeiten in grossem Masse davon abhängig ist, ob die vorhandenen Daten verfügbar sind.



## SUMMARIES

### EARLY HISTORY AND DEVELOPMENT OF THE HUNGARIAN MEDIUM-SIZE TOWNS UP TO WORLD WAR I

DR. KÁLMÁN FARAGÓ—DR. JENŐ MAJOR

Seventeen of our today's (1978) 87 urban settlements are classified as medium-size towns owing to their population figures (over 40,000) or regional function (centres of administrative counties). The medium-size towns differed from one another in the course of their evolution, their similarity is a current phenomenon. In the paper their development process is traced from their early history up to World War I. The major landmarks of their growth are described, and the figures which characterized their status and development level in the first decade of this century are analysed. According to their history, as well as their administrative status, population, regional relations, etc. at that time, the 17 settlements form four distinct groups.

The *major traditional towns* of the first group had undergone continuous growth over a long time, and thus became outstanding elements of the settlement hierarchy. Their evolved urban character, building stock and institutions were appropriate for the performance of urban functions in the given period. Their physical structure and townscape bore urban features. Concerning the number of their population they were major elements of the early 20th century Hungarian urban system. The towns of this group are Székesfehérvár, Szombathely, Kaposvár, Eger, Sopron, and Nagykanizsa.

The *minor traditional towns*, the second group in this classification were rather similar to the former, except that the number of their population in 1910. was much lower. It was due to the decline of their rate of growth in an earlier period, as a consequence of which some of their urban features were less developed. The towns of this group are Zalaegerszeg, Veszprém, Szekszárd.

The *former market towns of the Plains region* constitute the third group. They differed from the rest of rural towns in the region owing to their size, a certain level of industrial development, as well as the central functions they performed in their immediate, or broad environ-

ment. The relatively high number of their population was the result of their earlier growth. Their characteristic feature, typical for all rural towns, was that their inner urban core was surrounded by rural-type developments and scattered farmhouses adapted to agricultural production. The members of this group are Kecskémét, Nyíregyháza, Szolnok, Békéscsaba, Hódmezővásárhely.

The *settlements without urban traditions*, those of the fourth group, had no administrative urban status at the time of World War I. In the context of the industrialization process, however, they gained outstanding importance either before or only after the liberation in 1945, although the growth of their industries was not paralleled by the adequate development of their other urban functions. Hence it follows that in the period in question they largely differed from one another both in terms of size and significance. Three towns belong this group: Tabánya, Dunaujváros, and Salgótarján.

The paper begins with the description of the general approach and methods of research. Then in chapters 2nd to 5th account is given of the historical development of the above four groups of towns, as well as their situation as evolved by the first decade of this century. In the first part of this account the urban histories are reviewed in the context of the general Hungarian urbanization process, and those events are pointed out, which affected the growth of these towns, the evolution of their significance in production, central functions, regional relations, and the development of their infrastructure. In the second part, by means of the 1910 Census figures as well as other contemporary statistical data the members of each group of towns are characterized and evaluated both in general terms and with regard to their economic and infrastructural aspects as well as the living conditions of their population.

In chapter 6 description is given of the position of our present-day medium-size towns within the Hungarian urban system at the be-

ginning of World War I. First the major phenomena and aspects of the urbanization of the epoch are outlined, then the data characterizing the whole urban system, and those of the four groups of medium-size towns are compared. This comparison indicates that each group of towns bore certain general characteristics of the

urban system. Hence it follows that this study of medium-size towns, a heterogeneous group in terms of origin, evolution and development level, yields general conclusions as to the process of development and evolved state of the Hungarian urban system as a whole.

## THE FUNCTIONAL URBAN REGIONS

ZSUZSA SZÁNTÓ

This paper is concerned with the delimitation of Hungary's functional urban regions evolved or evolving owing to the spatial agglomeration of the forces of non-agricultural production.

To identify the functional urban regions several aspects of this phenomenon have had to be considered.

The comparative analysis of a number of quantifiable and nonquantifiable aspects, as well as the consideration of various pertinent research results have allowed to draw conclusions as to the current extent of the agglomeration process in Hungary.

It was an initial assumption of our study that the evolution of urban regions should be traced in those areas of the country, where the spatial agglomeration and development rate of non-agricultural production, and the development rate of infrastructure is over the national average. A further condition of the process is the increasing interaction between the cities, towns or major settlements and the rest of settlements in their hinterland.

The results of surveys have justified our pre-

liminary assumptions. The functional urban regions are evolving around our cities, towns and major settlements and in areas of outstanding natural resources (raw material, recreational potential, etc.).

The data and information base at our disposal have allowed to make comparative analysis of a high number of quantitative and qualitative characteristics, and thus to classify the functional urban regions on the basis of a few composite indices. Four categories have been set according to the process and rate of evolution. These categories are the following: the intensively developed functional urban regions; those in the process of intensive development; those in the process of extensive development; and finally those at the initial phase of development. The urban regions may be monocentric, may have two centres, or else they may be polycentric. They may be isolated in space, or may be elements of a continuously urbanized area containing several conterminous urban regions, or else they may just consist of two or more interlocked towns.

## A MATHEMATICAL METHOD FOR THE SELECTION OF AREAS FOR MULTISTORY HOUSING DEVELOPMENTS

MÁRIA DÉVÉNYI

In the context of the second long-term national housing programme the urban planners are faced with the difficult task of the selection of areas for residential construction which will take place in about 130 settlements during the forthcoming 15 years, and making proposals for their development pattern and phases of implementation. This task has to be accomplished so as to harmonize the planned residential construction both with the national objectives of the housing programme and the local policies of the individual settlements.

In case of some settlements several alternative projects have been elaborated, and the most appropriate one in the face of the stated objectives has been singled out by means of a math-

ematical method. The applied method is a procedure of multipurpose evaluation. The alternatives consist of various potential construction sites in the settlements, differing in the planned development pattern and phases of implementation. The sites in each alternative, taken together, are large enough for the construction of the number of new dwellings needed to ensure the housing increase envisaged in the given settlement for the forthcoming 15 years, taking the ratio of construction and demolition into account. The alternatives differ in the composition of sites, planned development pattern and phasing. They are evaluated by confronting the planned residential construction they represent with the overall objectives of the national hous-

ing programme. The results of the evaluation depend on the calculated indices of the individual alternatives, on the weights rendered to these indices, and on three test parameters.

The applied calculation procedure is based on the method published under the name of

ELEKTRA, with some minor modifications in the manipulation of the graphs resulting from the comparison of pairs of alternatives. In each phase of evaluation the aim is to find an absolute dominant point.

## DEVELOPMENT TENDENCIES OF THE SETTLEMENT NETWORK IN VIET-NAM

NGUYEN LAN

Viet-Nam is situated in a long and narrow coastal zone in Asia, bordered by ranges of mountains and the sea. Its territory is broader in North and South, following the river systems of the Red River and Me-Cong.

Most of the agricultural land is along the rivers and in the delta-region. In the mountains mineral resources have been explored, and there are oil-deposits under the sea, in the shelf near the coasts.

The climate and thus the natural flora and fauna are tropical. The tropical climate is determinant for agriculture: the dominant crop is rice produced on irrigated land. The society and national economy of Viet-Nam still bear the impact of past and recent historical processes, the effects of French colonization. During the recent colonial period economic growth was disproportionate. Today Viet-Nam is a developing country. Coal mining was the most advanced branch of national economy. There are important ports in the country. Domestic transport is based on waterways and roads, the rail network is underdeveloped.

The distribution of population over the country's territory is uneven. The fertile plains are very densely populated, in the mountains population density is low. The settlement system consists of a few big cities, several medium-size and minor towns performing various functions, and rural settlements scattered among the strips of farming land. Following the country's geographic features the territory is divided into several large, complex regions and many sub-regions.

Social and economic development requires large-scale changes in the spatial distribution of population. For the increased exploitation of industrial resources population growth has to be encouraged in the mining areas. Industrial development will bring about population concentration in the industrial centres, industrial areas and regions. In contrast, the development of agriculture will result in decreasing of the high population density of the rural regions. The advancement of public services and infrastructure will increase the ratio of tertiary sectors. The changes in the spatial distribution of population will take place in parallel with the transformation of the social and employment pattern.

These processes have to be accompanied by the restructuring of the national settlement network. The current, differentiated settlement system of the country will prevail, as it is in line with the needs of industrial and agricultural production, the organization of services and rational development of infrastructure. In the development of the country's settlement network the following types of settlements have to be taken into account:

— rural communities; various settlements in the community organization with their connected area elements; isolated farms, minor settlements, small and big villages;

— urban communities; annexed settlements and connected area elements; small and medium-size towns, big cities;

— regional settlement formations; metropolitan regions, agglomerations, interconnected settlements.

In the paper the alternative possibilities of the development of settlements and the settlement network are described on the example of two typical sub-regions. The development aspects of a coal mining area are presented on the example of the Quangnin region. Here the rich anthracite deposits stretch in a long and narrow zone between the coast and the mountains. The fundamental problem of the local settlement development is due to the contrast between the chain of scattered workplaces needed for the exploitation of the long and narrow coalfield, and the concentrated settlement pattern needed for the rational distribution of population. Concentrated settlement pattern is infeasible because of the morphological characteristics of the coal-mining region, limited water resources, scarcity of land that can be developed and the backwardness of local agriculture. It is thus justified to develop chains of settlements, interconnected settlements or agglomerations.

For the development of the settlement network in complex agricultural-industrial sub-regions several aspects have to be considered by means of adequate methods. Such aspects are the following: the size of the area, population growth and changes in the employment structure, pattern of production, manpower needs, public services, development of transport and other infrastructural systems, geographical char-

acteristics, potentials of industrial growth, position of the area in the national and regional system. In the sub-region the development of a hierarchical settlement network is of advantage. The elements of the hierarchy are the following: elements of the hierarchy are the following: centre of the sub-region (administrative dis-

trict); centres of interlinked rural communities (or centres of state farms); centres of rural communities; minor villages (scattered villages perhaps). The settlement pattern based on these elements ensures the rational organization of services, and it is in line with the needs of farming.

## PLANNING AND DEVELOPMENT PROBLEMS OF AGGLOMERATIONS

*A joint colloquium of the Committee for Urban Studies of the Hungarian Academy of Sciences and the Hungarian Society for Urbanism.*

The problems associated with agglomerations, metropolitan regions are gaining increasing importance in the theory and practice of urban and regional planning and development all over the world. The agglomerations are specific products of contemporary urbanization. For all their inherent problems their evolution is inevitable at a certain stage of socioeconomic development, when urban growth in general, and the growth of big cities in particular is taking an unprecedented rate. The concentration of population, production and activities create new phenomena to be faced by urban research and practice. A part of these phenomena are associated with general, even universal trends, others are typical for the given social systems or countries, or else are unique in character, and thus require individual approach and the solution of specific tasks.

The agglomerations are contiguous spatial units, which can be defined from various (geographical, economic, technical, administrative, etc.) aspects. This spatial unit is, however, dynamic in nature, in some cases it represents a tendency rather than evolved state. The problems of disfunctioning are often due to its missing, inadequate or transitional coherence from certain aspects. These latter may occur in the form

of unbalanced economic structure, disproportionate infrastructural systems or else the lack of harmony among the geographic, economic, infrastructural, etc. aspects.

In the evolving agglomerations traditional public administration is more and more losing grip in the face of the contemporary, rapidly changing requirements. Serious conflicts arise because of its historically evolved, rigid system, which becomes less and less comprehensible, and because of its increasing alienation from the people it serves. The joint and harmonized development of settlements within the metropolitan region is hardly feasible, as this functionally interconnected zone is divided into various administrative units, which are managed by the local councils independently. It is, however, difficult to decide whether the reform of local administration should favour evolutionary or revolutionary solutions.

The problems of agglomerations are of interdisciplinary character, therefore they are approached in several fields of research and practice without appropriate links and co-operation among the various research and planning institutions. Their co-operation would be all the more important as research and planning associated with the agglomerations are data-intensive activities, their efficiency depends to a great extent on the accessibility to the adequate data and information base.

## TARTALOMJEGYZÉK

<i>Dr. Faragó Kálmán—Dr. Major Jenő: A magyar középvárosok kialakulása és fejlődése az első világháborúig .....</i>	5
<i>Szántó Zsuzsa: Funkcionálisan együttélő településcsoportok .....</i>	41
<i>Dévényi Mária: A telepszerű többszintes lakásépítés építési területeinek kiválasztása matematikai módszer alkalmazásával .....</i>	61
<i>Nguyen Lan: Vietnam településhálózatának fejlesztési tendenciái .....</i>	69
<i>Agglomerációk fejlesztése és rendezése</i>	
<i>A Magyar Tudományos Akadémia Településtudományi Bizottsága és a Magyar Urbanisztikai Társaság tudományos tanácskozása .....</i>	85
<i>Idegen nyelvű összefoglalók</i>	
<i>Резюме .....</i>	135
<i>Zusammenfassung .....</i>	139
<i>Summaries .....</i>	143

Felelős kiadó: Dr. Keresztély György  
A kiadói munkát a Műszaki Könyvkiadó végezte  
Műszaki vezető: Hegedűs Ernő  
Műszaki szerkesztő: Mezőfi Zsuzsa  
Példányszám: 1030 — Formátum: A/4 — Papírmínőség: 100 g  
delta — Abrák száma: 31 — Terjedelem: 18,5 (A/5) iv  
Betűcsalád és méret: Primusz bg/gm  
Azonossági szám: 0995  
Készült linószedéssel, íves magasnyomással  
79.5615/9. Zrínyi Nyomda, Budapest  
Felelős vezető: Bolgár Imre vezérigazgató

NYOMDA  
MŰSZAKI KÖNYVKIADÓ  
BUDAPEST

