

Kedves Barátunk!

Budapest, 1989. március 31.

Az MTA Regionális Kutatások Központjának vezetése, áttekintve 1987 óta megjelenő folyóiratának, a *Tér és társadalom*nak eddigi tevékenységét, új összetételű szerkesztőséget állított annak élére. A megújult szerkesztőség szeretné elérni, hogy

– a folyóirat témaválasztása, a közölt írások szemlélete, eszköztára szorosabban kapcsolódjon az egyetemes társadalomtudományhoz; illetve úgy véli, hogy mivel a társadalomtudomány egyes ágai között egyre kevésbé húzhatók meg szigorú határok, a társadalom térbeliségét elemző, bemutató színvonalas írások tudományági megkötés nélkül jelenjenek meg a folyóiratban;

– e cél érdekében a klasszikus területi tudományok – társadalomföldrajz, területi statisztika, településtudomány, területi gazdaságtan stb. – élénkebb párbeszédet folytassanak a folyóirat hasábjain a társadalomtudomány más ágazataival (szociológia, történettudomány, politológia, közgazdaságtan stb.).

Reagálni kívánunk a társadalom életének, a társadalmi változásoknak aktuális problémáira, s azok térben is megjelenő kérdéseire (szükségképpen ragaszkodva egy tudományos folyóirat követelményeihez). Figyelembe véve napjaink társadalmi forrongását, a gyors változásokat, helyet kívánunk biztosítani az útkeresésre vállalkozó írásoknak is. Néhány témakör, melynek alapján tematikus számok megjelentetését tervezzük a közeljövőben:

Társadalmi útkeresések és lokalitás

A válság földrajza Magyarországon

Magyarország helye Európában – múlt, jelen, jövő

A regionális identitás reneszánsza Európában és hon

„Leírható-é” a leíró földrajz?

Bővíteni kívánjuk a folyóirat műfaji választékát. Esetenként lehetőség nyílik a tanulmányok kétnyelvű közzétételére is.

A lehetőségekhez képest meg kívánjuk újítani a folyóirat küllemét, javítani nyomdai minőségét. Szívesen közlünk fotókat a cikkekkel együtt, vagy önálló sorozatban.

E célkitűzésekhez kérjük az Ön segítségét – segítségedet; legyen olvasónk, bírálónk, szerzőnk; juttassa el javaslatait, véleményét, írásait (két példányban) a szerkesztőség új címére

postán: **1538 Budapest 114, Pf. 527.**, vagy

személyesen: **Budapest I., Országház u. 9.**

Telefon: **579-011** vagy **552-856**

A szerkesztők: *Daróczy Etelka, Váradi Mónika, Zentai Violetta, Beluszky Pál* (főszerkesztő) és *Timár Lajos*

KŐSZEGFALVI GYÖRGY:

A TELEPÜLÉSEK INFRASTRUKTÚRA-FEJLESZTÉSÉNEK ÚJ FELTÉTELEI ÉS FELADATAI*

A gazdasági és társadalmi fejlődés megváltozott feltételei új helyzetet jelentenek a települések infrastruktúrájának fejlesztésével kapcsolatos követelmények érvényesítésében, a fejlesztés feladatainak kijelölésében. Az Országgyűlés 1985. április végi ülésén hozott határozata — „A terület- és településfejlesztés hosszú távú feladatairól” — megszabja az új településpolitikai-településfejlesztési magatartás elveit, utat mutat a követendő gyakorlat számára. A határozatban foglaltak újabb elvárásokat, követelményeket közvetítenek a települések helyzetét, fejlődését alapjaiban meghatározó infrastruktúra fejlesztésével kapcsolatosan. A kormány társadalmi-gazdasági stabilizációs programjában megfogalmazott célok és feladatok a települések infrastruktúra-fejlesztésében korábban követett gyakorlat mélyreható elemzését, a tennivalók új szemléletű megközelítését igénylik.

Az elmúlt másfél-két évtizedben hazánkban is sok munka, tanulmány, kutatás foglalkozott az infrastruktúra problematikájával általában, konkrétan pedig a települések infrastruktúrájával, infrastrukturális ellátottsági viszonyaival. E munkák sokoldalúan feltárták az infrastruktúra-fejlesztés–településfejlesztés összefüggéseit, településeink infrastrukturális helyzetét. Megjelölték az infrastruktúra elmaradottsága, korszerűtlensége fokozatos mérséklésének, felszámolásának feladatait.

Gazdaságunk mai helyzete, gondjai közismertek. Ez a helyzet arra kötelez, hogy megkülönböztetett figyelemmel foglalkozzunk az infrastruktúra problémáival is. Az anyagi erőforrások, beruházások szűkössége ellenére is jelentős — aligha elégséges nagyságrendű — eszközöket fordítanak (állami, tanácsi, szövetkezeti, lakossági szférában) a települések infrastrukturális ellátottsági viszonyainak fejlesztésére. Nem lehet közömbös, hogyan hasznosulnak ezek a beruházások; következményeikben a helyzet javulását eredményezik-e, s nem vezetnek újabb feszültségforrások kialakulásához.

Remélhető, hogy a nem túl távoli jövőben a gazdasági fejlődés kedvezőbb feltételei az infrastruktúra-fejlesztés pozícióit is javítják. Erre a helyzetre ma kell felkészülnünk. Az elmúlt évtizedek tapasztalatai erre intenek. Gondoljunk arra — többek között —, hogy a maga idejében nem a szükséges mértékben készültek fel a tömeges lakás-

* Jelen tanulmány a szerző irányításával a VÁTI-ban végzett többéves kutatás eredményei, megállapításai, valamint az ország különböző településeiben szerzett ez irányú tapasztalatok alapján készült.

építés feladataira, a mezőgazdaság átszervezése kapcsán a falusi településekben bekövetkezett változásokra stb.

Településeink elmúlt években végbement fejlődése, a korábban felhalmozódott és a közelmúltban újjakkal gyarapodó problémái, az előttünk álló feladatok még egyértelműbben jelzik az infrastruktúra megkülönböztetett helyét és szerepét a települések életében, működésében. Az infrastruktúra problematika kezelésében, a konkrét infrastruktúra-fejlesztési feladatokat illetően olyan fordulóponthoz érkeztünk, amely megköveteli, hogy szemléletünket felülvizsgálva, átgondolva, új megközelítést alkalmazzunk. A korábbi munkák ismételt értékelésével, illetve átértékelésével meg kell találnunk az összehangolt település- és infrastruktúra-fejlesztés hatékonyabb eszközeit és lehetőségeit a települések ez irányú elmaradottságának, korszerűtlenségének gyorsabb mértéklése érdekében. A településfejlődés reálfolyamataiba ágyazott, annak lehetőségeit mérlegelő, igényeit és szükségleteit kölcsönös összefüggéseiben sokoldalúbban respektáló infrastruktúrafejlesztési magatartásra van szükség.

1. Az infrastrukturális ellátás szintjei

Az infrastruktúra-fejlesztéssel kapcsolatos legfontosabb követelmények egyike, hogy ismételten és egyértelműen tisztázzuk az egyes ellátási szintek szerepét, tartalmát, kategóriáit a településfejlesztés konkrét gyakorlata szempontjából.

A legalapvetőbb követelmények egyike – a település- és az infrastruktúra-fejlesztés összehangolása szempontjából – az alapellátás fogalmának és körének egyértelmű értelmezése. Ezt indokolja az Országgyűlés határozatának ama feladata, amely a városhálózat kiegyensúlyozottabb fejlesztését, különösen pedig a kis- és középvárosok kiemelt fejlesztését helyezte előtérbe. Ez a feladat szorosan összefügg a falusi térségek népességmegtartó képességének erősítését szolgáló erőfeszítésekkel.

Az alapellátás fogalmának, tartalmának megítélésében nemcsak az okozhat zavart, hogy azt eltérően értelmezik a települések ellátása szempontjából. Az ágazatok is használják ezt a fogalmat; természetesen mindegyik a maga tevékenységi körének sajátosságaihoz alkalmazkodva. Általában az alapellátás kategóriájába tartozónak minősítenek olyan létesítményeket, amelyek az adott tevékenység ellátásának meghatározó feltételei. Például a közúti közlekedés szempontjából alapellátásnak minősül a benzinkút; megléte, működése a közúti forgalom biztosításának egyik alapvető feltétele. Hasonló példákat említhetünk más ágazatok területén is.

Más lehet például az alapellátás fogalma a szociális infrastruktúra egyes szektoraiban, mint a települési szinten értelmezett alapellátási kategória. A kórházi-klinikai, illetve szanatóriumi egészségügyi ellátás szervezésénél-működtetésénél abból indulnak ki, hogy az négy alapszakmás rendszerre épül: vagyis minden kórháznak rendelkeznie kell sebészeti, belgyógyászati, szülész-nőgyógyászati és gyermekgyógyászati fekvőbeteg-ellátást biztosító osztályokkal.

A települések alapellátásának fogalmát mindeneke előtt társadalompolitikai szempontból szükséges és indokolt értelmezni és alkalmazni. Az infrastruktúra eme kategóriájának funkciója elsődlegesen társadalompolitikai: ebből fakadó követelményeknek, elvárásoknak kell megfelelnie, eleget tennie.

Célszerű — településfejlesztés szempontjából — az alapellátás két kategóriájának megkülönböztetése.

Az egyik kategória a „szűkített alapellátás”-t jelenti; a másik kategória az alapellátás bővítettebb tartalmát jelzi. A „szűkített alapellátás” az intézmények és az általuk nyújtott szolgáltatásoknak azt a körét öleli fel, amely elengedhetetlenül szükséges az adott település léte, fennmaradása, az ott élő emberek elemi szintű ellátása érdekében.

A „bővített tartalmú alapellátás” biztosítása minden településben, illetve a településszerkezet adottságai alapján az aprófalvas települési térségekben, kisebb településcsoportban indokolt és szükséges.

A vizsgálatok eredményei megerősítették azt az előzetes hipotézisként megfogalmazott gondolatunkat, hogy szükséges a jövőben is az alapellátás és az alsófokú ellátás megkülönböztetése.

Az *alsófokú ellátás* fogalmának használata a kiegyensúlyozottabb és főként arányosabb településfejlesztés szempontjából kettős vonatkozásban indokolt és szükséges. Egyfelől olyan értelemben, hogy a községek jelentős köre, lakosság száma alapján igényli az alsófokú ellátás kategóriájába sorolható intézmények kiépítését és fenntartását, illetve az általuk nyújtható szolgáltatások körének biztosítását. Ez — egyéb más meghatározó jelentőségű feltételek mellett — az egyik döntő tényezője e települések fennmaradásának és fejlődésének. Másrészt az apró- és kistelepülési térségekben az ésszerű területi és településközi munka- és funkciómegosztás követelményei indokolják, hogy az alsófokú ellátás kistérségi alapon szerveződjék és ilyen elvek figyelembevételével történjék a lakosság ellátása. Az alsófokú ellátásnak a városokban is elsődleges szerepe van.

Tisztázatlan — társadalmi-gazdasági fejlődés gyorsan változó feltételei közvetítette új követelmények szempontjából — a *középfokú funkciók* köre, az ehhez kapcsolható *középfokú ellátás* tartalma. Itt különösen olyan problémákkal találkozunk, hogy nehezen választható el, illetve választják el a gyakorlatban azokat az intézményeket, illetve az általuk nyújtott szolgáltatásokat, amelyek transzformálódásuk révén a viszonylag nem távoli jövőben az alsófokú ellátási intézmények kategóriájához sorolhatók. Valószínűsíthető az a folyamat is, melynek következményeként a ma *felsőfokú kategóriát jelentő intézmények*, az általuk közvetített funkciók egy része fokozatosan középfokú jellegűvé alakulhat át. A középfokú ellátás intézményeinek egyértelmű meghatározása mindenképpen indokolt. Ez az egyik döntő tényező az új településpolitikai magatartás közép- és kisvárosok fejlesztését előtérbe helyező követelmények érvényesítését szolgáló feltételek megerősítésében.

Kevésbé találtunk „gondokat” a *felsőfokú ellátás intézményeinek* lehatárolását, az általuk nyújtott szolgáltatások nagyrészt „exkluzív” jellegét illetően. Ezek az intézmények lényegében egyedi elhatározások szülöttei; létesítésük, településük aligha kerülheti el a településfejlesztést irányítókat figyelmét (az infrastrukturális ellátás egyes szintjeihez tartozó intézmények felsorolását a mellékelt táblázat tartalmazza).

Az infrastrukturális ellátás egyes szintjeihez tartozó intézmények

Alapellátás		Alsófokú ellátás	Középfokú ellátás	Felsőfokú ellátás
„szűkített alapellátás”	„bővített tartalmú alapellátás”			
– bölcsőde	a szűkített alap-	az alapellátásnál	– gimnázium	– társadalmi-gazdasági
– óvoda	ellátásnál felső-	felsoroltakon	– szakközép-	élet magasabb szintű
– rendszeres	roltakon kívül:	kívül:	iskola	irányításának intéz-
– körzeti orvosi	– általános iskola	– szakosított	– szakmunkás-	ményei
– rendelés	– körzeti orvosi	üzletek (kis-	– képző iskola	– sajátos igények kielég-
– alapvető étel-	rendelő	vendéglő-	és egyéb más	gítését biztosító in-
– miszerekhez	– gyermekorvosi	presszó-italbolt)	szakiskola	tézmények (mint péld-
– való hozzá-	rendelő	– szolgáltató egy-	– úttörő és ifjú-	dául egyetem, főis-
– jutás	– fogászati ren-	ségek	sági ház	kola, tudomány-tech-
– szociális ott-	delő	– többcélú műve-	– zeneiskola	nika háza, kiállító-
– hon vagy	– szociális	lődési ház	– szakosított	termek, hangverseny-
– öregek nap-	gondozó	– hitel és pénz-	– könyvtár	terem, klinika, szí-
– közti otthona	– művelődési	– ügyek bonyo-	– szakrendelő	ház, szakosított áru-
	– otthon	lítására vállal-	– kórház	ház és üzlethálózat,
	– könyvtár	– közö intéz-	– áruház	különbféle igények
	– ABC-üzlet	– mény	– szakosított	fogadására alkalmas
		– tűzoltóság	üzlethálózat	vendéglátó intézmé-
		– szakrendeléssel	– étterem-ven-	nyek stb.)
		kombináltan	– déglő	
		működő egész-	– többcélú sport-	
		ségügyi ellátó	– tevékenység	
		intézmény –	intézményei	
		gyógyszertár		
		– általános		
		iskolai kol-		
		– légium		

II. Területi és ágazati érdekek az infrastruktúra-fejlesztésben

Jelentős erőfeszítések és konkrét törekvések ellenére sem beszélhetünk még az infrastruktúra fejlesztésében a területi és az ágazati érdekek összetetten érvényesülő komplex voltáról. A gazdálkodás gondjai, az infrastruktúra beruházásokra fordítható anyagi erőforrások szűkülése még inkább az ágazati érdekek egyoldalú érvényesülésére hatott az infrastruktúra fejlesztésében. Nem sikerült közelebb jutni – mint azt már korábban is ösztönözték a településfejlesztés oldaláról – az ágazati és területi érdekek szükséges és lehetséges mértékű összehangolásában az infrastruktúra fejlesztésében. E két érdekszféra nem kellő mértékű összehangoltsága következményeiben negatívan érinti és befolyásolja nemcsak magának az infrastruktúrának a fejlődését, korszerűsödését, hanem a települések fejlődését is. Több példát is említhetünk. A legszembetűnőbb az infrastruktúra-fejlesztés összehangolásának kedvezőtlen következményei a

települések közlekedési ellátottsági viszonyaiban jelentkeznek. A MÁV „teszi a magáét”, ellátja a maga feladatait; ugyanezt teszik az autóbusz-vállalatok is. Hiányzik azonban fejlesztő és üzemeltető tevékenységükben a szükséges összehangoltság, akcióik koordináltsága. Párhuzamosságok alakulnak ki a szolgáltatásokban, összehangolatlanok, illetve nem a szükséges és lehetséges mértékben összehangoltak a menetrendek; figyelmen kívül hagyják a csúcsidezők követelményeit. Egyes esetekben túlterheltek a járművek, más esetekben pedig jelentős kapacitás-kihasználatlanság figyelhető meg. Ezzel a jelenséggel találkozunk – többek között – a Budapest vonzaskörzetében működő közlekedési-forgalmi kapcsolatok vizsgálata kapcsán. Sajnálatos körülmény, de ez jellemző az ország más térségeire is.

A területi és az ágazati érdekek nem kellő összehangoltságának másik példája a víz- és csatornaellátottság területén figyelhető meg. Az elmúlt évtizedben jelentős előrehaladás történt a települések egészséges ivóvízzel történő ellátása érdekében. Ezt a törekvést szolgálta és szolgálja a településon belüli, a településközi-kistérségi és a regionális jellegű vízművek és ellátóhálózatok kiépítése és üzemeltetése. Ennek révén jelentős mértékben csökkent azon települések köre, ahol korábban a lakosság egészségtelen, netán egészségre ártalmas vizet fogyasztott. E nemes törekvés érvényesítése során azonban sajnálatos körülményként alakult, hogy háttérbe szorult a keletkező szennyvizek elvezetése és szervezett elhelyezése. Olyannyira, hogy jelentős vízáradó rétegek veszélyeztetettek a keletkező, megfelelően nem kezelt és elvezetett szennyvizek káros hatása nyomán. Ésszerű, összehangolt infrastruktúra-fejlesztés esetén meg lehetett volna találni azt a lehetőséget, amely – a feltételezettnél lényegesen kisebb költségek mellett – a keletkező szennyvizek összegyűjtésének és ártalmatlanná tételének feltételeit biztosítaná, egyszerű kivitelezésű, műszaki megoldások alapján. Hovatovább olyan anomália alakult, alakul ki, amely a víziközművek kiépítése nyomán nyert társadalmi, egészségvédelmi előnyöket – a csatornahelyzet megoldatlansága miatt – háttérbe szorítja és annak értékét csökkenti.

Hasonló jellegű összehangolatlansági problémával találkozunk az oktatási intézményhálózat fejlesztésében. Az általános és a középiskolai oktatás gyengeségei, negatív vonásai nemcsak az oktatás tanmenetében, a tanulók szükséges színvonalú felkészítésében, életre nevelésében nyilvánulnak meg, hanem egyre szembetűnőbbek ennek kedvezőtlen, negatív infrastruktúra-fejlesztési vonzatai is. A nem kellő mértékű összehangoltság következményeit jelzi, hogy megfelelő koordináltság mellett nem minden építményt kellene külön megépíteni az általános iskolák, illetve a középiskolák számára. Közös használatú épületek, tantermek, kabinetek, technikai bázisok létrehozása egyaránt szolgálhatná mindkét oktatási formában résztvevők igényeinek kielégítését.

III. *Indokolt-e normák alkalmazása az infrastruktúra-fejlesztésben*

A településekben szerzett tapasztalatok alapján egyértelműen megfogalmazható az a következtetés, hogy az infrastruktúra fejlesztését nem lehet normákhoz rendelni. A normák csak általános jelleggel és érvénnyel orientálhatnak. „Mára” azonban olyan helyzet alakult ki, amikor azok merev, szó szerinti alkalmazása már károkat is okozhat a településfejlesztés ügyének. Ahogy nincs két egyforma város, úgy az infra-

strukturális ellátottság vonatkozásában is aligha beszélhetünk egyforma helyzetekről. Nagyon helytálló ezzel kapcsolatosan SÁGHI GÁBOR véleményének felidézése „A szükségletek racionális” mértékének meghatározására ezért a tervező normákat alkot, többnyire természetes formában, s az igény kielégíttetésének mértékét a normához való viszonyban állapítja meg. A közvetlen tervutasításos rendszerben a normatívák külsőleg is megjelennek... A jelenlegi – piacorientáltként ismert – gazdálkodási mód sem képes megszabadulni ezektől a hagyományoktól”... „Az infrastrukturális kínálat megteremtését ugyanis az állam továbbra is „ellátási feladatként” értelmezi”... (MANDEL M.–PAPNÉ, GÁSPÁR L.–SÁGHI G. 1987).

A helyszíni tapasztalatok és az esettanulmányok is arra hívják fel a figyelmet, hogy *minden város infrastruktúra-fejlesztését egyedileg kell megközelíteni*. Ez mérsékelheti a rendelkezésre álló eszközök felhasználásában a nem megfelelő átgondoltságból jelentkező veszteségforrásokat; alkalmazkodni lehet az adott város, település lakosságának igényeihez. Ennek során markánsabban érvényesülhetnek és hasznosulhatnak a múltbeli társadalmi-gazdasági fejlődés, kulturális örökség adottságai, maradandó értékei a települések életében, fejlődésében. Különösen a kisebb városok, községek esetében van meghatározó szerepe és jelentősége az infrastruktúra-fejlesztés és korszerűsítés feladatai gondos egyedi megközelítésének és mérlegelésének. Ez a megállapítás korántsem azt jelenti, hogy a közép- és nagyvárosok vonatkozásában ne ilyen alapon történjen az infrastrukturális ellátottsági viszonyok fejlesztését, korszerűsítését szolgáló feladatok meghatározása. Ezekben a városokban különösen szükséges az ellátás formái közötti differenciálódás, a normák sematív megközelítésétől mentes gondoskodás a népesség ellátási viszonyainak fejlesztése során.

A példák sokasága arra hívja fel a figyelmet, hogy igen eltérően alakul a népesség igénye az egyes településekben a különböző intézményfajták, illetve az általuk közvetített szolgáltatások iránt. A népesség demográfiai helyzetének nagymérvű sajátosságai, a foglalkoztatottság struktúrájának eltérő vonásai, a népesség kulturális színvonala, kialakult és ma is élő, ható szokások, hagyományok, az életvitel sajátos eltérő folyamatai, a települési struktúra sajátosságai és egyéb más körülmények szabják meg napjainkban a településekben élő emberek infrastruktúrával szembeni igényeit, elvárásait. Míg korábban szinte kötelező volt a gyermekintézmények tervezése, mára itt is változással találkozunk. A bölcsőde iránti igény napjainkban már sok településben nem fogalmazódik meg: rögtön hozzátesszük, hogy ezek korántsem csökkenő népességszámú vagy előregedő korstruktúrájú települések. Nagyobb hangsúllyal kerül előtérbe az óvoda; különösen abból a szempontból, hogy az általános iskolába lépést megelőző utolsó évben az óvoda látogatása nemcsak ajánlott, hanem a települések túlnyomó többségében kötelező érvényű. De változott a népesség magatartása a kereskedelmi intézményekkel, a vendéglátás létesítményeivel szemben is. Mind nagyobb szerep jut a családi kezelésben lévő üzleteknek, vendéglátó létesítményeknek, s ez pedig a korábbi gyakorlat ellen szól. Az aprófalvas települési térségekben korábban úgy gondoltuk, hogy a szociális otthonok létrehozása az ott élő öregek szociális problémáinak kezelésében meghatározó jelentőségű lehet. A vizsgálatok azonban arra hívják fel a figyelmet, hogy sok helyütt előnyben részesítik – szociális otthonok létrehozása helyett – a szociális gondoskodás olyan rendszerét, amely úgy működik, hogy a lakóházában keresik fel az idős vagy idősebb korú embereket, biztosítják számukra a szükséges ellátást, gon-

doskodnak róluk. Gondoljunk például a kultúra, a művelődés, a szabadidő kulturáltabb és szervezettebb eltöltésével kapcsolatos igények rendkívül széles körére, változására az egyes települések-településcsoportok között. A települések infrastruktúrájának fejlesztésében a lakosság széles rétegeinek véleménynyilvánítása alapján kialakított egyedi megközelítésre és megoldásokra szükséges törekedni.

IV. Milyen fejlesztési magatartásra van szükség?

Az előbb kifejtett témával szorosan összefügg az a kérdés, hogy az intézményhálózat fejlesztésében milyen magatartást, milyen fejlesztési politikát szükséges követni. A legsúlyosabb hiba az lenne, ha csak „intézményekben” gondolkodnánk és az egyes intézményfajták merev telepítésére, az ezzel kapcsolatos fejlesztési javaslatok kialakítására törekednénk. A funkciók tanulmányozását kell ehelyett előtérbe helyezni. Azt kell behatóan vizsgálni, értékelni, a korábbi elképzeléseket átértékelni, hogy milyen funkciók meglétével, milyen új funkciók jelentkezésével számolhatunk, melyek kielégítésére kell a jövőben törekedni. A tapasztalatok azt mutatják, hogy általában a többcélú, több funkciójú, vagyis a több rendeltetésű intézményeknek van jövője. A meglévő intézményekkel – pontosabban az azoknak helyt adó épületekkel – ma már sok helyütt „nem tudnak mit kezdeni” a tanácsok, a helyi közösségek. Nemcsak a kisebb településekben, még nagyobb városokban, sőt a fővárosban is az üzletek egy része üresen áll, hasznosításuk megoldatlan. Ugy tűnik, hogy például a kereskedelemben a pavilon rendszerű hálózat kialakításának van jövője; ennek lényegesen kisebbek a beruházási költségei is, új színes foltot jelentenek a települések életében, a városképben. Mindenképpen célszerű előnyben részesíteni ezeket az új típusú és jellegű létesítményeket a kereskedelmi ellátás szervezése során. Az ötvenes évek településfejlesztésében, különösen a falusi településeken, nagy szerepet kaptak a művelődési házak. Már a hatvanas évek első felében – a funkcióváltásból következően – a művelődési házak egy részével nem lehetett mit kezdeni; azokat különböző rendeltetés szerint hasznosították, részben magtárnak, raktárnak, részben szükségtantermeket helyeztek el azokban stb. Ezek a példák is azt mutatják, hogy mindenkor a funkciók mélyreható és sokoldalú vizsgálatára kell törekedni és az ebből adódó tanulságok alapján mérlegelni az intézményhálózat fejlesztésének feladatait.

Szükséges erről bővebben szólni. A funkciókban változások következhetnek be. Ez fakad a társadalmi-gazdasági fejlődés megváltozott és változó feltételeiből, követelményeiből; a technológiai és a technikai tudományos fejlődés felgyorsulásából; ennek nyomán az urbanizálódási folyamat átalakulásából, elmélyüléséből, s ennek mintegy velejárójaként az életmód átalakulásából, fejlődéséből. Az egyik vonatkozása ennek a gyermekneveléssel függ össze. A korábbi évtizedek gyakorlatával szemben várható, feltételezhető, hogy a gyermeknevelés funkcióját mind nagyobb mértékben az otthon, a család fogja vállalni; népesedéspolitikai intézkedéseink is ezt ösztönzik. Válaszút elé kerül az oktatási rendszer. A ma működő iskolarendszerrel hosszabb távon kevésbé számolhatunk: új feltételek és körülmények szabják meg az oktatási funkciók ellátásával összefüggő intézmények átalakulását és fejlődését. Változnak a népesség bevásárlási szokásai, a vendéglátás intézményeivel kapcsolatos igényei, elvárásai. Előtérbe kerülnek

a mobil rendszerek, vagyis az, amikor a kereskedelem „megy” a lakossághoz. (Ezt már sok településben az áruházak, szakosított üzletek portékáinak hétvégeken mobil rendszer keretei között történő kiállításai és árusításai jelzik.) Megkülönböztetetten nagyobb szerepe lesz a szolgáltatásoknak. Ez az egyik olyan markáns eleme a valószínűsíthető funkcióváltásnak, ami a települések infrastruktúrájának fejlesztésében nagyobb figyelmet érdemel. Nő a javítóműhelyek szerepe a ma ismert és használt háztartási és a házi gazdaságban használt gépek, eszközök javításában, felújításában. Az életmód változásával, az életkörülmények átalakulásával újabb igények jelentkezésével számolhatunk. Alapjaiban változhat például a könyvtárakkal, az általuk nyújtott szolgáltatásokkal kapcsolatos elképzelés is. A könyvtárakat ma még csak mint a könyvek őrzésére, kölcsönzésére szolgáló intézményeket képzeljük el. A tapasztalatok azt mutatják – elsősorban a fejlettebb nyugati országokban –, hogy a legnagyobb változások egyike a könyvtári szolgáltatásokban következhet be. A könyvtár komplex jellegű információs központ szerepét töltheti be, különböző rendezvényeknek adhat helyet. A könyvtárak, az általuk nyújtott szolgáltatások bekapcsolása a hírközlés korszerű rendszereibe, az otthoni tv-készüléken történő kapcsolatteremtés a könyvtárszolgálattal napjainkban a fejlődés egyik sajátos ismérve a fejlettebb nyugat-európai országok városaiban, településeiben.

Ezeket a példákat azért említettük, hogy ezzel is hangsúlyozzuk az infrastruktúra-fejlesztés egyedi megközelítését, a korábbi tervezési felfogás ma is élő hatásának fokozatos felváltására irányuló törekvéseket. Ezzel összefüggésben szeretnénk még egyszer hangsúlyozni azt a körülményt, hogy a mobil szolgáltatás ellátási rendszere igen nagy teret kapott a fejlettebb nyugati országokban. Erre Magyarországon, elsősorban a tanyás, a kislvas térségekben jó példákkal találkozhatunk. A mobil ellátás rendszerét lehetőség szerint a települések minél jelentősebb számú körére lenne célszerű kiterjeszteni; a tanyás, kislvas települési térségeken kívül például a tömeges üdülőkörzetek településeinek ellátására gondolunk.

V. A közösségi élet szerveződésének új formái, módszerei

A közösségi élet szerveződésének új formái, módszerei vannak kialakulóban. Az ötvenes-hatvanas években az ellátás szervezéséről vallott kollektív szemléletű felfogás helyett napjainkban a lakosság magatartásában a közösségi intézmények által nyújtott szolgáltatások jelentős hányadával szemben visszahúzódás figyelhető meg. Ennek elsősorban anyagi okai vannak (gondolunk itt például a vendéglátás intézményeire, de ide érthetők a kulturális intézmények magas, sokak számára ma már alig elérhető ár-színvonalon nyújtott szolgáltatásai is stb.); a magánszférának az előtérbe kerülése új magatartásformát jelent a szociális infrastruktúra intézményeinek látogatottságával kapcsolatban is. Feltételezhető, hogy nem hosszú, legalábbis hosszabb távra valószínűsíthető folyamattal állunk szemben. Kedvezőbb társadalmi-gazdasági fejlődés feltételei között a közösségi szolgáltatások kollektív formái és lehetőségei ismét megfelelő helyet foglalnak el településeink életében, fejlesztésében. Ez nem zárja ki, hogy az ellátásnak a magánszféra által ösztönzött intézményei ne töltsék be valós szerepüket a szociális infrastruktúrában. Ez a körülmény a fejlesztéspolitikai magatartást is alapjaiban

megszabja, s ennek megfelelően kell kialakítani annak formáit és módszereit. Mindenben döntő a lakosság igénye, szükségleteinek számbavétele.

Az infrastruktúra-fejlesztés tapasztalatainak vizsgálata arra hívja fel a figyelmet, hogy a lakosság megkérdezése, véleményének felmérése nélkül aligha tudjuk reálisan megítélni, értékelni az ezzel kapcsolatos igényeket, elvárásokat, s még kevésbé megszabni a fejlesztés mindenkori feladatait, tennivalóit. A tapasztalatok arra is felhívják a figyelmet, hogy külön kell kezelni a történelmileg kialakult településrészeket: itt sajátos infrastruktúra-fejlesztési magatartást kell alkalmazni. Elsősorban a meglévő intézmények korszerűsítése, a megváltozott feltételekhez, funkciókhoz alkalmazkodó átalakítása lehet a feladat. Összetett, de aligha megkerülhető feladat az elmúlt évtizedekben létrehozott új nagy lakóterületi egységek humanizálása. A humanizálásnak az egyik döntő eleme ezeknek az egységeknek megfelelő intézményhálózattal történő gazdagítása, felszerelése, s ezzel a településszerkezet kiegyensúlyozottabb fejlődésének elősegítése. A rehabilitációt teljessé tevő revitalizáció e vonatkozásban kaphat kibontakozást városaink felújítására irányuló törekvésekben.

A tapasztalatok azt mutatják, hogy a kics csoportos, az intimitást kereső közösségi magatartásnak döntő szerepe van, s még inkább lesz az intézményhálózat fejlesztésében. Ebből következik, hogy a fejlesztés kapcsán nem a nagy egységekre, hanem a kisebb alapterületű üzlethálózatra, a kisebb befogadóképességű gyermekfoglalkoztató intézmények, kulturális összejövetelt, intímabb beszélgetéseket szolgáló közösségi létesítmények létrehozására kellene törekedni. Ebben kellene alapvető változást elérni a mai gyakorlatban alkalmazott intézményrendszer fejlesztéssel szemben. Ugyanakkor ez felveti azt is, hogy hogyan üzemeltessük az infrastruktúra intézményeit, rendszereit, vendéglátóipari létesítmények példája alapján, hogy a kisebb közösségek kezelésébe, gondozásába, üzemeltetésébe adjuk át az intézmények egy részét, például a gyermeknevelés intézményeit, bizonyos kulturális, művelődési célokat ellátó-kiszolgáló intézményeket stb.

A gazdálkodás feltételeinek változása ebbe az irányba hat. A közvetlen érdekelttség révén lehetne új tartalmat adni az ellátás intézményeinek, működésüket gazdaságilag eredményesebbé tenni. Ebben az esetben a lakosság szándékai, elhatározásai differenciáltabban és a valós igényekhez közelebbállónak érvényesülhetnek.

Alapvetően új helyzetet teremthet a település, illetve az infrastruktúra-fejlesztésben a személyi jövedelemadó bevezetése. Ennek várható hatása, következményei ma még kevésbé körvonalazhatók. Egy lényeges momentum azonban aligha vitatható: új fejezet kezdődhet a települések lakossági infrastruktúrájának fejlődésében, az ellátottsági viszonyok alakulásában.

VI. A tudományos-technikai fejlődés várható hatása az infrastruktúra fejlesztésére

Az infrastruktúra-fejlesztésben döntő szerepe lesz a jövőben a tudományos-technikai fejlődésnek, a technológiai változásoknak. Ez nem túl távoli jövő „zenéje”, bármennyire is – mai helyzetünket tekintve – irreálisnak tűnhet. Már az elkövetkezendő évtizedben a műszaki-tudományos és technológiai haladás felgyorsulásával lehet számolni. E folyamat közvetett hatásaiban alapjaiban befolyásolja a településfejlődést,

a településfejlesztés lehetőségeit, eszközeit, ennek révén pedig az infrastruktúra-fejlesztés lehetőségeit és eszközeit. A műszaki-technológiai haladás várható hatása, következményei átalakítják az intézmények rendszerét. Egyeseket feleslegessé tehet, másokat átalakít. Számolni lehet és szükséges újabb intézmények létrejöttével, különösen a szolgáltatások vonatkozásában. Ezzel összefüggésben megkockáztatható az a valószínűség is, hogy egyes szolgáltatások közvetlenül „bejönnek a lakásba” és a lakás szerves, elválaszthatatlan részévé lesznek a mikroelektronika és a híradástechnika közvetítésével és segítségével. Más szolgáltatások olyan nagymérvű koncentrációt jelentenek kis helyeken, a települések egy-egy neuralgikus pontján, amelyek alapjaiban határozzák meg a települések és infrastruktúrák fejlődését.

A műszaki-tudományos és technológiai haladás települések fejlődésére várhatóan gyakorolható hatását vizsgálva a fejlettebb nyugati országok példája alapján, a legnagyobb valószínűséggel az intézményrendszerek átalakulásával számolhatunk. *Különösen négy területen lehet számolni ennek közvetlen következményeivel.* Ezek a következők: a közlekedés gyors fejlődése, integrált közlekedési rendszerek megjelenése, kialakulása. Ez következményeiben alapjaiban átrendezi a településközi kapcsolatokat, a népesség munkahely-lakóhely közötti kapcsolatrendszerét, az intézményekkel kapcsolatos magatartását, mozgási szokásait, életmódját, életvitelét stb. A másik a hírközlés fejlődése. Ezt tartják ma a legalapvetőbb változásnak, amely mintegy a XXI. századot előre vetítve, a településrendszerben mélyrehatóbb átalakulásokat válthat ki. Jogos lehet az ellentetés, hogy ma, az információs rendszerek technikai elmaradottsága mellett, nem irreális-e erről beszélni. Úgy gondoljuk, hogy nem. Robbanásszerűen fog ez bennünket is érni.

Ma kell már felkészülni, hozzászoktatni gondolkodásmodunkat, formálni, alakítani ezzel kapcsolatos magatartásunkat, várható cselekvéseinket. A hírközlés forradalmian új eszközeinek megjelenése mélyreható változásokat hívhat életre a települések fejlődésében, konkrétan pedig az infrastrukturális ellátottság viszonyaiban. Gyakorlatilag ez érinti az oktatás rendszerét. Otthon, a tv segítségével történhet az új ismeretekhez, az új információkhoz való hozzájutás; a tv segítségével adhatnak utasításokat, útmutatást az otthon végzett munka számára; az otthon dolgozás lehetőségeinek feltételei és keretei bővülnek.

A harmadik ilyen vonatkozás az új, korszerűbb építési technikák megjelenése. Ez megkönnyíti a meglévő épületállomány átalakítását; az intézményrendszer nagymérvű rugalmasságát segíti elő. Gondolunk itt például a pavilonrendszerre, amely nemcsak a kereskedelem, a vendéglátás, hanem például más szolgáltatások szempontjából is döntő jelentőségű lehet.

A negyedik körülmény az ökológiai követelmények fokozottabb érvényesülése és ezzel összefüggésben a műszaki-tudományos technológiai haladás által nyújtott lehetőségek. Itt meghatározó szerepe van – többek között például – a szennyvizek megfelelő elvezetésének és kezelésének, s a települések csatornázottsági színvonalának emelésének. Említhetők a szemét és hulladékok kezelésének, másodlagos felhasználási lehetősége bővülésének, vagy a légszennyezéssel összefüggő problémák megoldásának új lehetőségei. A településfejlesztés szempontjából – az infrastruktúra-fejlesztés új elvei és követelményei, valamint a műszaki-tudományos és technológiai haladás kereszt-

metszetében — különösen döntő szerepe lehet a hírközlés várható dinamikus fejlődésének és az ökológiai követelmények szigorúbb érvényesítésének.

VII. Az érdekek szerepe az infrastruktúra fejlesztésében

A települések infrastruktúrájának, a népesség infrastrukturális ellátottsági viszonyainak fejlesztésében, korszerűsítésében döntő szerepe van a különböző érdekek ütköztetésének, összehangolásának. Az infrastruktúra fejlesztésében sokan érintettek és érdekeltek. Sokfajta érdek nyilvánul meg, s ezeknek az érdekeknek a feltárása, tisztázása, szembesítése az arányos településfejlesztés egyik ismérve; a legszorosabban összefügg a kiegyensúlyozott, összehangolt település- és infrastruktúra-fejlesztéssel.

Célszerű végigtekinteni, hogy milyen érdekek nyilvánulnak meg a települések infrastruktúrájának fejlesztésével, korszerűsítésével kapcsolatban. A legnagyobb „érdekszférát” a lakosság képviseli. A települések infrastruktúráját nagyrészt a lakosság használja; élvezve annak előnyeit, elviselve társadalompolitikai, vagy szociálpolitikai szempontból ránehezedő terheit, hátrányait. A lakosság mellett a tanács a legérdekeltbb másik partner az adott település infrastruktúrájának fejlődésében, korszerűsítésében. Még inkább és mindinkább érdekeltek lesznek — korábban is ez volt a helyzet, de a jövőt illetően különösen időszerű — az egyes ágazatok a települések infrastruktúrájának fejlesztésében. Ebben döntő szerepe van annak, hogy az ágazatok infrastruktúra-fejlesztésére fordítható eszközei rendkívül szűkösek, s ezeknek az eszközöknek az ésszerűbb hasznosításában az ágazatok nagyon is érdekeltek. Nem kevés érdek fűződik a települések infrastruktúrájának fejlesztéséhez, korszerűsítéséhez az egyes vállalatok, termelő szervezetek részéről. A falusi települések nagy részében a települések fejlődésében döntő szerepe van a termelőszövetkezeteknek, az általuk nyújtott támogatásnak, hozzájárulásnak. Az ipar szerkezete változásának időszakában az iparnad a településekkel, mint a termelés háttérével szemben támasztott követelmények szemszögéből az infrastruktúra tényező is új szerepet, meghatározottabb jelentőséget nyer. De önmagában az „infrastruktúra” is mint „olyan”, az adott település infrastruktúrájával szemben — bonyolult áttételeken keresztül — újabb igényeket, követelményeket támaszt. Csak példaként, a műszaki infrastruktúra egyik markáns elemét képező vasútról tehetünk említést. A vasút, mint „üzem” számára sem közömbös, hogy milyen az a munkatárs, amelyet tevékenysége szolgálatába von, az általa ellátott tevékenységben hasznosít.

A legfontosabb rendezőelvnek az érdekek tisztázását kell tekinteni, s ebben a településtervezésnek meghatározó szerepe lehet. A településtervezés a maga eszközeivel, maga köré tömörítheti, a terv alapján szervezheti az infrastruktúra fejlesztésében érdekeltek és érintettek véleményének, érdekeinek tisztázását. A terv révén lehet megteremteni azokat a feltételeket, amelyek a különböző érdekek érvényesülését, elsősorban ütköztetését, majd összehangolását elősegítik és biztosítják. Ha végiggondoljuk a lakossági részvételnek — a „public participation”-nak — a problémáját, akkor ennek az egyik legmarkánsabb pontja éppen az infrastruktúra vonatkozásában juthat kifejezésre és érvényesülhet. Ezért is hangsúlyozzuk, hogy a terv szoros kapcsolatban van a lakossági részvétel nyomán megfogalmazott igényekkel, törekvésekkel; ez pedig a maga révén közvetíti az infrastruktúra fejlesztésével, korszerűsítésével összefüggő érdekeket, elvá-

rásokat. Alapvető törekvésnek kell tekinteni, hogy a terv is arra ösztönözzön, hogy mindenki járuljon hozzá a települési infrastruktúra fejlesztéséhez. Mindenkinek, aki érintett az adott település fejlesztésében, legyen a legjobb értelemben megfogalmazható érdeke, s egyben ebből következően, érdekeltsége is az infrastruktúra fejlesztésében és korszerűsítésében. Ez egyaránt vonatkozik a lakosságra, a tanácsra, a különböző ágazatok infrastruktúra-fejlesztő tevékenységére, de még inkább — most a gazdaság átrendeződésének, a termelés strukturális átalakulásának időszakában — az ipar és a mezőgazdasági tevékenységnek, vagy akár két vezető termelőágazatot kiszolgáló termelési rendeltetésű infrastruktúra ágazatoknak is.

Folytathatnánk a sort, hisz az idegenforgalom, mint „termelőágazat”, egyben a legnagyobb szolgáltató ágazatok egyike is, a legérzékenyebben érintett és érdekelt a települések infrastruktúrájának fejlesztésében, korszerűsítésében.

Mi legyen az „alap”? A településpolitikai magatartás az a közös többes, amely alapot jelenthet a települések infrastruktúrájának fejlesztését és korszerűsítését szolgáló, elősegítő érdekek érvényesülésében. A településpolitikai magatartás érvényesítése kapcsán az egyik markáns kérdés a településközi munkamegosztást és az ezt kifejező funkciómegosztást szolgáló magatartás elvének érvényt szerezni, nemcsak a gyakorlati tervezőmunka folyamatában, hanem ennek produktumaként megszületett terv előírásaiban, irányelveiben. Az infrastruktúra hasznosítása, a fejlesztés korszerűsítési lehetőségeinek és feltételeinek megteremtése csak településközi munkamegosztás, a településcsoportban való gondolkodás elve és gyakorlata alapján történhet.

Szeretnénk még azt is megemlíteni, hogy az érdekek összehangolásában, az infrastruktúra-fejlesztés, -korszerűsítés adott településcsoportra érvényes gyakorlati tennivalóinak kialakításában, meghatározásában döntő szerepe van, hogy milyen a településcsoport irányításának érvényes rendszere, milyen ennek a gyakorlata. Hiába alakultak ki például a városkörnyékek, a városkörzetek, az anyatelepülés és a hozzájuk tartozó települések közötti együttműködés, munkamegosztás ilyen vonatkozásban érdemben kevésbé funkcionál. Sok olyan város csoport van az ország különböző térségeiben, amelyek sajátos településstruktúrákat jelentenek. Ha valahol meg lehetne teremteni az ésszerű településközi munkamegosztáson alapuló együttműködés feltételeit és biztosítani lehetne a mindenkor szűkösen rendelkezésre álló eszközök okosabb, célszerűbb hasznosítását az infrastruktúra fejlesztésére és korszerűsítésére, akkor ilyen vonatkozásban lehetne. Akár a közép-békesi településeggyüttesre, vagy olyan város-párokra, mint például Szentés—Csongrád, Sátoraljaújhely—Sárospatak, a tatabányai térségben elhelyezkedő, egymáshoz közeli szomszédságban fekvő városhármasokra — Tatabánya—Tata—Oroszlány — gondolunk. Tovább sorolhatnánk a példákat. A tervkészítés kapcsán, a településcsoportokban, a településközi munkamegosztás elveinek végiggondolásában az infrastruktúra-fejlesztés és -korszerűsítés aspektusa meghatározó szerepet tölthet be; új tartalmat adhat a tervezésnek azáltal, hogy a maga eszközeivel, a maga oldaláról végiggondolja az érdekek érvényesülésének, ütköztetésének, ésszerű kompromisszumok alapján történő kiegyenlítésének és közvetítésének feladatait az infrastruktúra téma vonatkozásában is.

VIII. Az infrastruktúra-fejlesztés komplex jellege

A településekben végzett vizsgálatok során szembetűnt, hogy sok helyütt nem érvényesítették a komplex fejlesztés követelményeit, s ennek milyen negatív, kedvezőtlen hatása, következményei figyelhetők meg a települések életében, fejlődésében. Olyan értelemben szeretnénk most foglalkozni az infrastruktúra-fejlesztés komplex jellegével összefüggő kérdésekkel, amelyek szorosan kapcsolódnak a tervezés alapfeladatához, a jövőbe történő tudatos előrelátáshoz. Ezt tesszük kettős értelemben. Az infrastruktúra-fejlesztés komplexitásának kifejezésre kell jutnia – s ezt nem tudjuk elégszer hangsúlyozni és ismételten megfogalmazni – a különböző ágazatok közötti érdekek ütköztetésével, összehangolásával, illetve az ágazati, ágazatközi érdekek és a területi érdekek együttes érvényesítésével. A másik ilyen kérdés, hogy mindenkor a településcsoportok szintjén törekedjünk az infrastruktúra komplex fejlesztésére. Ez a legnehezebb probléma. Makroszinten többé-kevésbé jelentősebb közeledés, egyes infrastruktúra ágazatok vonatkozásában kiegyenlítőds ment végbe az elmúlt évtizedekben. Azonban kisebb térségek, településcsoportok vonatkozásában – az előbbi téma kapcsán is érintettük ezt a problémát – számottevő különbségek, aránytalanságok, ellentmondások, feszültségforrások figyelhetők meg. A településcsoportokban való gondolkodás erősítheti az infrastruktúra-fejlesztés komplex jellegéből fakadó követelmények érvényesítését. Szükséges ezzel összefüggésben is utalni arra, hogy az országgyűlés korábban több alkalommal említett határozata követelményként fogalmazta meg a kistérségi kapcsolatokban történő gondolkodást és cselekvést a településfejlesztés előttünk álló időszakában, különös tekintettel a megváltozott társadalmi-gazdasági fejlődés körülményeire és feltételeire. A komplexitás elhanyagolása károkkal, negatív következményekkel jár. Ma azt mondják, hogy nincsenek meg az anyagi eszközök, nem lehet érvényt szerezni a komplexitás követelményeinek. Ezzel kapcsolatosan egy példát szeretnénk említeni. A múlt század második felében lépett az ország a korszerű gazdasági viszonyok megteremtésének az útjára, melyhez az 1867-es kiegyezés teremtette meg a politikai feltételeket. Lényegében ma a főváros, néhány vidéki városunk is jelentős mértékben abból a „tartalékból” él, amit a múlt század utolsó évtizedeiben, a század elején a gyors városfejlődés, a felgyorsult urbanizációs folyamat következtében és következményeként az infrastruktúra vonatkozásában létrehozott. És ha behatóan vizsgáljuk ezt a város-, településfejlődési folyamatot, különösen azt a törekvést, ami a magángazdálkodás viszonyai között az infrastruktúra korszerű rendszereinek kiépülésében végbement, szembetűnő az az előrelátás, amit érvényesítettek és megvalósítottak. Volt egy olyan követelmény, aminek érvényt tudtak szerezni, ez pedig a tartalékképzés. Nem olyan értelemben, hogy az anyagi eszközöknek a tartalékait teremtették meg, hanem úgy, hogy a területtel gazdálkodtak, a település szerkezetét, a területfelhasználás rendszerét úgy alakították, fejlesztették, hogy egyben odafigyeltek a jövőbeni várható változások, fejlődések területtel szemben támasztható igényeire, követelményeire. Mi ezt az elmúlt évtizedekben nem respektáltuk kellőképpen. Ennek következménye, hogy a települések szerkezetét szétfeszítik a személygépkocsi-állomány nagymérvű gyarapodásából, megsokszorozódásából származó parkolási gondok; utólag, amikor követő jelleggel a forgalom levezetésére útbővítéseket vagy netán új nyomvonalat hozunk létre, az a kialakult településszerkezetet rombolja szét, töri át,

nagy anyagi károkat is okozva olyan területeken, ahol az építési tevékenység orientálását, irányítását nem kellőképpen végeztük el. Gondoljunk csak a fővárosra, hogy hány olyan foghíjat építettek be, amely ma parkolók elhelyezésére, netán többszintes parkolók elhelyezésére alkalmas lenne.

Az infrastruktúra-fejlesztés komplex jellegének biztosításában többfajta, differenciált feladataink vannak. Ma alapvető változás következett be a lakásépítésben annak révén, hogy a magánérintés tevékenység lett a meghatározó. Említettük korábban, hogy ez háttérbe szorítja az infrastruktúra-fejlesztést; a lakosság „örül”, ha meg tudja teremteni otthonát, biztosítani tudja annak villamosenergia-ellátását és több-kevesebb késéssel a közműves vízellátás feltételeit. Minden többi utána következik, beleértve a járda, az út kiépítését, a szervezett személtávolítást. Itt lenne a terveknek feladata abban segíteni, hogy hol kellene helyet hagyni, mit kellene előirányozni, hogyan lehetne majdan ezeket a szervezetlenül kiépülő új lakóterületi egységeket később az anyagi lehetőségek birtokában a megfelelő infrastruktúrával ellátni. Utólag nagyon nehéz bármit is korrigálni. A veszteségforrások között bizonyára „előkelő” helyet foglal el az állandó útbontásoknak a gyakorlata, az át nem gondolt közmű, hírközlő hálózat fejlesztési akciók: az előrelátó tervezés segítségével is tehetünk ez ellen, vagy legalábbis mérsékelhetjük negatív következményeit.

Másik ilyen differenciált feladat a meglévő történelmi városrészek infrastruktúrájának korszerűsítése. Ez nemcsak városrendezési feladat. Ha valahol szorosan összefüggnek a társadalmi összetevők és annak urbanisztikai következménye is hatásai, akkor ebben a vonatkozásban ez szemmel láthatóan nyomon követhető. Egyik dolog az, hogy a korstruktúra ezekben a történelmi városrészekben, városmagokban rendkívül előregedett; ez a körülmény az infrastruktúra-fejlesztés sajátos pályáját jelöli ki a szociális és egészségügyi intézményekkel történő ellátás vonatkozásában. Másrészt történelmi, építészeti és egyéb kulturális értékeik az idegenforgalom céljait szolgáló létesítmények előtérbe helyezését jelentik. Ugyanakkor egy sor intézményben funkcióváltás következik be, a korszerűsítés szinte napi elodázhatatlan feladatokat jelent. Ez a tervek egyik erős oldala kell legyen; ez segíti elő a településszerkezet megújulását, a társadalmi konfliktusok mérséklését, a társadalmi feltételekkel összehangolt települési és urbanisztikai fejlődés feladatainak kevesebb konfliktussal történő megoldását, s a rendelkezésre álló adottságok, erőforrások gazdaságosabb, célszerűbb hasznosítását.

Más irányultságú és jellegű differenciált feladat jelentkezik a nagy lakóterületi egységek, lakótelepek felújítását, korszerűsítését, infrastruktúráik továbbfejlesztését illetően. A korábbi gyakorlat lényegében megteremtette azt az alapellátást, ami a tömeges lakásépítéshez közvetlenül kapcsolható. Az alsófokú intézményellátás már hiányos. Ez még inkább érvényes a középfokú intézményekre; érdemes lenne még egyszer átvizsgálni, hogy milyen intézményfejlesztés képzelhető el a nagy lakóterületi egységekben. Ha a lakóterületi egységekben az ilyen fejlesztés területi feltételeit meg lehet teremteni, az a feszítő nyomás, amely ma a város központi hagyományos negyedeire nehezedik, mérsékelhető. Ennek révén is megtakarítást lehet elérni (a lakosság nem feltétlenül szükséges utazásai révén). Ez a közvetett összeg az infrastruktúra-fejlesztés költséghányadában is megtérülésre kerülhetne.

IX. Az infrastruktúra szerepe a településrendszer strukturális átalakulásában

Korábban több kutatás foglalkozott a magyarországi településrendszer átalakulásával, fejlődésével. E kutatások egyik legmarkánsabb megállapítása, következtetése az volt, hogy a magyarországi településrendszer helyzetében, fejlődésében is felerősödtek az elmúlt másfél-két évtizedben olyan folyamatok, amelyeket átfogó jelleggel strukturális átalakulásnak nevezhetünk. E folyamatok eredményeként és következtében különböző településstruktúrák alakulnak ki; ezek sorában megkülönböztetett szerepe van a különböző jellegű, intenzitású, összetettségi agglomerációknak, agglomeráldó térségeknek. A termelőeszközök nagymérvű koncentrálódása mellett, amely kiváltja a népesség térbeli koncentrálódását ezekben az együttesekben, döntő szerepe van az infrastruktúrának. Egyrészt az infrastruktúra vonalas hálózati létesítményeinek; másrészt az infrastrukturális ellátást biztosító létesítményeknek és szolgáltatásoknak, amelyek a településegységek különböző helyein működve fejtik ki hatásukat, gyakorolják szervező, irányító funkcióikat. Az elmúlt években folytatott ez irányú vizsgálódások további ismereteket adtak a településrendszer átalakulásának törvényszerűségeit illetően. Korábban is objektív jellegű folyamatnak minősítettük a településrendszer strukturális átalakulását. Az elmúlt években feltárt összefüggések még egyértelműbben jelzik, hogy az infrastruktúra milyen szerepet tölt be ebben a folyamatban. Az infrastruktúra hálózati vonalai mellé tömörülnek a települések; az autópályák, a regionális és kistérségi vízellátási rendszerek vonalai magukhoz vonzzák a népességet, a népesség építési tevékenységét. Amerre új autópálya, autótutak épülnek, ezek mintegy törvényszerűen az új lakásépítési tevékenységnek is a fő vonalait, a fő területeit jelzik. Felerősödött ez a folyamat, amióta a magánérből történő lakásépítési tevékenység meghatározó lett a tömeges lakásépítés gyakorlatában. Ez az egyik olyan körülmény, amelyre feltétlenül figyelni kell, és amely a települések és az infrastruktúra-fejlődés összefüggéseit jelzi; a terület- és településrendezési tervezés eszközeivel való kezelése meghatározott feladatot jelent. Ugyanakkor a folyamat szélesebb körű kibontakozásának sajátos vonásait a budapesti agglomeráció, a nagy tömeges üdülőkörzetek (mint például a Balaton, Velencei-tó) térségében figyelhetünk meg. A háttértelepülésekből – függetlenül attól, hogy milyen telekellátási és egyéb gondok vannak a vízparti településekben – a népesség fokozatosan elvándorol, beköltözik e települések területére, itt teremt magának új otthont. A vizsgálatok során kérdéseinkre mindenütt az a válasz fogalmazódott meg, hogy az infrastruktúrához való hozzájutás lehetőségei készítették, ösztönözték az embereket korábbi településük, lakóhelyük elhagyására. Tehát ebből is kitűnik, hogy az infrastruktúra milyen alapvető szerepet tölt be a településrendszer átalakulásában, fejlődésében.

A társadalmi-gazdasági fejlődés nyomán feltételezhető, hogy a termelőerők területi szerkezetének átrendeződésében kibontakozó intenzív folyamatok erőteljesebben tapadnak a települési háttérhez. A hangsúly nem új üzemek telepítésén lesz, hanem a meglévő üzemek átalakulásán és a termelő tevékenységnek jelentős részben otthon dolgozással, vagy kisebb termelési egységekben történő megszervezésén. Az infrastruktúra ilyen értelemben is megkülönböztetetten előtérbe kerül és megszabja az egész településrendszer átalakulását és fejlődését. Ez a körülmény is mutatja a településfejlődési folyamatok infrastruktúra-érzékenységet, az összehangolás szükségességét

és várható következményeinek mindenkori gondos elemzését a kiegyensúlyozottabb településfejlesztés érdekében.

IRODALOM

- A lakossági energiafelhasználás mértéke, struktúrája, befolyásolásának minőségei a VII. ötéves tervidőszakban. Budapest, 1986. május
- „Az infrastruktúra-hálózat és a településfejlődés kölcsönhatása” c. kutatási téma szintézisének kiadványa. Készült „A települések fejlődésének irányítását megalapozó kutatások” c. OKKFT (B/4 jelű) program keretében.
- Az infrastruktúra-fejlesztés új elvei, követelményei a területrendezésben.
Kutatási zárójelentés, VÁTI 1987. Kézirat. Témafelelős: dr. Köszegfalvi György.
- Az egészségügyi és szociális ágazat fejlesztésének szakmai irányelvei a VII. ötéves tervidőszakban. Egészségügyi Minisztérium. Budapest, 1985
- BEREND T. I. 1987: Gazdasági útkeresés és megoldások a szocialista építés magyar gyakorlatában. Társadalmi Szemle, XLII/4. pp. 3–17.
- BÉLLEY L. 1984: Gazdaságirányítás és infrastruktúra-fejlesztés. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest.
- CSERNOCH A.–ERLICH É.–SZILÁGYI GY. 1975: Infrastruktúra. Korok és országok. Kossuth Könyvkiadó, Budapest.
- GELENCSEI Á.–VARGA GY. 1987: Vízi infrastruktúrában elmaradott települések gyorsított fejlesztése. Településfejlesztés, 2. pp. 30–33.
- Góckörzeti hálózatok alapelvei és strukturális terve. Magyar Posta, 1985.
- GROSSER E. 1983: A települések infrastruktúra-fejlesztési lehetőségeinek vizsgálata. Kutatási jelentés, VÁTI.
- HOCH R. 1982: Az infrastruktúra fejlesztésének szükségessége. Gazdaság, 4. pp.
- KOLTAI J. 1985: A községi közüzemi vízművek és csatornaművek időszerű kérdései. Városépítés, XXI. 3. pp. 3–5.
- KÖSZEGFALVI GY. 1976: Településfejlesztés és infrastruktúra. Műszaki Könyvkiadó, Budapest.
- KÖSZEGFALVI GY. 1981: Tudományos tanácskozás a „Települések infrastruktúrájának fejlesztése” c. témakörben. Városépítés, 1. pp. 35–36.
- KÖSZEGFALVI GY. 1982: Az infrastruktúra-fejlesztés és a településfejlesztés. Társadalmi Szemle, XXXVII. 12. pp. 62–70.
- MANDEL M.–PAPNÉ GÁSPÁR L.–SÁGHI G. 1987: Infrastruktúra-politika. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest.
- Ífj. MAROSÁN GY. 1987: A technológiai „generációváltás” és társadalmi fejlődésünk. Társadalmi Szemle, 4. pp. 39–47.
- PERECSEI F. 1987: Tovább nyílik-e az olló? Városépítés, XXI. 3. pp. 10–12.
- PERÉNYI I. 1987: A településtervezés továbbfejlesztésének, korszerűsítésének feltételei és feladatai, különös tekintettel a településfejlesztéssel szemben megnyilvánuló társadalmi-gazdasági követelményekre. Kézirat. Budapest
- OT-Infrastruktúra-fejlesztési koncepció (tervezet), 1982.
- VALÉR É. 1983: A teljes faluhálózat vizsgálata. Kutatási jelentés, VÁTI.
- VARGA GY. 1987: Pécs peremkerületeinek helyzete. Városépítés, XXIII. 3. pp. 20–23.
- Vezetékes energiaellátási módok és urbanizáció. VÁTI, 1985.
1985. évi oktatási törvény

KŐSZEGFALVI, GYÖRGY

NEW CONDITIONS AND TASKS IN THE INFRASTRUCTURAL DEVELOPMENT OF SETTLEMENTS

Summary

Issues related to the infrastructure of settlements are still very timely and of outstanding importance. Different conditions of socio-economic development have created a new situation and new tasks in settlement development and, as its integral and inseparable component, in the infrastructural supply of the population. A reinterpretation of the earlier concept is needed. A particularly decisive circumstance is to study the function and content of basic supply in a new approach, on the basis of a resolution adopted by the Parliament at its April session in 1985 on „Long-term tasks of spatial and settlement development”. This has first of all a socio-political bearing from the aspect of strengthening the population-retaining capacity of rural areas and the development of living condition.

Under the new conditions of infrastructural development, a new attitude is required in several questions. Questions like the following can be mentioned among them; what interests influence the infrastructural development of settlements: how can sectoral and regional interests be better co-ordinated; how can the complexity of infrastructural development be fostered; have norms and normative regulations any role in the organization of infrastructural supply?

The present paper summarizes the results of several years of research into these questions, making use of an ample experience gained in settlements.

КЁСЕГФАЛЬВИ, ДЬЁРДЬ:

НОВЫЕ УСЛОВИЯ И ЗАДАЧИ РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТОВ

(Резюме)

Вопросы, связанные с инфраструктурой населенных пунктов и в наши дни весьма актуальны и имеют выдающееся значение. Изменившиеся условия общественно-экономического развития создают новую ситуацию и ставят новые задачи перед развитием поселений, в том числе перед его органической частью: условиями инфраструктурной оснащённости населения. Требуется новое истолкование прежней концепции. Особенно определяющее значение имеет тот факт, что по решению, принятому на пленуме парламента в апреле 1985-го года «о долгосрочных заданиях развития территорий и поселений», функцию и содержание элементарного обеспечения населения необходимо рассматривать с новых аспектов. Это имеет, прежде всего, социально-политическое значение с точки зрения укрепления способности поселений удержать население и формирования условий жизни людей в руральных пространствах.

В новых условиях развития инфраструктуры требуется новое отношение к ряду вопросов. Среди последних можно выделить, например, такие вопросы: какие интересы влияют на развитие инфраструктуры поселений; каким образом можно способствовать лучшему согласованию отраслевых и территориальных интересов; что можно сделать для улучшения сложности развития инфраструктуры; играют ли роль нормы и управление нормативного характера в организации оснащённости инфраструктурой.

В статье суммируется многолетняя деятельность по данной теме с использованием богатого опыта, приобретенного в населенных пунктах.

Перевел: Тамаш Бауко

A DUNAFERR DUNAI VASMŰ

olyan épületszerkezeteket fejlesztett ki, melyek alkalmasak:

- mezőgazdasági bázisok,
- szervizállomások,
- ipari csarnokok, raktárak,
- kereskedelmi központok

megvalósítására.

Új: A piac által legjobban keresett DV—KU—18 és DV—K—12-es típusú szerkeze-
teinket 1989. II. negyedévtől 6 hetes átfutási idővel tudjuk vásárlóinknak szállít-
tani.

Acélszerkezeteink komplettek, a gyártás kiterjed:

- a tető,
- az épülettartó és faltartó acélszerkezetekre,
- kiegészítő nyílászáró szerkezetekre,
- burkoló trapézshullámú horganyzott acéllemezekre és trapéz profilokra.

Továbbiakban vállalkozunk:

- egyedi acélszerkezet gyártására,
- bérhorganyzásra,
- hidegen hajlított nyitott és zárt szelvények gyártására,
- spirálisan hegesztett csövek gyártására és minőségbiztosítására,
- lemezzradiátorok gyártására.

DUNAFERR DUNAI VASMŰ — Lemezfeldolgozó Gyáregység — Acélszerkezeti
Értékesítés

2401 Dunaújváros, Pf. 110. Telefon: 152-52/25-59, 14-56

Telex: 29-230

KENGYEL MIKLÓS:

A MAGYAR BÍRÓSÁGI SZERVEZET TERÜLETI ELHELYEZKEDÉSÉNEK ELLENTMONDÁSAI

Igazságszolgáltatási szervezetünk gyökeres változtatások előtt áll. A hatalmi-politikai rendszer megújítása szempontjából elsősorban az Alkotmánybíróság és a közigazgatási bíróságok felállítására van szükség, de általában is szélesíteni kell a bíróságok jogkörét, mivel „ma már nem tartható az a helyzet, hogy alapvető állampolgári jogokat érintő ügyekben nem a bíróság dönt, s a közigazgatás ítélkező feladatokat lát el”.¹ A jövőben várhatóan felgyorsul a közigazgatás és a bíróság közötti ügyek átrendeződése — az utóbbi javára. A jelenlegi bírósági szervezet azonban nem képes a mostaninál nagyobb ügytömeg fogadására.

A merőben új ítélkezési fórumok létrehozása mellett az igazságügyi kormányzat a bírósági szervezet *területi reformját* is elhatározta. Ez már a járások megszüntetésekor is időszerű lett volna, ám 1983-ban mindössze táblacsere történt: az anakronisztikussá vált „járásbíróság” megjelölést a „helyi bíróság” elnevezés váltotta fel. Tényleges területbeosztási változtatások — néhány kisebb járásbíróság megszüntetésén kívül — nem történtek. A helyi bíróságok lényegében „megörökölték” a néhai járások illetékeségi területét, ami végül is egy fikció fenntartását eredményezte. Ennek az állapotnak a tarthatatlanságát felismerve már a nyolcvanas évek közepén elkészültek a bírósági szervezet átalakítására vonatkozó első javaslatok, az igazi áttöresre azonban csak 1988-ban kerülhetett sor, amikor az alkotmány reformjának a fényében az igazságszolgáltatással összefüggő legfontosabb kérdések is (pl. a bírósági szervezet felépítése) a politikai érdeklődés középpontjába kerültek.

A tanulmány megírása idején a bírósági szervezet területi reformjának csupán a *körvonalai* bontakoztak ki. (Egyelőre hiányoznak még azok a „politikai döntések”, amelyek a különböző javaslatoknak irányt szabnának.) De már ebben a helyzetben is nagyon fontosnak tartjuk pl. annak az elvnek a kikristályosodását, miszerint a bírói függetlenség valódi garanciáinak a megteremtéséhez a *közigazgatási és az igazságszolgáltatási területbeosztás elválasztására van szükség.*

Tanulmányunkkal nem annyira a reformjavaslatok sorát szeretnénk szaporítani, hanem inkább az *oknyomozásra* törekszünk. Elsősorban azokat a településföldrajzi tényezőket igyekszünk felderíteni, amelyek a nyolcvanas évek végére — a politikai célkitűzésektől függetlenül is — elodázhatatlanná teszik a magyar bírósági szervezet területi reformját.

I. A járásbíróóságok működési területének változásai 1871 és 1983 között

A járásbíróósági rendszer — a hozzá kapcsolódó intézményekkel — a kiegyezést követő években alakult ki,² amikor a feudális igazságszolgáltatási szervezet modernizálása osztrák és német minta alapján történt meg. A *jársásbíróóságok* (mint a kisebb faj-súlyú igazságszolgáltatási feladatokat ellátó bírósági típusok) területi beosztása megfelelt a közigazgatásnak. A *törvényszékek* működési területe általában igazodott a megyék területéhez,³ míg a felsőbb bírósági funkciókat ellátó *Ítéltáblák* — mai kifejezéssel élve — regionális alapon szerveződtek. A bírósági hierarchia csúcán a *Kúria* állt. Egy 1902-ből származó kimutatás szerint az *akkori* Magyarország területén 385 járásbíróóság, 71 törvényszék és 11 ítéltábla működött.⁴

1920 után — az I. világháborút követő területvesztések miatt — a magyar igazságszolgáltatási szervezet is összezsugorodott: mintegy 150 járásbíróóság és 25 törvényszék folytathatta tovább a működését magyar felségterületen, az ítéltáblák száma pedig 5-re csökkent. A járásbíróóságok illetékességi területének a nagysága ebben az időben átlagosan 600 km² volt. (Budapest székesfőváros területén pl. 6 polgári ügyekkel foglalkozó „kerületi” járásbíróóság működött.)

A második világháborút követően ismét jelentős változások következtek be a magyar igazságszolgáltatási szervezetben.⁵ Az elsőfokú eljárás súlypontja a törvényszékekről áttevődött a járásbíróóságokra, ezáltal az igazságszolgáltatás „elérhetőségének” a feltételei kedvező irányban változhattak. A megyék számának a csökkentésével kevesebb lett a törvényszéket felváltó *megyei bíróságok* száma is. Az előbb még „kerületi bíróságokra” átkeresztelt ítéltáblákat a politikai vezetés az ötvenes évek elején végleg kiiktatta az igazságügyi szervezetből, megszüntetve ezzel a harmadfokú perorvoslat lehetőségét is.⁶

A „törvénykezés” új területi beosztását szabályozó miniszteri rendelet 1950-ben további 11 járásbíróóságot szüntetett meg, és ezzel a számukat 131-re csökkentette. A területbeosztás ekkor még mindig megfelelt az államigazgatásban alkalmazottnak, de 14 járásban már nem működött bíróság. Ahogy fogytak a járásbíróóságok, úgy nőtt az illetékességi területük nagysága, és az ötvenes években már elérte a 700 km²-t.

A járásbíróóságok számának *rohamos csökkenése* a hetvenes években kezdődött meg. Ez a folyamat szervesen összekapcsolódott az államigazgatásban megindult irányzattal, amely előbb a kisebb járások összevonásához, majd 1983-ban a járások végleges megszüntetéséhez vezetett. Az igazságszolgáltatási szervezet — eltérő személyi és tárgyi adottságai folytán — csak jelentős fáziskéséssel tudott lépést tartani az államigazgatási területbeosztás módosulásaival. Így fordulhatott elő az, hogy több járásbíróóság évtizedekkel élte túl járása megszüntetését. Itt említjük meg azt is, hogy a megyei bíróságok sem követték minden esetben a megyeszékhely áthelyezését. (A Békés Megyei Bíróság mind a mai napig Gyulán, a Nógrád Megyei Bíróság pedig Balassagyarmaton székel. A Komárom Megyei Bíróság csak 1986-ban települt át Esztergomból Tatabányára.)

A Népköztársaság Elnöki Tanácsa — hatáskörében eljárva — 1983-ban egyszerre 7 járásbíróóságot számolt fel. Mivel ugyanebben az évben a járások is megszűntek, a „járásbíróóság” elnevezést sem lehetett tovább fenntartani. Megszületett a „helyi bíróság” fogalma, amely alá a fővárosi kerületek, a városok és a városi ranggal nem rendel-

kező települések általános hatáskörű, elsőfokú bíróságai tartoznak. A volt járásbírósági szervezet 94 helyi bíróságra (ebből 80 városi, 9 nagyközségi, 5 fővárosi kerületi bíróság) zsugorodott össze.

II. Helyzetkép a járások megszüntetése után

1984-től kezdve napjainkig a helyi bírósági szervezet felépítésében *lényeges változások nem történtek*. Két kisebb helyi bíróság megszüntetése után⁷ a Népköztársaság Elnöki Tanácsa 1988-ban új bíróságot létesített Borsod megyében. A Kazincbarcikai Városi Bíróság jelentős mértékben tehermentesítheti az eddig legnagyobb vidéki bíróságnak számító Miskolci Városi Bíróságot.

Egy új bíróság felállítása persze nem ellensúlyozhatja azt a tény, hogy az ötvenes évektől kezdve mintegy hatvan járásbíróságot számoltak fel. Ennek szükségszerű következménye lett az, hogy a megmaradt bíróságok illetékességi területe 700 km²-ről 1000 km²-re emelkedett. Ez a tény önmagában még nem adhat okot az aggodalomra: ne feledjük el ugyanis azt, hogy az elmúlt évtizedekben nemcsak a bíróságok működési területe növekedett, hanem az infrastruktúra is fejlődött: a települések összeköttetése javult, a közlekedés üteme felgyorsult, a lakosság motorizáltságának a foka emelkedett. Ezeknek a tényezőnek az igazságszolgáltatás megközelíthetőségére gyakorolt hatását akkor sem szabad lebecsülni, ha a fejlődés mértéke nem is érte el a kívánt szintet.

A tényleges problémát sokkal inkább az jelenti, hogy a helyi bíróságok illetékességi területének a növekedése nem arányosan történt. Az 1000 km²-es átlag ugyanis csak papíron létezik, és amint azt a következő táblázat jól szemlélteti, a 94 bíróság közül 40 bíróság illetékességi területe jóval meghaladja ezt a határt.

1. táblázat

A helyi bíróságok illetékességi területének méretei

az illetékességi terület nagysága *	a bíróságok száma	ebből		
		városi	helyi	kerületi
— 500 km ² -ig	9	4	—	5
501 — 750 km ² -ig	23	19	4	—
751 — 1000 km ² -ig	19	17	2	—
1001 — 1250 km ² -ig	22	21	1	—
1251 — 1500 km ² -ig	7	6	1	—
1501 — 1750 km ² -ig	7	7	—	—
1751 — 2000 km ² -ig	2	2	—	—
2001 — 2250 km ² -ig	3	3	—	—
2251 — 2500 km ² -ig	1	1	—	—
Összesen	93	80	8	5

*1984. évi adatok alapján

A kerületi bíróságok mellett a négy legkisebb illetékességi területtel rendelkező bíróság a következő: Szentendrei Városi Bíróság (342 km²), Nagykőrösi Városi Bíróság (348 km²), Hatvani Városi Bíróság (352 km²) és a Pécsi Városi Bíróság (498 km²). Ez utóbbival kapcsolatban annyit kell megjegyeznünk, hogy az illetékességi területtől a megyei város területe 151 km²-t, a városkörnyék területe pedig 347 km²-t tesz ki. Ezen a viszonylag kis területen 191 ezer ember lakik, közülük 91% város lakó és csak 9%-uk él a városkörnyéki községekben.⁸

A legnagyobb illetékességi területtel a Debreceni Városi Bíróság rendelkezik: 2 359 km²-en összesen 317 ezer ember lakik. A Kazincbarcikai Városi Bíróság felállítása előtt a Miskolci Városi Bíróság mondhatta magáénak a második legnagyobb illetékességi területet (2 336 km²) és a legtöbb lakost (420 ezer fő).

Az illetékességi terület nagyságának változásai közvetlen hatással vannak a lakosság számának az alakulására is. Amint azt a következő táblázatunk mutatja, nemcsak az illetékességi területek méreteiben van jelentős különbség a helyi bíróságok között, hanem az illetékességük alá tartozó lakosság számában is.

2. táblázat

A lakosság számának alakulása a helyi bíróságok illetékességi területén

a lakosság száma *	a bíróságok száma		ebből	
	városi	helyi	kerületi	
– 50 000	17	15	2	–
50 001 – 100 000	40	36	4	–
100 001 – 150 000	16	14	2	–
150 001 – 200 000	12	9	–	3
200 001 – 250 000	3	3	–	–
250 001 – 300 000	2	2	–	–
300 001 – 350 000	1	1	–	–
350 001 – 400 000	–	–	–	–
400 001 – 500 000	–	–	–	–
500 001 – 600 000	–	–	–	–
600 001 – 700 000	1	–	–	1
700 001 – 800 000	–	–	–	–
800 001 – 900 000	–	–	–	–
900 001 – 1000 000	1	–	–	1
Ö s s z e s e n	93	80	8	5

*1984. évi adatok alapján

A táblázat – a kevésbé differenciált adatok ellenére is – meggyőzően tárja fel a lakosság számában megmutatkozó különbségeket, amelyek végső soron a bírósági ügyforgalom eltérő nagyságában fejeződnek ki. Az illetékességi területeken élő lakosság átlagos száma 113 ezer fő, amely a főváros, illetve a kerületi bíróság adatai nélkül 97 ezerre módosul. Ehhez képest néhány figyelemre méltó szélső értékkel találkozunk; ezek mögött a „kisbíróságok”, illetve a „tömegbíróságok” problémája húzódik meg.

A bírósági szervezeten belüli szélsőségek nemcsak a szervezet elérhetőségét, hanem az igazságszolgáltatási tevékenység színvonalát is veszélyeztethetik. Maradjunk a lakosság számánál: a bírósági ügyforgalom alakulását *döntő mértékben* az illetékeségi területen lakók száma határozza meg. (A nyolcvanas évek közepén tízezer lakosra átlagosan 135 polgári per jutott.⁹) A 2. táblázatból kitűnik, hogy 17 olyan bíróság van, ahol a működési terület lakosságának száma nem éri el az 50 ezer főt. (Közülük is a három legkisebb a Lenti Városi Bíróság 26 ezer, a Barcsi Városi Bíróság 27 ezer és a Nagykőrösi Városi Bíróság 31 ezer lakossal.) Az ilyen bíróságok *ügyforgalma* nagyon alacsony, ennek következtében a működésük nem eléggé hatékony, a szakosodás megoldhatatlan, az állandósuló létszámhiány pedig kritikus helyzeteket teremthet.

A másik végtel az igazságszolgáltatás túlzott koncentrációja, a bírósági nagyüzemek kialakulása, amely nemcsak hazánkban, hanem szerte a világon gondokat okoz.¹⁰ A magyar bíróságok közül ötöt soroltunk ebbe a kategóriába: a Nyíregyházi Városi Bíróságot (270 ezer lakos), a Miskolci Városi Bíróságot (295 ezer lakos), a Debreceni Városi Bíróságot (317 ezer lakos), a Budai Központi Kerületi Bíróságot (604 ezer lakos) és a „listavezető” Pesti Központi Kerületi Bíróságot (909 ezer lakos).¹¹

Eddig egymástól függetlenül vizsgáltuk az illetékeségi terület nagyságát, illetve az ott élő lakosság számának az alakulását. A következő táblázatban együtt ábrázoljuk a kettőt, ami lehetővé teszi a magyar bírósági szervezet *szemléletes áttekintését*. Sajnos a fővárosi kerületi bíróságok adatait – szerkesztési okok miatt – mellőzni kellett. A táblázatot kettéosztó tengely minden egyes pontján a népsűrűség 93 fő/km², amely megfelel a Budapest nélküli országos átlagnak. A tengelytől jobbra a népsűrűség csökken, balra növekszik.

III. Kis magyar igazságügyi földrajz

A lakosság száma és az illetékeségi terület mérete alapján a helyi bíróságokat három kategóriába sorolhatjuk. A 3. táblázat bal felső sarkában lévő négyzetben belül helyezkednek el a „kisbíróságok”, szám szerint tizennégyen, ahol az illetékeségi terület nagysága nem lépi túl a 700 km²-t, a lakosság száma pedig nem haladja meg a 70 ezret.¹²

A *kisbíróságok* egyik legfontosabb közös jellemzője az, hogy az ügyérkezés általában nem haladja meg az évi ezer polgári peres ügyet. Az illetékeségi területek népsűrűségét illetően ugyanakkor jelentős szóródást tapasztalhatunk, ami az ügyforgalom alakulását nagymértékben befolyásolhatja. A két szélső értéket a Szentendrei Városi Bíróságnál (166 fő/km²), illetve a Barcsi Városi Bíróságnál (38 fő/km²) találtuk. A kisbíróságok többségénél azonban az illetékeségi terület nagysága az országos átlagnál kisebb volt.

A *közepes nagyságú bíróságok* kategóriáját jelző második négyzetbe 62 bíróság tartozik. A magyar igazságszolgáltatási szervezet „derékhadát” jelentő bíróságok paramétereit a táblázat alapján úgy határozhatjuk meg, hogy az illetékeségi területen élő lakosság száma 70 ezertől 175 ezerig, az illetékeségi terület nagysága pedig 700 km²-től 1750 km²-ig terjed. A közepes nagyságú bíróságoknál a lakosság számának a terület nagyságához való viszonya meglehetősen nagy heterogenitást mutat. Az egyik *tömb*,

amelyet szaggatott vonallal körül is határoltunk, csak az illetékességi terület *nagyságában* haladja meg a kisbíróságokat. Az ide tartozó 28 bíróságnál a működési terület 700 km^2 -től 1250 km^2 -ig, a lakosság száma viszont 40 ezertől csak 70 ezerig terjed. (A nagyobb területnek elsősorban a bírósági székhely megközelíthetőségénél van jelentősége.) Ebben a tömbben találjuk a kisebb alföldi „mezővárosok” (Hódmezővásárhely, Makó, Orosháza, Gyula, Kiskunfélegyháza, Szarvas, Mezőtúr, Karcag) bíróságait, továbbá a ritkábban lakott dunántúli megyék (pl. Somogy) kisebb bíróságait. A népsűrűség mindenütt az országos átlag alatt van, a fontosabb településközpontok esetében azonban az évi ügyérkezés meghaladja az ezer polgári peres ügyet.

A közepes nagyságú bíróságok másik tömbje — a településföldrajzi adottságai következtében — már a nagybíróságokkal mutat rokon vonásokat. Az ide tartozó 12 bíróság illetékességi területének a nagysága 1000 km^2 -től 1750 km^2 -ig terjed, a lakosság száma pedig 100 és 175 ezer között mozog. Az illetékességi területek népsűrűsége az átlagos érték közelében alakul: a szóródás nem jelentős, a két szélső értéket a Dunájvárosi Városi Bíróság (130 fő/km^2), illetve a Mátészalkai Városi Bíróság (77 fő/km^2) képviseli. Az említett két bíróságon kívül ebbe a tömbbe tartozik még Nagykanizsa, Sorpon, Baja, Kisvárda, Szekszárd, Kaposvár, Balassagyarmat, Szombathely és Békéscsaba városi bírósága. Lényegében tehát ide tartoznak a kisebb megyeszékhelyek és a „hajdani” megyeszékhelyek bíróságai. Az átlagos évi ügyforgalom elérheti a kétezer polgári peres ügyet, de a megyék eltérő társadalmi-gazdasági adottságai következtében az ügyforgalom alakulásában nagyon jelentős különbségek lehetnek.

A két tömb között elhelyezkedő 22 bíróság mindhárom településföldrajzi tényező tekintetében erősen polarizált. A 3. táblázat alapján két jellegzetes csoport mégis elkülöníthető egymástól. Az átlagos népsűrűséget jelző tengelytől balra helyezkednek el az ország két legsűrűbben lakott megyéjének (Pest és Komárom) a közepes nagyságú bíróságai, így a Váci, Gödöllői, Ceglédi, Tatabányai, Esztergomi Városi Bíróság, valamint a Ráckevei Bíróság. Mivel a magas lakosságszámhoz (100–150 ezer) feltűnően kisméretű illetékességi területek (500 – 900 km^2) tartoznak, a népsűrűség esetenként a 200 fő/km^2 -t is megközelítheti. Ezekre a bíróságokra az *átlagosnál magasabb ügyérkezés* a jellemző, amely a népességföldrajzi tényezőkön túl e két megye sajátos gazdaságföldrajzi adottságaival is magyarázható (pl. a Budapest környéki agglomerációs gyűrű).

Ennek a jellegzetes csoportnak mintegy a tükörképével találkozhatunk a népsűrűségi tengely másik oldalán, ahol a nagy kiterjedésű, de alacsony népsűrűségű megyék (pl. Hajdú-Bihar, Bács-Kiskun, Somogy megye) közepes nagyságú bíróságai helyezkednek el (pl. Berettyóújfalui, Püspökladányi, Hajdúböszörményi, Szentesi, Jászberényi, Kiskunhalasi, Siófoki Városi Bíróság). A közös sajátosság a nagy illetékességi területen (1000 – 1750 km^2) található viszonylag alacsony lakosságszám (70–100 ezer), amelynek következtében a népsűrűség helyenként 50 fő/km^2 alá süllyed. A két — településföldrajzilag ellentétes — csoport között elhelyezkedő néhány bíróság mentes az előbb említett szélsőségektől, tehát átlagos népsűrűségű illetékességi területtel és a közepes nagyságú bíróságokra jellemző méretű ügyforgalommal rendelkezik (pl. a Komlói, Gyöngyösi, Jászberényi, Zalaegerszegi Városi Bíróság). Településföldrajzi szempontból ezek a bíróságok képviselik a helyi bírósági szervezet *átlagtípusát*.¹³

A magyar bírósági szervezet településföldrajzi jellemzői*

a lakosság száma ezer		az illetékességi terület nagysága (km ²)														összesen			
		- 300	301 - 400	401 - 500	501 - 600	601 - 700	701 - 800	801 - 900	901 - 1000	1001 - 1250	1251 - 1500	1501 - 1750	1751 - 2000	2001 - 2250	2251 - 2500		2501 - 2750	2751 - 3000	3001 - 4000
- 30					•	•													2
31 - 40	•			•	•	•	•												7
41 - 50				•	•	•	•	•		•	•	•	•	•					8
51 - 60	•	•		•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•					14
61 - 70				•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•					12
71 - 80								•		•	•	•	•						7
81 - 90								•						•					3
91 - 100				•				•											4
101 - 125				•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•					10
126 - 150								•		•	•	•	•	•	•				5
151 - 175										•	•	•	•	•	•				5
176 - 200			•	•								•	•	•	•				5
201 - 225													•	•	•				3
226 - 250																			-
251 - 275														•					1
276 - 300											•								1
301 - 400																	•		1
összesen	-	3	1	7	8	12	9	5	21	8	7	2	4	1	-	-	-	88	

• - bíróság

* 1984. évi adatok alapján

A 3. táblázat alapján 12 bíróságot sorolhatunk a *nagybíróságok* kategóriájába, de ennél meg kell jegyeznünk azt, hogy a két legnagyobb fővárosi kerületi bíróság adatait a táblázatunk nem tartalmazza.¹⁴

A nagybíróságokkal kapcsolatban egy fontos településföldrajzi sajátosságra szeretnénk a figyelmet felhívni. A 12 bíróság közül a közepes bíróságok második tömbjének a folytatásaként helyezkedik el, mindössze néhány nagyságrenddel térve el azoktól. Ettől meglehetősen messze esik az a kis „sziget”, amelyet a Budakörnyéki Bíróság, illetve a Pécsi Városi Bíróság képez. A kis terület és a nagy lakosságszám miatt *rendkívül nagy* a népsűrűség: a Budakörnyéki Bíróság területén 298 fő/km², a Pécsi Városi Bíróság területén 382 fő/km². A másik szigetet az a három bíróság képezi, amelyet méretei alapján – a Pesti és a Budai Központi Kerületi Bírósággal együtt – „*tömegbíróság*” elnevezéssel illetünk.

Igazságügyi földrajzunk nem lenne teljes a helyi bíróságok és a *megyék* viszonyának a bemutatása nélkül. Mivel az igazságszolgáltatási és az államigazgatási területbeosztás elvei jelenleg megegyeznek, a helyi bíróságok fellebbviteli bíróságai a *megyei bíróságok*.¹⁵ A megyei bíróságoknak ezen túlmenően a polgári és a büntető ügyekben elsőfokú hatáskörük is van. Illetékességük – ezekben az esetekben – a megye egészére terjed ki.

4. táblázat

A helyi bíróságok megyék szerinti megoszlása

a lakosság száma ezer fő	a helyi (városi, kerületi) bíróságok száma														össz.						
	BUDAPEST	BARANYA	BÁCS	BÉKÉS	BORSOD	CSONGRÁD	FEDÉR	GYŰR	HAJDÚ	HEVES	KOMÁROM	NÓGRÁD	PEST	SOMOGY		SZABOLCS	SZÜLLŐK	TOLNA	VAS	VESZPRÉM	ZALA
- 30														1						1	2
31 - 40			1				1		1			1	1			1	1				7
41 - 50		1			3									2			1	1			8
51 - 60		2	2	2	1	1			1				2			1	1		1		14
61 - 70			1	2	1	1		1			1				1	1			1	1	11
71 - 80		1			1	1			2				1					1	1		8
81 - 90			1						1	1											3
91 - 100											1		1	1		1					4
101 - 125			1		1			1				1	2		2					2	10
126 - 150				1								1	2	1			1				6
151 - 175							1			1	1							1			4
176 - 200	3	1	1										1			1			1		8
201 - 250						1	1	1													3
251 - 300					1										1						2
301 - 400									1												1
401 - 500																					
501 -	2																				2
összesen	5	5	7	6	0	4	3	3	4	4	3	3	10	5	3	5	4	3	4	4	93

A 4. táblázatból megállapítható az, hogy a helyi bíróságok száma megyénként nagyon eltérően alakul, 3 és 10 között változik. Ez a tény nem meglepő, mivel az egyes megyék területe és a lakossága száma között is rendkívül nagy különbségek vannak. (A legnépesebb és a legritkábban lakott megye között több mint 700 ezer fő a különbség. A legnagyobb területű megye pedig több mint 6000 km²-rel haladja meg a legkisebb területű megyét.)

Annak a kérdésnek a megválaszolására, hogy a három vizsgált településföldrajzi tényező közül melyik befolyásolhatja leginkább a bíróságok számának az alakulását, *korrelációs számítás* végeztünk. Ennek során megállapítottuk azt, hogy a *bíróságok száma elsősorban a lakossággal van összefüggésben*, azaz minél magasabb egy megyében a lakosság száma, annál több bíróság működik a területén ($r = 0,8$). A terület nagysága, illetve a népsűrűség és a kisbíróságok száma között csak közepes erősségű korrelációs összefüggést állapítottunk meg ($r = 0,62$ és $r = 0,59$).

IV. Ellentmondások és dilemmák

(1) A magyar bírósági szervezet jelenleg is őrzi a múlt század második felében kialakult járásbírósági rendszer lenyomatát. A hetvenes-nyolcvanas években végbement változtatások, elsősorban a kisebb bíróságok számának a drasztikus csökkentése és az illetékességi területek összevonása következtében *lényegesen romlottak az igazságszolgáltatás megközelíthetőségének a lehetőségei*. Egy ezzel kapcsolatos tényvizsgálat alkalmával megállapítottuk azt, hogy a nyolcvanas évek közepén a bíróságok székhelyén kívül lakó peres feleknek átlagosan 30,2 km-t (ezen belül a felpereseknek 33,4 km-t, az alpereseknek pedig 26,5 km-t) kellett utazniuk ahhoz, hogy a bíróság székhelyét elérjék.¹⁶ 1984-ben egyébként az összlakosság 40%-a élt olyan településeken, ahol nem működött bíróság. A lakóhely és a bíróság székhelye közötti távolság növekedése – ha kismértékben is – a lakosság perlési kedvének a csökkenéséhez vezet. Így pl. kimutattuk azt, hogy a bíróságtól 20 km-nél távolabb lakó felperesek ritkábban érvényesítik az 5 ezer Ft alatti követeléseiket, mint a 20 km-en belül lakók. A „tyúkperek” csökkenésének mégsem örülhetünk maradéktalanul. A bíróság elé nem vitt jogviták többsége ugyanis *más* konfliktus formájában és *másutt* csapódik le. Ám ennél nyomósabb az az ok, hogy az 5 ezer Ft alatti követeléseket leggyakrabban az egyébként is hátrányos helyzetben lévő társadalmi rétegek tagjai (segédmunkások, nyugdíjasok, egyéb inaktívok stb.) érvényesítik.

(2) Mivel a bíróságok megszüntetéséről a lakosságot sohasem kérdezték meg, az ilyen döntések általában *heves indulatokat* váltottak ki. A városok vagy a községek éppúgy „meggyászolták” a bíróság elvesztését, ahogy azt a vasútvonalak felszámoláskor tették. A bíróság elköltözése *érzékeny presztízsvesztést jelentett* az érintett települések számára, amit tovább növelt az, hogy vele együtt a többi alapfokú igazságszolgáltatási feladatot megvalósító szerv (ügyészség, közjegyző, ügyvédi munkaközösség) is elhagyta a volt bírósági székhelyet.

A kisebb bíróságok megszüntetése az igazságügyi kormányzat számára hosszú időn keresztül csupán *a legnyomasztóbb gondok* (alacsony hatékonyság, túlterhelt adminisztráció, létszámhiány stb.) enyhítésére szolgált. A nyolcvanas évek közepéig –

tudomásunk szerint — nem volt olyan koncepció, amelyik ennél nagyobb célokat tűzött volna maga elé. A döntések esetlegességét mutatják a megmaradt bíróságok illetékességi területének a nagyságában, illetve az illetékességi területen élő lakosság számában megmutatkozó rendkívül nagy különbségek (lásd az 1—3. táblázatokat.)

A jelenlegi bírósági szervezet *szembetűnő településföldrajzi sajátossága az*, hogy a helyi bíróságoknak mintegy kétharmada „közép- vagy felsőfokú” igazgatási, egészségügyi, oktatási, kulturális stb. feladatokat ellátó településközpontokban működik. Következésképpen az „*alapfokú igazságügyi ellátás*”, amely lényegében az első fokon eljáró helyi bíróságok és a hozzájuk kapcsolódó egyéb intézmények tevékenységét jelenti, nem az ilyen feladatok ellátására hivatott településközpontokban, hanem magasabb szintű településekben valósul meg. Habár az „*alapfokú igazságügyi ellátás*” jelentőségét és igénybevételének gyakoriságát tekintve nem rangsorolható az egészségügyi vagy az oktatásügyi ellátás mellé, *hiánya mégis érzékenyen érintheti egy-egy adott környék lakosságát.* (A nyolcvanas években egyébként több kísérlet történt megszüntetett bíróságok helyreállítására, volt parlamenti interpelláció, sőt aláírásgyűjtés is.)

(3) A felvázolt ellentmondások arra indították az igazságügyi kormányzatot, hogy a bírósági szervezet reformja keretében felvesse az ún. *községi bírászkodás visszaállításának* a gondolatát. (Ez az intézmény, amely a nevével ellentétben nemcsak községekben, hanem városokban is tevékenykedett, 1871-től kezdve mintegy nyolcvan éven keresztül sikerrel működött közre a helyi konfliktusok megoldásában. Hatáskörébe kisebb súlyú polgári, illetve büntetőügyek tartoztak.) A községi bíróságok megszervezésével kapcsolatos elképzeléseket *Petrik Ferenc* igazságügyminiszter-helyettes követzőképpen foglalta össze: „A községi bíróságot ... *legalsó szintű bíróságként* kell létrehozni, s be kell építeni a rendes bírósági szervezetbe. A községi bíróságok rendszerét úgy célszerű kialakítani, hogy valamennyi városban és városi jogú nagyközségben működjék alsó szintű bírói fórum. Ez azt jelentené, hogy — a fővároson és a megyei városokon kívül — az országban első lépcsőben 140—150 alsó szintű bíróság jönne létre, természetesen a számuk a későbbiek során növelhető lenne... E bíróság megalakításával a jelenlegi helyi bírósági ügyek közül azok, amelyeknek a társadalmi jelentősége csekélyebb, elbírálásuk szélesebb körű szakmai ismereteket nem igényel, egy alsóbb szintű bíróság hatáskörébe kerülne.”¹⁷

A községi bírászkodásnak a fenti elvek alapján történő megszervezése remélhetőleg hosszabb időre megoldja az alapfokú igazságügyi ellátás gondjait. Más kérdés az, hogy — az ország gazdasági helyzetének függvényében — *mikor* nyílhat lehetőség egy ennyire kiterjedt és a közigazgatástól függetlenített bírósági apparátus létrehozására. (Azt már csak zárójelben jegyezzük meg, hogy az idézett szövegben szereplő 140—150 bíróság éppen megegyezik a hajdanvolt járásbíróságok számával. Feltehetően nem teljesen véletlenül...)

(4) A községi bírászkodás bevezetése esetén a „helyi bíróságok” szervezete is gyökeres átalakításra szorulna. *Petrik Ferenc* szerint a helyi bíróságok számát lényegesen csökkenteni kellene, megyénként elegendő lenne egy (a fővárosban és néhány nagyobb megyében esetleg több) helyi bíróság működése. Ezek a bíróságok *általános hatáskörű elsőfokú bíróságok* lennének, egyben a községi bíróságok fellebbviteli fórumaiként is működnének. A helyi bíróságoktól a megyei bíróságokhoz lehetne fellebbezni, amelyeknek a jelenlegi területbeosztása nem változna.

Ez a koncepció számunkra közel sem hat olyan meggyőzően, mint a községi bíráskodás visszaállításának a gondolata. Mindenekelőtt nagyon aggályosnak tűnik a helyi bíróságok számának a drasztikus csökkentése (a jelenlegi 94-ről kb. 20–25-re). Ezzel ismét csak újratermelődné az igazságszolgáltatás megközelíthetőségének a problémája vagy azt is mondhatjuk, hogy amit nyerünk a révén, azt elveszítjük a vámon... Nem lehet megfeledkezni arról, hogy a községi bíráskodás megszervezése ellenére az *elsőfokú ítélkezés súlypontja továbbra is a helyi bíróságoknál marad*. Ezt figyelembe véve a helyi bíróságok számát legfeljebb a felére szabadna csökkenteni. Így a *Bibó* István féle „kismegyerendszer” mintájára¹⁸ kb. 40–45 – 2 ezer km²-nél nem nagyobb illetékességi területű – helyi bíróság maradhatna, amelyeket a székhelyük alapján nyugodtan lehetne városi bíróságoknak nevezni.

Petrik Ferencsel ellentétben a *megyei bíróságoknál* elképzelhetőnek tartanánk a csökkentést, éspedig akkor, ha csak *fellebbviteli bíróságokként* működhetnének, vagyis a jelenlegi elsőfokú hatáskörüktől – a kivételes helyzetben lévő Fővárosi Bíróságtól eltekintve – teljesen megválnának. Ebben az esetben kb. 10-12 megyei bíróság – esetleg újra *törvényszék* elnevezéssel – el tudná látni a másodfokú ítélkezés feladatait.

Ez a bírósági szervezet egyben biztosítaná a közigazgatási és az igazságszolgáltatási területbeosztás *teljes szétválását*.

JEGYZETEK

1. PETRIK F.: A bírósági szervezet reformja. *In*: Tanulmányok az igazságszolgáltatás továbbfejlesztéséről. Bp., 1988. 6. p.
2. Az új bírósági szervezet kialakításáról az 1871. évi XXIX. törvény rendelkezett.
3. Ez az igazodás azonban nem volt feltétlen. Így pl. történelmi okok miatt Zala megye területén két városban is, Zalaegerszegen és Nagykanizsán is működött törvényszék.
4. Vö. Táblázatok a magyar igazságügyi szervezetről és az igazságügyi alkalmazottak illetékéről. Bp., 1902. 12–15. p.
5. E változások eredményeképpen legelőször is megszűnt a Főudvarnagyi Bíróság, amelyet a Közigazgatási Bíróság és az ítélőtáblák megszüntetése követett.
6. Vö. NÉVAI L.–SZILBEREKY J.: Polgári eljárásjog. Bp., 1974. 117–119. p.
7. 1986-ban a Tatai Városi Bíróság, egy évvel később pedig a Rétsági Bíróság szűnt meg.
8. Mind az illetékességi területek nagyságára, mind pedig a lakosság számára vonatkozó adatok forrása – tanulmányunkban mindvégig – A Magyar Népköztársaság Helységnévtára (Bp. 1985), amely az 1984. január 1-i adatokat tartalmazza.
9. A perlési index (pergyakorisági mutató) kiszámításánál egyrészt a magyar polgári bíróságok 1984. évi ügyérkezését, másrészt a lakosság számát vettük figyelembe. Az ügyforgalmi adatok nem tartalmazzák a munkaügyi és a gazdasági perek számát.
10. Vö. BENDER, R.–SCHUMACHER, R.: Erfolgsbarrieren vor Gericht. (Eine empirische Untersuchung.) Tübingen, 1980. 77–89. p.
11. A Pesti Központi Kerületi Bíróság illetékességi területe tíz (!) fővárosi kerületre (V–X. kerület, XIII–XIV. kerület, XVI–XVII. kerület) terjed ki.
12. A jelenleg működő legkisebb bíróságok a következők:

Lenti Városi Bíróság	(26 ezer lakos – 663 km ²)
Barcsi Városi Bíróság	(27 ezer lakos – 696 km ²)
Nagykőrösi Városi Bíróság	(31 ezer lakos – 348 km ²)
Tiszafüredi Városi Bíróság	(31 ezer lakos – 608 km ²)

- | | |
|----------------------------|--|
| Bicskei Bíróság | (36 ezer lakos – 633 km ²) |
| Pásztói Városi Bíróság | (36 ezer lakos – 551 km ²) |
| Dombóvári Városi Bíróság | (37 ezer lakos – 508 km ²) |
| Hevesi Városi Bíróság | (37 ezer lakos – 697 km ²) |
| Leninvárosi Városi Bíróság | (44 ezer lakos – 539 km ²) |
| Ózdi Városi Bíróság | (52 ezer lakos – 549 km ²) |
| Nagykátai Bíróság | (57 ezer lakos – 618 km ²) |
| Szentendrei Városi Bíróság | (57 ezer lakos – 342 km ²) |
| Hatvani Városi Bíróság | (58 ezer lakos – 352 km ²) |
| Ajkai Városi Bíróság | (62 ezer lakos – 682 km ²) |
13. Ilyen átlagtípust képvisel pl. a Zalaegerszegi Városi Bíróság: 992 km² nagyságú illetékességi területén 107 ezer ember lakik. A bíróság ügyérkezése 1984-ben 1444 polgári peres ügy volt, a perintenzitás megegyezik az országos átlaggal: 135 polgári per jut 10 ezer lakosra.
14. A 3. táblázatban jelölt „nagybíróságok” a következők:
- | | |
|--------------------------------|--|
| Egri Városi Bíróság | (164 ezer lakos – 1836 km ²) |
| Budakörnyéki Bíróság | (178 ezer lakos – 587 km ²) |
| Kecskeméti Városi Bíróság | (188 ezer lakos – 2220 km ²) |
| Szolnoki Városi Bíróság | (189 ezer lakos – 1583 km ²) |
| Pécsi Városi Bíróság | (191 ezer lakos – 499 km ²) |
| Veszprémi Városi Bíróság | (192 ezer lakos – 2031 km ²) |
| Székesfehérvári Városi Bíróság | (229 ezer lakos – 2097 km ²) |
| Győri Városi Bíróság | (236 ezer lakos – 1839 km ²) |
| Szegedi Városi Bíróság | (249 ezer lakos – 1696 km ²) |
| Nyíregyházi Városi Bíróság | (270 ezer lakos – 2051 km ²) |
| Miskolci Városi Bíróság | (295 ezer lakos – 1050 km ²) |
| Debreceni Városi Bíróság | (317 ezer lakos – 2359 km ²) |
15. Budapest főváros területén – megyei bírósági ranggal – a Fővárosi Bíróság működik.
16. KENGYEL M.: Az igazságszolgáltatás megközelíthetőségének vizsgálata. (A helyi bírósági szervezet és az illetékességi szabályok érvényesülésének elmezése empirikus kutatás alapján.) (Kézirat) Pécs, 1987. 81–101. p.
17. PETRIK F. 24–25. p.
18. BIBŐ I.: Közigazgatási területrendezés és az 1971. évi településhálózat-fejlesztési koncepció. In: Válogatott tanulmányok. Bp., 1986. III. köt. 282. p.

KENGYEL, MIKLÓS

CONTRADICTIONS IN THE SPATIAL PATTERN OF HUNGARIAN JUDICIARY

Summary

There have been essential changes in Hungarian judiciary following World War II. The four-level judicial organization has been simplified into a three-level one, following the Soviet model of judiciary. As a result, the 'accessibility' of judiciary could have improved, since the rules of authority and competence and the judicial procedure have become more clear-cut. But a process of amalgamation of small district courts started during the 1950s and thereby the number of basic courts has shrunk from 151 to 93 by now.

The spatial pattern of judiciary is rather contradictory. Reducing the number of district courts was always argued for by increasing efficiency while the settlement geographical features of judiciary (like the areal size of circumscriptions, the number of population or the population density) were completely disregarded. As a result, the 'accessibility' of judiciary has deteriorated.

The present paper reviews changes in the settlement geographical features of Hungarian judiciary from 1945 onwards. It touches upon the situation which evolved following the abolishment of districts leading to a partial separation of judicial and administrative spatial breakdown. The chapter on 'Abridged Hungarian judicial geography' describes present judiciary as reflected by leading settlement geographical factors, using tables and figures. The paper concludes by analysing possible future changes.

КЕНДЬЕЛ, МИКЛОШ:

ПРОТИВОРЕЧИЯ В ТЕРРИТОРИАЛЬНОМ РАЗМЕЩЕНИИ СУДОУСТРОЙСТВА В ВЕНГРИИ

(Резюме)

В организации правосудия в Венгрии после второй мировой войны произошли существенные изменения. Ранее четырехступенчатое судоустройство — по образцу советской модели правосудия — перешло в трехступенчатое. В результате этого условия «доступности» правосудия могли бы измениться в направлении улучшения, так как правила ведомства и подсудности, а также судебные процессы стали более обозримыми. Однако, в 1950-х годах началось объединение небольших районных судов (уровень «яраша»), и из 151 суда по первой инстанции к нашему времени осталось 93.

Наблюдаются многочисленные противоречия в территориальном размещении судоустройства. Сокращение числа районных судов каждый раз объяснялось требованием повышения эффективности правосудия, в то время как условия географии расселения для судоустройства (как, например, величина ведомственной территории, число и плотность населения) были совершенно игнорированы. В итоге, в условиях «доступности» правосудия произошли неблагоприятные изменения.

В статье прослеживаются изменения особенностей судоустройства в Венгрии после 1945-го года с точки зрения географии расселения. Рассматривается ситуация, сложившаяся после отмены ярашей (районов), которая привела к частичному разъединению судебной и административной территориальной организации. Под заголовком «Краткая судебная география Венгрии» представляется настоящее судоустройство в отражении важных факторов географии расселения, с помощью таблиц и рисунков. В конце статьи дается анализ ожидаемых изменений.

Перевел: Тамаш Бауко

TINER TIBOR:

ZSAKUTCÁBAN

(Töprengések az autó és a nagyváros egyre tragikusabban alakuló viszonyáról)

Bevallom, a *Tér és társadalom* induló füzetének bevezető sorai bátorítottak arra, hogy papírra vessem mondandómat az autó és a nagyváros konfliktusáról. Bár a téma lerágott csontnak tűnik, jószerivel alig akad szerző, aki veszi a fáradságot a szélesebb körű vizsgálatokhoz. Az autó–nagyváros viszony mélyén ui. alapjaiban negatív, rendkívüli károkat okozó folyamatok rejtőznek. Ha idejében nem sikerül jó megoldást találni kezelésükre, akkor a metropoliszok jövője úgy fog alakulni, hogy abban nem lesz köszönet!

E dolgozat rendhagyó, esszé jellegű, vitára ingerlő munka. Célja: új gondolatok fölvetése, eddig felszínre alig bukkant összefüggések bemutatása.

A tanulmányban a *város* szó alatt minden esetben *nagyvárost* értek, általában többmillió népességgel. A nagy méret, mint új minőség alapvetően fontos a gondok jelentkezése és kezelhetősége szempontjából.

Egy nép teljes társadalmi környezetének állapota, a térhasználat elemei, formája, működtetésének mechanizmusa tükrözi az illető társadalom *valódi* fejlettségi fokát, kultúrájának sokoldalúságát, a lakosság életmódját és lelki alkatát. Korunkban ezek alakításában az autónak már markáns szerep jut.

A huszadik századi motorizációs robbanás tökéletesen beleillik a *civilizáció válságának* titulált jelenségsorozatba. A felgyorsult technikai fejlődés a maga hallatlanul nagy egyenlőtlenségeivel és ellentmondásosságával egyre jobban elszakad a társadalmi fejlődés többi folyamatától (főként a kultúráétól), maga alá gyűri azokat.

A gépjármű-közlekedés a nagyvárosi térfolyamatoknak csupán egyetlen eleme. Összekapcsoló jellegéből adódóan gondjait mint *monofunkciós* megoldásokat igénylő problémákat kezelik. A valóságban viszont léte *valamennyi* városi funkcióhoz *kardinálisan* kötődik, konfliktusai ezért sokoldalú megközelítést igényelnek.

A címben jelzett alapproblémához a város, mint komplex emberi léttér, érdekének szempontjából kell közelíteni. Minden egyéb vitakíséret az autósok—gyalogosok közötti áldatlan és értelmetlen hadakozás formáját öltené.

Az autó–nagyváros probléma különböző gazdasági környezetben, a nemzeti és helyi sajátosságoknak megfelelően, eltérő formában és intenzitással, más és más időszakban bukkan fel.

Az alábbiakban vázolt folyamatok viszont konkrétak, a motorizációs fejlődés egy bizonyos szintjén minden nagyvárosban hasonló formában jelennek meg. Bizonyíthatóak, így a belőlük levonható következtetések is helyénvalónak tűnnek.

I. Egy hibás axióma

A:ító és nagyváros. Első pillantásra magától értetődően összekapcsolódó fogalompár. A modern életmód kettős szimbóluma, a szellemi és mozgásszabadság korlátlan megvalósulásának diadala. Ám kilépve az utcára, azonnal kijózanodunk eufóriánkból. Autótenger, iszonyú zaj, fojtogató benzingőz, aszfaltsivatag, a gyalogosra leselkedő veszélyek — mindez szomorú realitás. Az emberi alkalmazkodóképességet kimerítő módon próbára tevő mozgalmasság és zsúfoltság, az életmód rangjára emelt rohanási kényszer annak a bizonyítékai, hogy a város és az autó viszonyának alakulásában egyre erősebb a diszharmonia.

Egyetlen emberöltő elegendő volt ahhoz, hogy a gépjármű-közlekedés kiméletlenül rátelepedjen a városi térfolyamatokra, és azokat abszurd célokat követő kényszerpályára terelje.

A huszadik században a közepes és magas motorizációs szintet elérő országok nagyvárosai beleestek az ellenőrizhetetlenné váló motorizáció csapdájába. A csapdamechanizmus kialakulása egy olyan, az autózás hőskorában sarjadt, *eleve hibás technokrata axiómára* vezethető vissza, amely szerint *a várost az autó léptékére lehet szabni*. E képtelen alaptétel hatásai akkor kezdtek érvényre jutni, amikor a városi személygépkocsi-forgalom elképesztő méreteket öltött, s a folyamat — megszüntetve a közlekedésben korábban érvényesülő viszonylagos esélyegyenlőséget — negatív előjelű minőségi változásba csapott át.

Vajon az autóáradat növekedésének gondjait hogyan adaptálja feladatrendszerébe a városfejlesztés? Sajnos eleve hibásan. Ti. kizárólag közlekedési problémát lát olyan dologban, ami már régen jóval több annál. Az emberhez méltó élet alapvető építőköveit megtestesítő viszonyok már-már visszafordíthatatlan deformálódásáról van szó.

A városi közlekedésfejlesztés mai lényege: kétségbeesett kényszerintézkedések, rendkívül nagy anyagi áldozatok árán kivitelezhető tervek sokasága készül az autófolyam terelésére. Kínos lassúsággal halad a városközpontok történelmi magjának mentése a fojtogató autótömegetől. Kijebbn viszont kettőzött erővel folyik az értékes városi területek fölfalása, a gépfolyamot kiszolgáló, uniformizált, sivár és jellegtelen, ún. „korszerű” városi környezet kiépítése. Ugy tűnik, a városatyák még most sem látják, hova vezet a tömeges autózás eltűrése, s a fenti tételhez való oktalan ragaszkodásuk egyre kevesebb esélyt ad a csapdából való kikeveredésre.

II. A megbomló összhang

A városok mérete a civilizáció évezredei során alapvetően emberi léptékű volt, a terjeszkedés szilárd korlátokba ütközött. A házak magasságának, elhelyezkedésének, az utcák szélességének és vonalvezetésének, a terek tágasságának és formájának megválasztása egy olyan, ősi hagyományok táplálta, gyakorlatias életszemléletből, természetes arányérzékéből fakadt, amely a városi népesség térhasználati igényeinek optimálisan megfelelt, a jogszokásokban majd törvényekben megjelent, és a városi tér ösztönös harmóniájához vezetett.

Egészen a XIX. századig a helyi és a regionális szállítás határai természetes korlátokat szabtak a városok növekedésének, mivel a városi élet a kis sebességgel moz-

gó emberhez idomult. A határt egy bizonyos idő alatt megtehető távolság és a városfal jelentette.

A város és közlekedése közötti összhang kb. másfél évszázaddal ezelőtt bomlásnak indult. Bár az első jelek jóval korábban megmutakoztak, a káros folyamatok csak a XIX. század elejére gyorsultak fel. Ekkor éri a várost az *első sokkhatás: a vasút megjelenése*.

A terepet az ipari forradalom találmányainak széles körű alkalmazása készítette elő. A várost a klasszikus kapitalizmus gépi nagyiparának kifejlődése és a hozzákapcsolódó gőzerejű vasúti közlekedés gyors térnyerése váratlanul érte. Eltekintve Európa néhány vidékétől, ahol a régimódi bürokratikus szabályok a városok belsejétől tekintélyes távolságra száműzték az állomásokat, a vasútnak mindenütt engedélyezték, hogy behatoljon a központba, értékes területeken teher- és rendező-pályaudvarokat építsen, darabokra szabadalja a korábban egységes városrészeket, s adalékként kortomot és gépi zajt hozzon az egyébként sem tiszta és nyugalmas környezetbe.

A gyors kapitalista fejlődésnek indult városok gazdái az izmosodó nagyiparban, a fellendülő kereskedelemben, a vonatforgalom növekedésében hatalmuk kiterjedésének örvendetes tényét látták. Csakúgy, mint a vidékről bezúduló nyersanyag-, termék- és embertömegekben. Utóbbiak a városi népességet egészségtelen mértékben felduzzasztották, és a belső területek rendkívül sűrű beépítéséhez vezettek. A városi telekpiac kialakulásával, majd az árak meredek növekedésével itt egyenes arányban duplázódott-triplázódott a házmagasság, ami együtt járt a szabad tér függőleges irányú csökkenésével, a látótér beszűkülésével, a napfényhiánnyal, a légmozgások lelassulásával és a zajok felerősödésével.

Ha már egyszer a város korábbi méretének többszörösére nőtt (s a szívéig vezető vasútvonalak mentén csápos terjeszkedésbe kezdett), ha benne nemrég még elképzelhetetlen mennyiségű ember zsúfolódott össze, akkor meg kellett oldani e ropant tömeg szállítását, a városi tér legkülönbözőbb pontjain, eltérő mértékben és időben, de tömegesen jelentkező, mindennapi mobilitási igényeinek kielégítését. Mindez nagy befogadóképességű, rendszeresen közlekedő, gyorsabb utazást biztosító járművek (majd gépjárművek) üzembeállítását követelte meg. Létrejött a *városi tömegközlekedés*, s az európai nagyvárosokban a XIX. század végén egymás után épülnek ki a közhasznú városi hálózatok.

Bár a tömegközlekedés térnyerésének is vannak kellemetlen hatásai (nagyobb zaj, élettempó-gyorsítás, rugalmatlan alkalmazkodó képesség az utazási igényekhez), megszületésével létrejön az a kizárólagos közlekedésfajta, amely folyamatos korszerűsödés esetén alkalmas lehet a városi személyközlekedési szükségletek elfogadható módon való kielégítésére. E tulajdonsága a mással egyszerűen nem pótolható *tömeges szállítóképességben* rejlik, ugyanakkor *nem nyomja el a városi szabad terek* többi lényeges *funkciójának érvényesülését*.

A feltételes mód használata nagyon is indokolt, hiszen a tömegközlekedés szé-nája nem áll valami jól. Az észak-amerikai nagyvárosokban elsorvad vagy sorvadozik, máshol fokozatosan hátrál az autós civilizáció elől. Fejlesztésére nem jut elég pénz, az általa termelt deficit évről évre emelkedik. Ilyen alapon jogosak az alacsony színvonalát ostromozó kritikák.

Pedig, ha egy magasan fejlett tömegközlekedési rendszerre bízánk a városi közlekedési gondok megoldását, akkor a konfliktushelyzetek sokasága lenne elkerülhető úgy, hogy közben a közérdek érvényesülési mechanizmusa is erősödne. Az ilyen megoldás – bár a közlekedés szintjén deficitos vállalkozás maradna – pozitív hatásainak társadalmi rentabilitása a lakosság számára érzékelhető lenne (kevésbé feszített élettempó, tisztább környezet stb.).

Amíg azonban a városi személygépkocsi-közlekedéshez való jog és a hozzá kapcsolódó egyéni érdekek elismer(tet)ése annyira erős, mint manapság, ne várjunk javulást!

„Messze vagyunk még a városi autózás elviselhetőségének a határától!” „A tömeges autózás terjedése a mai városi élet objektív valósága, a modern ember helyváltoztatásának sajátossága, amit feltétlenül ki kell szolgálni!” Ilyen hivatalos vélemények nagyon gyakoriak, sőt, a gépkocsiállomány gyarapodásával még sokasodnak is. Mindez érthető, hiszen az autó azért van, hogy használjuk. Csakhogy nem mindegy, hol, mikor és milyen céllal!

III. *Autó vagy város!*

A kérdést BERNARD OUDIN tette fel, nem is egészen alaptalanul. Ő azon kevesek közé tartozik, akik felismerték a kettő között feszülő konfliktus lényegét: a gyalogosra méretezett városi tér és a tömeges személygépkocsi-forgalom ellentmondását. Az utóbbi viharos növekedése váltotta ki a város számára a *második sokkhatást*. Az elsónél összehasonlíthatatlanul súlyosabb következményekkel járó megrázkódtatás a XX. század közepén érte el előbb a fejlett, majd a közepesen fejlett országcsoportok nagyvárosait. Az autótömeg azzal, hogy egy merőben újfajta városi környezetet hozott létre, hogy fölforgatta az urbánus életmód korábbi összetevőit, a városban kibontakozó új típusú válságfolyamatok egyik fontos elemévé vált.

Félreértés ne essék! Nem magát a közúti motorizációt ítéljük el. A korszerű város működésképtelen lenne a közhasznú gépjárművek ezreinek üzemelése nélkül. Nem kárhoztatjuk a személyautót mint műszaki konstrukciót, és azt sem, hogy nagy távolságok aránylag rövid idő alatti legyőzésének legfontosabb egyéni eszközévé vált. Ám elsősorban nem a városban (és semmiképpen nem a belterületen) van rájuk szükség, hanem vidéken. Ott a térkapcsolatok dimenzióinak nagyságrendje eleve az autó méretére, sebességére, pótolhatatlan alkalmazkodó képességére szabott.

A vidék autóhasználat szempontjából alapvető, hogy a regionális sajátosságok, a településhálózat elemeinek a hierarchiából vagy más okokból adódó fejlettségbeli különbségei, továbbá a területi munkamegosztás jellege mennyire erősíti, illetve gyengíti a térkapcsolatok centralizációját. A településfejlesztési politikában érvényre jutó centralizáció és koncentráció mértékétől függően a motorizációs térkapcsolatokban is annak megfelelő tendenciák bontakoznak ki. A túlhajtott központ centrikus folyamatok rengeteg kárt okoznak a településkörnyezetben, és torz struktúrák létrejöttéhez vezetnek.

Arról sem szabad megfeledkezni, hogy egy műszaki találmány tömeges elterjedése mindig ambivalens hatású, az ember számára jót és rosszat egyaránt hozó. Az autó tömeggyártásának megvalósítói (elsőként HENRY FORD) nem törődtek a gépkocsi

természeti környezetet, települést és emberi életmódot átalakító hosszú távú hatásával. Mindössze optimista ábrándok, jóslatok születtek egy boldog autóstársadalomról, ahol megvalósul a korlátlan helyváltoztatás szabadsága.

Arra sem sokan gondolnak, hogy az autó hasznos és káros hatásai egymással szorosan összefonódva, egy és ugyanazon folyamatban jelennek meg, és a járművek számának növekedésével arányosan egyre mélyebben beépülnek a gazdaság működésébe, a térhasználat sajátosságaiba és az életmódba. Amellett, hogy a gépkocsigyártás önmaga is hatalmas iparággá fejlődött (sok országban a nemzetgazdaság egyik tartópillére), egyre több társadalmi alapfunkció épült rá az autó rendszeres használatára.

A folyamatok eredőjeként – önzés, kényszer és megszokás elegyeként – létrejön az autóhasználatból való függőség szélsőséges formája, a totális autós civilizáció kialakulása. Itt már a szó szoros értelmében létkérdés lesz az autó birtoklása és a vezetni tudás.

A motorizációs robbanás a legviharosabb formában a nagyvárosokban ment végbe. Ott, ahol nagyszámú ember él együtt, ahol a legnagyobb a fogékonyság a műszaki találmányok gyors adaptálására; ahol a központ jellegéből fakadóan a legtöbb feltétel együtt van ehhez. Az előnyök és a hátrányok is itt csúcsonyosodnak ki a legélesebben, megteremtve közöttük egy sajátos egyensúlyt, már ami a szigorúan vett közlekedést illeti.

Mert a városi élet a maga teljességében, funkcióinak összefüggés rendszereiben már nem tudta anélkül befogadni a gépkocsiözönyt, hogy a korábbi, a funkcionális harmóniához sokkal közelebb álló állapot súlyosan meg ne sérült volna.

Amikor a városi közterületeken megkezdődik a versenyfutás az autótömeg duzzadása és a közlekedési célokat szolgáló városrendezési tevékenység gyorsítása között, megindul a *városi tér komplex eróziója*. E fogalom alatt azokat a párhuzamosan lezajló, egymás hatását erősítő, kedvezőtlen változásokat értem, amelyek a városi élet alapjait érintik, és rendkívül veszélyes irányba terelik a város sorsának alakulását.

IV. A városi tér eróziójának formái

A város általában *kétféle módon* enged az autó nyomásának. Az *elsőt*, a fájdalommentesebbet *amerikai útnak* nevezhetjük. Lényege: autó léptékű városok létrehozatala. Méretrobbanással kezdődik az autós város születése. Megyényi nagyság, gigantikus felhőkarcolókkal teletűzdelt, de egyébként jellegtelen építőkockákból álló központ, véget nem érő kertes külváros, széles utak. Térfaló, többszintes autópálya keresztezések, bevásárlóközpontok, stadionok, szabadidő-centrumok. Elsorvadó tömegközlekedés, hiányzó járdák, gyalogos hébe-hóba, helyváltoztatás kizárólag autóval (Los Angeles-formula). Autós-mozi, autós-bank, autós-étterem, autós-templom. A drive-in abszolút győzelme az emberi láb fölött. Uniformizáltság, monotonitás. A végletekig leegyszerűsítő, gyakorlatias, gépkocsi-orientált városépítés diadala ez, s nyomában rideg agresszivitás épül be a városképbe.

Az urbanisztikai értelemben vett emberi léptékű város eltűnik, s átadja helyét egy gigantikus, laza épülethalmaznak, ahol a térben szétszóródott városi funkciók működése csak az autó közbeiktatásával lehetséges. Nincs alkalom az utcákon és a tereken

a közvetlen emberi találkozásokra. A városlakó járműve foglya lett, aki többé már nem sétál, hanem hajt. A városi közterületnek használatában fokról fokra a gépi izoláció individualizmust tápláló, elzárkózó rétegződésre sarkalló formái uralkodnak el.

Az amerikai utas köztér-erőzió kialakulását több olyan tényező segítette, amely az autó-formálta város létrejöttéhez törvényszerűen vezetett (pl. a piacgazdaság akadálytalan kifejlődése, a feudális kötöttségek hiánya, a fiatal városállomány, a motorizáció korai és gyors kibontakozása, a hatalmas terület). Az autósváros pedig már könnyen formálhatja technokratává, mechanikus rendszersémákban gondolkodóvá, érzelemhiányos életvitelűvé lakói többségét.

A műszaki haladás nyújtotta páratlan lehetőségekhez túlzottan idomuló, a társadalmi fejlődést ezzel azonosító emberi élet értéke viszont lefokozódik, s az életcélokat tekintve infantilizálódás és neoprimitív tendenciák bontakoznak ki. A folyamat zsákutcába vezet, és az egyéni motorizáció városi válfájának biztosítása mellett szívesen kardoskodók mutatják az ehhez vezető legrövidebb utat.

Amíg a város és az autó együttélésének amerikai utas formája megvalósíthatónak látszik (hogy érdemes-e ezt követni, más kérdés), addig sokkal több szenvedéssel jár az autó támadása az ősi múlttal rendelkező városok ellen (*európai út*). Itt ugyanis a személygépkocsi-áradat szemben találja magát a történelmi város szűk utcáival, apró tereivel, a nagy gyalogosforgalommal, a városi funkciók döntő hányadának a városmaggban való koncentrációjával. Mindezek makacs módon kötődnek a centrumhoz, a pezsgő belvárosi élet tarka forgatagához.

Éles konfliktushelyzet jön létre a gyalogosra méretezett város és térzabáló autó között. Milyen megoldás jöhet szóba? A szélsőséges amerikai út természetesen nem. Egyetlen európai város sem lenne hajlandó elpusztítani belterületének épületállományát, csak azért, hogy széles utakon lehessen hajtani a cityben, nem is beszélve az irreálisan nagy helyigényről, az elviselhetetlenül magas költségvonzatról, a történelmi városképhez való ragaszkodásról.

Másik végletként a gépkocsiforgalom „eltüntetése”, a föld alá vitele kínálkozik. Az elképzelés lényege: a metróhálózathoz hasonló, de annál jóval sűrűbb föld alatti közúthálózat kiépítése a belváros alatt (föld alatti garázsok, parkolók, szervizállomások; a felszínre jutás liftekkel, mozgólépcsővel). Ily módon a felszín a gyalogosoké, a tömegközlekedési és közhasznú járműveké lenne, a belterületek mentesülnének a közlekedési ártalmak nagy részéről. Az ötlet szép, még műszakilag is megoldható, de ami a kivitelezés költségeit és idejét illeti, az még a leggazdagabb országokat is visszariasztja az efféle vállalkozásoktól.

V. A hibrid megoldások és következményeik

A szélsőséges nézetek elfogadhatatlanságából adódik a város és az autó viszonyának hibrid formájú rendezése. Sajátos kompromisszum, amelyben felváltva használják fel a szélsőséges megoldások egy-egy elemét aszerint, hogy éppen melyikre van használatlan igény és elegendő pénz.

Az eredmény: egyre több aluljáró (de nem az autó megy a föld alá, hanem a gyalogos mássza a lépcsőket), növekvő számú felüljáró (ide az autó megy fel, de e betonkolosszusok szürke tömege csak madártávlatból impozáns látvány, közelről kifeje-

zeten nyomasztó). Az aluljáró rendszerekből hiányzik a napfény, a neoncsövek alatt sápadtak az arcok és a virágok. A felüljárók tartópilléereinek tövében hiába zöldül a fű, a gépkocsiforgalom érdekeit kiszolgáló kiépítés miatt csak a használhatatlan városi teretek szaporodnak általa. Dísztelen, hallatlanul rideg, zajos, gyalogostaszító „autókönyezet” születik, amit minél előbb ott kell hagyni.

Az autós, aki érdekében mindez történik, talán elégedett? Tévedés! A kényeszerítő kék és a tiltó piros jelek béklyójában vergődik át a városon. Ha nagy a forgalom, cammogva sodródik előre idegtépő módon, ha pedig van elég hely az úton, akkor igyekezni kell. Közben szüntelenül figyelni minden irányba, a hirtelen feltűnő és eltűnő járművekre, gyalogosra, lámpára, műszerekre és az órára, hiszen időre kell menni valahová.

Pedig milyen sérülékeny a folyamatos forgalom! Elegendő egyetlen lerobbant autó, egy munkagödör a főúton, egy koccanás a hídon, s pillanatok alatt kilométeres kocsisor torlódik egymásra, lámcreakciószerűen megbénítva hosszú útszakaszok forgalmát.

„Autó és város összeegyeztetésére többféle megoldás is létezik, csak szívósan kell keresni a módját” – vallják többen. A közlekedésmérnökök, építészek és várostervezők erőfeszítései nyomán rendre születnek az ötletesebbnél ötletesebb tervek a gyalogos- és a gépjárműforgalom közötti konfliktus feloldására (pl. az elválasztott forgalmi rendszer, a forgalomcsillapítás, a vegyes forgalmú utak elve stb.). Valamiért azonban egyikkel sem sikerül kielégítő formában megvalósítani város és autó együttélését.

A kudarc oka, hogy a gépkocsiáradat csak a lakógépekhez, a városi megastruktúrák működéséhez képes ideig-óráig úgy-ahogy idomulni (egy bizonyos járműszám fölött már semmihez!). Egy emberszabásúbb kultúrát sugárzó városi környezet elutasítaná zaját és agresszívan rohanó tömegét, megbénítaná mozgását, fölöslegessé tenné használatának fő indokát, a városi élet ritmusához túlságosan nagy sebességét. Kivetné magából, mint egy városidegen testet. Aggódni persze nem kell, ennek megakadályozására a városi autózás hívei minden eszközt igénybe vesznek érdekeik érvényesítésére, és igazán nem nélkülözik az eredményeket.

A személygépkocsi tömeges befészkelődése a város szívébe a garancia arra, hogy tartósan fennmaradjanak a városi közterületek antihumánus vonásai, és az autó igényeinek megfelelően formálódjon, leépüljön a város.

Ha a hibridizációból fakadó látszatmegoldásokkal mindenki csak veszít, akkor mégis mi lenne a teendő? A válasz nem könnyű. Először is azért, mert – bármily meglepő – a legkevesebb probléma magában a szorosan vett közlekedésben mutatkozik. Végül is mindenki – autós is, gyalogos is – minden nap elfogadható időtartam alatt eljut úticéljához. Amíg saját gépkocsival a városban egyáltalán lehetséges közlekedni, addig – a napi bosszankodás mellett – senki sem fog változtatni autózási szokásain.

Másodszor: a közlekedésfejlesztési döntések egyfelől a fennálló helyzet minőségének fenntartására irányulnak, és kisebb horderejű, rövid távon pozitív hatású intézkedések ezt igazolni is látszanak; másfelől a hosszú távú koncepciók azt hirdetik, ha ez és ez a fejlesztés megvalósul, akkor ez meg ez a *közlekedési* probléma hosszú időre megoldódik. Arról nem esik szó, milyen más természetű, de a közlekedési célú fejlesztésekből fakadó gondok tucatjainak felbukkanása kíséri egy-egy büszkén mutogatott, új közlekedési objektum átadását. Az ágazat döntéselőkészítési szempontjai között nem

fog szerepelni azoknak a *teljes* városi környezetre való hosszú távú hatása. (Még a közvetlenül jelentkező káros hatások – légszennyezés, zajártalom – is éppen hogy csak szerepelnek mint figyelembe veendő tényezők; az alattomos, nagy távon komoly veszélyeket hordozó másod- és harmadlagos hatások már végképp kikerülnek a közlekedési szakértők látómezejéből).

Harmadszor: a városi közvélemény még csak a rokonszenv szintjén sem fogadná el a szigorú személygépkocsi-forgalom korlátozással járó, de körültekintően kidolgozott intézkedéseket, amik segítségével *egyedüli esély* lenne a kedvezőtlen helyzet érdemi javítására. Azért nem, mert a motorizációs folyamat előrehaladtával megszoktuk annak árnyoldalait, közönyössé váltunk a romló városi környezet iránt, és nem tudatosul bennünk, hogy egyre abszurdabb körülmények között élünk.

Végeredményben a személygépkocsi-forgalom döntő hányadának a városok belső területeiről való fokozatos kitiltásában, és a közhasznú forgalom sebességének erőteljes (15–25 km/h-ra) korlátozásában látom az autó–város problémájának a komplex városi környezet szempontjából egyedül megnyugtató megoldását. Egyéb kiút egyszerűen nem létezik. Sem ma, sem a jövőendő – remélhetőleg kedvezőbb – körülményei között, sem az autóközlekedés jelenleg kialakult helyzetében. Ám ilyen radikális intézkedésekig egyetlen nagyváros vezetői sem mertek máig elmenni, olyan hihetetlenül erős a városi autózáshoz való ragaszkodás. Pedig a tömeges gépkocsiforgalomnak a város belterületén való engedélyezése – bármilyen jogcímen történjék is –, és a forgalom bármilyen egyéb módon való korlátozásának kísérlete (pl. fizető parkolás) csak a probléma elodázását, további felgyülemelését eredményezi.

Ha a mai gyakorlat folytatódik, akkor talán ideig-óráig nyerhet az autós, időnként elégedettségfélét érezhetnek a közlekedési tárca felelősei, „csupán” a városi közterületek eróziója fokozódik és válsága mélyül. És ez a legsúlyosabb gond, ami a taglalt konfliktusból egyáltalán eredhet. Több évtizedes állandósulása kikezdi a városi lét alapjait, s mérhetetlen pusztítást okozva bomlasztja élő szövetét.

VI. A városi köztér pusztulásának fontosabb jelei

A gépjármű-közlekedési funkció rátelepedését a városi közterületekre az alábbi főbb jelenségek kísérik:

1. *Fokozódó levegőszennyezés.* Az autóval szembeni egyik leggyakoribb jogopanasz. Nyomában erősen sérül, majd kipusztul a növényzet, egész fasorok tűnnek el alig néhány év leforgása alatt. Helyüket gyakran leaszfaltozzák, amit rendszerint a parkolóhelyé való átalakulás követ. A még élő fák törzsét szinte horzsolják a körülöttük összezsúfolódó járművek, füstjük jelentős részét a lombkorona próbálná megkötni.

A felvert por, de főként a kipufogógázokban koncentrállódó égéstermékek az emberre is rendkívül ártalmasak. Különösen a talajközelen és a sűrű beépítettségű területen tartózkodók kapnak nagyobb mennyiséget belőle (pl. a kisgyermek). Mindez főleg a légúti, de egyéb betegségek kialakulását is elősegíti. A szabadban tartózkodás előbb kellemetlenné, majd egyenesen fullasztóvá válik.

2. *Egyre erősödő közlekedési eredetű zaj.* A másik sűrűn említett kifogás, amit feltétlenül komolyan kell venni. Manapság annyi a gépjármű, hogy a zajtenger tel-

jesen belepi a várost, s egy-két órás, zajos környezetben való tartózkodás után kivétel nélkül mindenkinél megjelenik a zajártalom enyhébb vagy súlyosabb formája (a vérnyomás-emelkedéstől a halláskárosodásig). Kialakul a morajló nagyváros, ahol már nem a vasúti pályaudvarok, ipari üzemek, repülőterek zajfoltja és az embertömegek lármája jelenti az igazi megpróbáltatást, hanem a gépjárműforgalom mindent beborító *zajhálója*. Fokozza a kellemetlenségeket az állandó rezgés, a nagy épülettömbök és árkádok, a szűk utcák hangot visszaverő, felerősítő hatása, amik elől előbb-utóbb menekülni kell.

Az erős *zaj*, a *szennyezett levegő együttes hatására* élvezhetetlenné válik az utcákon a séta; nem pihenteti a testet, nem frissíti a szellemet a tereken való üdögélés, az épített környezet esztétikájának ingergazdagsága. A városban a napi élet az épületek belsejébe szorul. Még az *ablakokat* is csak a feltétlenül szükséges szellőztetés rövidke idejére ajánlatos kinyitni (sokszor még arra sem érdemes).

Feltűnő a nagyforgalmú utak mentén fekvő lakások *erkélyeinek funkcióvesztése*. A lakásnak ez a szabadba nyúló része, amely a pihenés, a levegőzés, beszélgetés vagy olvasás, nézelődés biztosításának fontos feladatát látta el, mára üresen tátong, esetleg tárolóhellyé válik.

3. *Épületkárosodások fokozódása*. A motorizáció terjedése és szennyező hatásának gyors növekedése nagyban hozzájárul a városi épületeket alkotó kövek tönkremeneteléhez. Különösen a málékony kőzetek pusztulnak gyorsan, amikből a házak szobrai és egyéb díszei készülnek. A levegőből lerakódó savas ülepedés és a szüntelen vibráció módszeresen rongálja őket, nem beszélve arról a piszokról, ami az állandóan felkavarodó porból származik és a közterületek minden négyzetcentiméterét belepeli.

A lepergő vakolatú, néhol már omladozó házakból álló belvárosban az egykori díszek maradványai egy ideig még dacolnak a szennyezett környezettel, a frissen helyreállítottak pedig hamarosan romlásnak indulnak. Néhány év, és a piszoktól alig lehet ráismerni a nemrég felújított épületekre.

4. *Egyre mélyebbre hatoló talajszennyeződés*. A közlekedés esetében elhanyagolható mértékűnek szokták említeni. Ez egyrészt igaz, hiszen az aszfalttal borított városban a járműveknek alig van módjuk a talaj közvetlen szennyezésére. Másrészt a város fölött kialakuló „szmogkupolából” származó savas ülepedés, és főként télen a forgalom biztosítását célzó útszórás erősen talajszennyező hatású. Nyomában növényzetpusztulás, a talajba süllyesztett vonalas infrastruktúra-elemek (vezetékek, csövek) tönkremenetele, szélsőséges esetben talajvíz-szennyeződés jár. A járművekre felverődő sós latyak az alvázat, a karosszériát és a kerekeket is kimarja.

Sajátságos a különféle *szakemberek reakciója* a fenti környezetkárosodásokra: ha pusztulnak a fák, pótoljuk őket a szennyeződést jobban tűrő fajtákkal! — jelenti ki a botanikus. Nem kell a városba olyan sokféle fa, elegendő az a néhány faj, amely képes alkalmazkodni a romló feltételekhez! Ha romlik a levegő, várjuk meg, amíg teljesen fullasztó lesz, akkor rendeljünk el szmogriadót, s próbáljuk meg rábeszélni az embereket, hogy ne autózzanak, hanem maradjanak a lakásban! — tanácsolja az orvos. Ha túl erős a zaj a főutak mentén, építsünk magas védőfalakat — akár a házak ablaka elé is —, hadd legyen betoncsatorna az utakból! Hogy melleleg ronda környezetet teremtünk, senkit sem érdekel.

A fenti gondolkodásmód szerfölött „logikus”: a gomb színéhez vegyük a kabátot, azaz formáljuk át a városi életet az autózás igényei szerint. A fordítottja szentségtörésnek számítana!

5. *Gépjárműmozgással túltelített, fenyegető környezet.* A nagyszámú autó egyidejű, gyors mozgásából fakadó negatív hatások a városi emberben általában nem tudatosulnak, a városi élet természetes elemeiként vesszük őket tudomásul. Valójában ez a „vizuális környezetpusztítás” veszedelmes dolog, ami ráadásul még a zajtalanul suhanó, tiszta üzemelésű csodamasinák elképzelt jövőbeni világában sem küszöbölhető ki.

A sebesen közeledő jármű már messziről észelve fokozott készenléti állapotot, feszültséget kelt a gyaloglóban, noha zaját még nem hallja, füstjét nem érzi. Egyetlen jármű, amely viszonylag nagy sebességgel (és a 60 km/óra lakott helyen igenis nagy sebesség!) áthalad a városon, a járókelők ezreiben váltja ki ezt a reakciót, végig az út mentén.

Nagy forgalom, tömeges járműáramlás esetén az ilyen érzés stresszállapottá, szorongássá, idősebb korban pedig a közlekedéstől való általános félelemmé alakulhat át, és a városi környezet egyik sajátos minősítő jegyévé válik. A hangsúly itt a *gyorsaságon* és a *túltelítettség*en van, hiszen a gépjármű-közlekedés valamennyi fajtája „veszélyes üzem”, s a városok ellátásához szükségszerűen hozzátartozó közhasznú forgalom is kiváltja az említett hatásokat. Csakhogy jóval ritkábban és lényegesen enyhébb mértékben, mint a túlzásúfolság mai körülményei között ez előfordul.

6. *Az állóforgalom „térfalása” zsúfoltságból fakadó, túltelített gépi környezet.* Valamennyiünk által észlelt, ám sokakban szintén nem tudatosuló gond. Alapvető probléma, amely a fokozódó és a belterületeken hosszabb távon is kielégíthetetlen parkolóhelyszükségletből fakad. Eredete a gépkocsi nagy területigényére vezethető vissza. Egy átlagos méretű személyautó területfoglalása 20–25-szöröse az álló emberének, térfogata 15–18-szor nagyobb az emberi testnél, nem is szólva arról a területről, amire mindegyik gépkocsinak szüksége van, hogy kijöhessen a többi mellől, ha szükséges.

A városközpontban lakók autóinak helyigénye, valamint a „perifériáról a centrumban és vissza”, naponta ismétlődő tömeges gépkocsimozgás (hivatásforgalom), és a hozzá kapcsolódó tömeges parkolási igény együttes következményeiről van szó. A nyomában kialakuló áldatlan állapot mindenkit idegesít: az autóst, aki nemhogy parkolót nem talál, de gyakran moccanni sem tud a szűk utcákat megtöltő autók miatt; a gyalogost, aki „nyakig gázol” az autótömeg labirintusába; a közhasznú járművek vezetőit, akik képtelenek időben elvégezni feladataikat (rakodás, javítások stb.) az állandósult tumultus miatt. A gépkocsi így hozta létre saját használhatóságának korlátját.

A városi belterületek jelenlegi parkolásszabályozási formái – a kitiltás kivételével – teljesen alkalmatlanok a probléma megoldására, mivel itt csak az „egy autó – egy garázs” elv érvényesítése segíthetne. Megvalósulását a lefelé (pincegarázsok), illetve felfelé (parkolóházak) terjeszkedés igencsak költségigényes formájában lehet elképzelni.

Végző soron a sűrű és magas házas beépítésű városi környezetben törvényszerűen kialakul a zsúfolt terület, amiben elsősorban a tömérdek személyautó a fő ludas!

7. *A városi közterületek egyre nagyobb hányadának gépjármű-közlekedési célú átalakítása.* Az egyik legnagyobb veszély, ami a város épített környezetét fenyegeti.

Következménye az uniformizáltság, szürkeség, a városi köztér sajtáságos beszűkülése. Az utcák fő funkciója a gépjármű-közlekedési útvonal lesz, a tereké a közlekedési csomópont. Az úttest szélesedik, a forgalmi sávok szaporodnak, forgalomterelő szigetek lepik el a tágasabb tereket. A járdák keskenyednek, a járókelők nyüzsgése átmegy tolongásba. A fákat autógyűrű övezi, nő a parkolási célokot szolgáló területfoglalás aránya. A felszín egyre nagyobb részét borítja beton és aszfalt.

A várost átszelő folyók két oldalán húzódó *rakpartok* is kitűnően alkalmasak nagyforgalmú közöttá váló alakításra. Kit érdekel, hogy ezzel a folyókat forgalmi abroncsba szorítják? Ki törődik azzal, hogy a városi embert mozgó fal választja el több szempontból is *éltető* víztől? A lényeg: legyen hol hajtani! A hidakkal sem más a helyzet. Minél újabb egy híd, annál szélesebb, annál több sávon hömpölyög rajta a gépkocsiaradat! A korlátok melletti járdára szoruló gyalogost füst és dübörgés veszi körül. Ilyen körülmények között sétálni kész mazochizmus!

A forgalom egyre nő. Terjeszkedni már csak más területek rovására, valamint lefelé (aluljárók, forgalmi alagutak) és fölfelé (felüljárók) lehet. Ehhez ismét csak beton és aszfalt kell, s az ördögi körben való forgás folytatódik. Létrejön az a minőségileg új városi környezet, aminek leggyakoribb jelzői: egyre ridegebb, füstösebb, zajosabb, monotonabb, zsúfoltabb, agresszívebb és veszélyesebb.

Az ilyen városi térben kifejezetten kellemetlen körülmények között zajlanak olyan utcai tevékenységek, mint a kiskereskedelem, a vendéglátás, a személyi szolgáltatások. Elegendő hely és megfelelő feltételek hiányában eltűnnek az utcáról és a terekről az egykor igen fontos közösségi jellegű, humán városi funkciók, mint a játék, a sport, a zene, a művészetek gyakorlása. Nincs többé lehetőség a tiszta levegőt és az erős napfényt igénylő szabadterei munkafajták végzésére. A hangulatos mikrokörnyezeti elemek, a bensőséget, intimitást sugárzó városrészletek megsemmisülésével nyoma vész a könnyed derűnek, az utcára kilépő ember apróságokat fölfedező kellemes izgalmainak, a sokarcú városi élet élményözönének.

Elcsökevényesednek a szabadidő hangulatos eltöltésének szabadterei formái (séta, üldögélés, olvasgatás stb.), vagyis a hétköznapi emberi élet teljesség, tartalmassá tételének megannyi jele, amely eleve a járókelőkhöz kapcsolódik, nem pedig a szélvédő mögül kipillantókhöz. Helyükbe lép a rohanás, a tolongás, az ingerültség, a szitkozódás, azaz a közlekedési viszonyok elfajulásának antihumánus, sűrűn konfliktushoz vezető egyenes következményei.

Az emberi találkozások helye egyre gyakrabban egy sivár közlekedési csomópont vagy mesterséges fény által megvilágított aluljáró lesz a maga művilágával. A nagyobb forgalmú terek gyalogosközlekedése, a kereskedelem, a szolgáltatások, sőt a szórakozás mind jelentősebb része levonul a szaporodó aluljárórendszerekbe. Létrejön egy „föld alatti társadalom” azokból, akik munkaidejük egészét a föld alatt töltik a város közepén – akár a bányászok a tárnákban...

A város külső övezeteiben az autópályák, autótutak bevezető szakaszai tovább darabolják a város testét, egyre növelve a jellegtelen, embertaszító építmények számát. A közlekedési olló (jármű – útfelület) is egyre nyílik, és a versenyfutást az út- és parkolóépítők semmiképpen sem nyerhetik meg. Amennyiben mégis megkísérlik, felgyorsítják a városi környezet pusztításának folyamatát.

8. *A városlakók lelki alkatának és viselkedésének növekvő torzulásai.* Az egyre jobban elszennyeződő, zsúfolt, a gépi dinamikával túlzottan feltöltődött városi környezet negatívumai a *gyalogosnál* három fő formában jelentkeznek.

Az első az ún. *személyes tér határainak* rendkívül gyakori *megsérülése*. Ez a pszichológiából ismert fogalom azt a minimálisan szükséges távolságot jelöli, amely szabályszerűen és meghatározhatóan fennáll az élővilág egyedei között, lényegében a normális együttélés egyik, térbeli viszonyokban megmutatkozó alapfeltétele. Megsértése feszültség, konfliktusok és agresszivitás forrása. A nagyvárosban a személyes tér a sok ember miatt eleve jóval gyakrabban sérül meg, mint a kisebb településekben, s ez a városlakóktól lényegesen magasabb toleranciaszintet követelne meg, mint a vidékiektől. Ha ehhez az egyébként sem könnyű állapot elviselési nehézségeihez még gépi eredetű zsúfoltság is járul, igen hamar megszorodnak az ún. „időzített emberi bombák”, s azok egyre gyakrabban robbannak a legkülönbélebb formában (szorongás, dühkitörés, közterület-rombolás, alkoholizálás, bűnözés stb.).

A második, nem tudatosuló, de általánossá váló jelenség a *járókelők* szabályszerű, *programozott mozgása* a közlekedési szabályok előírásai alapján. A nagyvárosi embert a gépjárműforgalom az utcák területének nagy részéről kiszorítja. A házfalakhoz simuló járdák jelentik azt a szűk kényszerpályát, amin mozoghat. Ha útkereszteződéshez ér, a piros jelzésnél meg kell állnia, csak a zöldnél indulhat, akkor is minél gyorsabban és kellő óvatossággal célszerű átkelni a másik oldalra. Ez a mozgás az összehúzott városi térben akár számítógépi programként is szimulálható. Amikor a gyalogos szabálytalankodik, nemcsak egyszerűen az útrövidítés miatt vállalja a forgalmas úton való átkelés kockázatát, fittyet hányva a KRESZ előírásainak, hanem ezzel is ösztönösen tiltakozik a „karámelv” személyiséget torzító, terelő hatása ellen.

A harmadik az *általánossá váló feszültség és hajszoltság* jelensége, amely a mozgalmas környezet miatt akkor is sietésre készíti az embert, amikor erre semmi szüksége. Az utcai élet mint cél, elítélendő dologgá válik, egyértelmű lesz a lézengéssel, a csavargással. A szabadban tartózkodás kizárólagos célja a gyors helyváltoztatás lesz, olyan átmeneti állapot, amely egyik zárt térből a másikba való mihamarabbi eljutás folyamatában ölt testet. Egy rohanó világban, ahol vezérelv a mind kiméletlenebb versengés; ahol a növekvő embertömegek egyre vadabban vetik bele magukat a fogyasztható dolgok hajszolásába (és az egész élet „fogyaszthatóvá” alakításába!); ahol a mindenáron való egyéni érvényesülés „az idő pénz!” hazug és léleknyomorító jelszavával tör utat magának – mindez nem is lehet másképpen...

A *gépjárművezetőknél* a fentiek még hatványozottabban érvényesülnek. A gyalogosét többszörösen felülmúló személyes tér igénye mellett az autó mozgását még több szabály köti gúzsba, mint a járdán haladótét. „Az utcán is izoláltan maradni, és kényelmesen ülve utazni a saját zárt teremben!” – ez a vérbeli autós egyik fő jelszava, ami lassanként mindennapi normává rögzül benne. Saját mozgása túl gyors, a közlekedésből feléje érkező ingerek pedig túl erősek és változatosak ahhoz, hogy feszültség, tartós idegi túlterhelés nélkül hajthasson a városban.

Általában nem esik szó arról, hogy az autóvezetés komoly munka, amely a vezető erre való alkalmassága, lelki alkata és teherbíró képességének függvényében jelent kisebb vagy nagyobb megterhelést a kormány mögött ülő számára. Megdöbbenőt látni, hogy a rutinos autósok, hivatásos sofőrök mennyire nincsenek tekintettel erre,

s milyen szitoközönt kapnak tőlük a volánt kevésbé biztos kézzel forgatók! Kíméletlen a forgalomirányítás is, amely igen rövid ideig tartó zöld lámpáival egyre űzi az autófolyamot utakon és kereszteződéseken át. A rendőr sürgető kézjelei, a többi jármű türelmetlen villogása és hangjelzései a rohanási kényszer szűnni nem akaró állapotában tartják az autóst. Így válik a gyors haladás kényszerének öfenntartó mechanizmusa sajátosan elidegenedett, abszurd céllá, tekintet nélkül arra, hogy az adott helyzetben szükség van-e a gyorsaságra vagy sem.

Az autós számára a város utcahálózata egy akadálypálya, ahol mindig számítani kell újabb és újabb kellemetlen meglepetésekre. Különösen megsínylik ezeket az állapotokat a vidéki autósok, akiknél gyakran valóságos lidércnyomást jelent a nagyvárosban vezetni. A következmények: nyugtatók, illetve ajzószerkek szedése, kimerültség, a közlekedési konfliktusok lelki hatásainak továbbcipelése a munkahelyre és a családi otthonba, félelem és agresszió a forgalomban, neurotikus jelenségek, lélekölő életmód.

A felsorolt, több szempontból is várospusztító mechanizmusok komplex hatásrendszerének kibontakoztatásában és tovaterjedésében kitüntetett szerepe van az ún. *autófetisizmusnak*. Ez a jelenség – hasonlóan a mértéktelen televíziózáshoz, a videomániához – a technika éppen legújabb csodái előtt térdreboruló, azoknak életmódját kiszolgáltató ember újraeledő infantilizmusa. A technika urából annak rabszolgájává degradálódó ember számára a gép fontosabb dolog lesz, mint a másik ember, sőt fontosabb, mint önmaga!

Ime a XX. század végének homo sapiense, aki pénzben és időben az autójára sokszor többet fordít, mint családjára; akinek fontosabb, hogy járművének parkolóhelye legyen, mint gyermekének játszóudvara; aki előkertjét gondolkodás nélkül lebetonozza a hőn szeretett négykerekű sima gurulása és tisztára mohatósága kedvéért; aki egyetlen fáját is képes kivágni, ha az akadályozza kocsija mozgását; akinek értékét kocsijának ára, típusa és teljesítménye adja; aki autó nélkül alacsonyabb rendű lénynek tartja magát – és akit mások emiatt ténylegesen annak is tartanak...

Ez a feje tetejére állított értékrend azután meg is hozza a maga gyümölcsét, mindazt az elfajulást, ami az autó rendszeres nagyvárosi használatához kapcsolódik.

VII. *Epilógus helyett*

Mindaz, amit felvillantottunk, csak a „jéghegy csúcsa”. Meg sem említhettünk olyan lényeges területeket, mint pl. a gépjármű okozta balesetek, azoknak az egészségre és anyagi károsodásra való hatásai; nem szóltunk a különböző gépjárműfajták eltérő természetű közlekedési problémákat előidéző hatásairól. Mellőztük az alacsony hatékonyságú hiánygazdaság megannyi közlekedési gondot generáló természetének ecsetelését, s a kérdéskör közlekedés-gazdaságtani vonatkozásait. Kimaradt az autópár fejlődéséből eredő bonyolult összefüggésrendszerek taglalása, s még csak vázlat formájában sem kaphattak helyet olyan kardinális problémakörök, mint a gépjármű-közlekedés okozta ökológiai láncreakciók kialakulása, az autósbűnözés, vagy a közlekedés-pszichológia személyiségvizsgálati eredményei.

Végső konklúzióként leszögezhető: az egyéni autózás nem szükségszerűen istencsapás a nagyvárosok számára, csak jelenlegi formájában az. Idejében kimunkálva

megszelídítésének módjait, tömegességének megszüntetését, oldani a metropoliszokban való káros mértékű koncentrációját — talán ebben az irányban kellene keresni a megoldást.

Ma még egyre beljebb haladunk a zsákutcába, noha sejtenünk kellene, itt volna az ideje visszafordulni. Minél jobban halogatjuk a helyes irányba való elmozdulást, annál nagyobb árat fogunk fizetni érte. A sokszínű élet annál több darabját áldozzuk föl a szabályozás alól végképp kicsúszni látszó motorizáció oltárán, elsőik között magát a humánus városi környezetet!

Építész körökben fogalmazódott meg a gondolat: előbb fel kellett építeni a lakótelepeket ahhoz, hogy később majd lerombolhassuk őket. E törvényszerűség igaz lenne az autózásra is? Előbb be kellett engedni az autótömeget a városba, hogy később kitalálhassuk onnan? Lehet, hogy így van. Mindenesetre a nagy lakótelep-építkezések korszaka lezárulni látszik világszerte, a nagyvárosi autózásé viszont korántsem.

Pedig az idő szorít, amit azért is ajánlatos rendkívül komolyan venni, mert az autó és a város harcából az emberre nézve könnyen kikerekedhet Ginsberg axiómájának érvényesülése: „Nem győzhetsz, biztosan vesztesz, és nem szállhatsz ki a játékból!”

Az ember-központú, emberi léptékű, pozitív környezeti ingerekben páratlanul gazdag, bensőséget és összetartó erőt sugárzó városi tér eltűnése, vagy az ún. uniformizált óriástérben való végleges feloldódása az emberiség történetének megbocsáthatatlan tragédiája lenne!

IRODALOM

- ÁGH A. 1987: Globális kihívás. Gyorsuló idő sorozat. Magvető Kiadó. Budapest
- BAJUSZ R. 1975: Személyközlekedésünk ma és holnap. Közgazdasági ismeretek sorozat. Kossuth Könyvkiadó. Budapest
- BERCZIK A.—NÉMETH E. (szerk.) 1981: Budapest és közlekedése. Budapest Főváros Tanácsa V. B. Közlekedési Főigazgatóság
- DE ROUGEMONT, D. 1983: The Future within Us. Pergamon Press. Oxford.
- FLEISCHER T. 1986: Infrastruktúra-fejlesztési csapdák. Közgazdasági Szemle, 33. 2. pp. 150–161.
- GERLE GY. 1974: Környezetvédelem Magyarországon. Közgazdasági ismeretek sorozat. Kossuth Könyvkiadó. Budapest
- GRANASZTÓI P. 1976: Városaink sorsa. Gyorsuló idő sorozat. Magvető Kiadó. Budapest.
- GYARMATI I. 1985: Két kultúra, ami négy. Kilátó 3. 2. pp. 15–19.
- HANKISS E. 1983: Társadalmi csapdák — Diagnózisok. Gyorsuló idő sorozat. Magvető Kiadó, Budapest.
- HANKISS E. 1986: Diagnózisok 2. Gyorsuló idő sorozat. Magvető Kiadó, Budapest.
- HEINRITZ, G.—LICHTENBERGER, E. (eds.) 1986: The Take-off of Suburbia and the Crisis of the Central City. R. Steiner Verlag. Stuttgart.
- Kizökkent világ... Amerikai film. Rend.: G. Reggio, Produc.: F. F. Coppola. USA, 1982.
- KODOLÁNYI GY. 1984: Lewis Mumford. Valóság, 27. 12. pp. 90–102.
- KOVÁCS I. 1981: Nászagy és koporsó. Kossuth Könyvkiadó. Budapest.
- KOVÁCS M. 1985: A nagyvárosok környezete. Gondolat Kiadó. Budapest.
- Közlekedési eszközök és a lakossági magatartás. (Név nélkül.) Vasút, 1985. 5. pp. 8–9.
- LASCH C. 1984: Az ónimádat társadalma. Modern Könyvtár sorozat. Európa Kiadó, Budapest.
- LÁSZLÓ E. 1986: Az emberi méltóság és az ígéretes technika. In: Zene — Rendszerelmélet — Világrend. Gondolat Kiadó. Budapest.

- MEGGYESI T. 1985: A városépítés útjai és tévútjai. Műszaki Könyvkiadó, Budapest.
- MUMFORD, L. 1985: A város a történelemben. Gondolat Kiadó, Budapest.
- MUMFORD, L. 1986: A gép mítosza. Modern könyvtár sorozat. Európa Kiadó, Budapest.
- UDIN, B. 1980: A város védelmében. Corvina Kiadó, Budapest.
- PECCEI, A. 1984: Kezünkben a jövő. Gondolat Kiadó, Budapest.
- PEDERSON, E. O. 1980: Transportation in Cities. Pergamon Press, N. Y.
- PETERS, P. 1978: A város az emberért. Corvina Kiadó, Budapest.
- PREISICH G. (szerk.) 1984: A városépítésről. Vélemények, viták sorozat. Kossuth Könyvkiadó, Budapest.
- PRÓBÁLD F.–SZEDEDI N. (szerk.) 1986: A világ fővárosai. Kossuth Könyvkiadó, Budapest.
- RÉTI L. 1983: Stressz a volánnál. Medicina, Budapest.
- RIESMAN, D. 1968: A magányos tömeg. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest.
- SCHNEIDER, W. 1973: Városok Urtól Utópiáig. Gondolat Kiadó, Budapest.
- STARKIE, D. 1982: The Motorway Age. Road and Traffic Policy in Post-war Britain. Pergamon Press, Oxford.
- TINER T. 1988: A gépjármű-közlekedés fejlődési aránytalanságainak negatív hatásai a településkörnyezetre. Földrajzi Értesítő 37. 1–4. pp. 115–124.
- TÖLGYESI J.–HOFFMAN N. M. 1984: A közlekedés témakörei a tömegkommunikációban. Tartalomelemzés I–II. Tanulmányok – Beszámolók – Jelentések 16. 6. Tömegkommunikációs Kutatóközpont kiadv. Budapest.
- VÁRSZEGI GY. 1982: A világ metrói. IPVK.
Viták a főváros közlekedéséről a Budapest c. folyóirat hasábjain 1978–1986 között.
- YAGO, G. 1981: The Decline of Transit. Urban Transportation in German and US Cities 1900–1970. Cambridge University Press, Cambridge.

TINER, TIBOR

DEADLOCKED

(Meditations on the ever more tragic relationship between
the car and the city)

Summary

The present paper is a polemizing scientific essay which attempts at providing a comprehensive review of the intrinsic features of processes deeply bedded in the relationship between the car and the city. The author regards the metropolitan phenomena of motorization revolution as a crisis process of civilization. He argues against the present practice in which the headaches of metropolitan motor traffic are handled as problems requiring monofunctional solutions, albeit it is essentially linked to all functions of the city.

The heavily expanded problems of urban motorization date back to a technocratic axiom from the heroic age of the automobile, fallacious from the beginning, according to which the city can be – or even, has to be – tailored to the scales of the car. With the rapidly increasing number of cars, the problems derived from this impossible principle have grown to threatening proportions, the quantitative change turned into a negative qualitative change. All this has greatly distorted the relative balance which had earlier existed among urban functions, at least from the aspect of transport.

The appearance of the railway was a shock to the city because it has transformed the urban structure in several ways and also triggered urban explosion. At the same time urban public transport also started to develop, which is, via its mass character, the only satisfactory way of meeting the needs of travelling within the city, mainly because it does not paralyse the other functions of

the urban open space and is able to preserve this particular feature in harmony with city development, on the long run.

The second shock to the city, which had much graver consequences than the first, was the motorization explosion (more precisely, the rapid headway of personal car traffic). Asserting the interests of individual transport, and their building into transport development concepts, resulted in a radical transformation of the texture of urban public areas. A complex erosion of the urban space started, a growing bleakness and decay, which also attacked the basis of urban existence and is diverting city life into a hazardous direction.

There are two usual ways for cities to yield to the pressure of the car. The first is the so-called American way: i. e. the creation of cities at the scale of car, on huge areas, with no pedestrian traffic at all, with spatially dispersed city functions. The result: the city is dissolved within a huge, 'otherwise urbanized', space. Its earlier essential feature, its human scale is disappearing completely. The second (the so-called European) way involves more suffering to the city, because a sharp conflict is evolving between the densely built-up historic city, tailored to pedestrians, and the space-eating car. The conflict is usually solved to the benefit of the car not the city, mainly by 'hibrid' solutions, involving, on the one hand, attempts at realizing the city at the scale of the car (increasing space for transport on the surface) and preserving a human-scale city (diverting traffic under ground at high costs).

But incomplete solutions do not satisfy either motor traffic or pedestrians, while urban public areas are increasing decaying. The major symptoms are: 1. increasing air pollution; 2. ever growing traffic noise; 3. increasing building damage; 4. ever deepening foil pollution; 5. hazardous environment overcharged with motor traffic; 6. motor crowdedness due to 'space-eating' still traffic; 7. transformation of a growing percentage of urban public areas for the purposes of motor transport; increasing deformation of the urbanites' mentality and behaviour.

The unique solution is viewed by the author in a gradual exclusion of individual car traffic from inner city areas and a significant reduction of speed limit. This is the only way to create a more human-faced urban life.

ТИНЕР, ТИБОР:

В ТУПИКЕ. (РАЗМЫШЛЕНИЯ О ВСЕ БОЛЕЕ ТРАГИЧЕСКОМ СООТНОШЕНИИ АВТОМАШИНЫ И БОЛЬШОГО ГОРОДА)

(Резюме)

Настоящая статья характера научного эссе и полемичного тона старается дать охватную картину сущностных черт процессов, которые скрываются в глубине соотношения автомашины и большого города и причиняют чрезвычайный вред. Автор считает последствия бума моторизации в больших городах одним из явлений кризиса цивилизации. Он оспаривает существующую практику, по которой проблемы городского автомобильного движения трактуются как проблемы маргинальные и требующие многофункциональных решений, несмотря на то, что они кардинальным образом связаны со всеми функциями большого города.

Громадные проблемы городской моторизации можно свести к той изначала *ошибочной технократической аксиоме*, родившейся в начальный период автомобильного движения, по которой город может — даже: должен! — формироваться по масштабу автомобильного транспорта. В результате быстрого роста числа легковых машин, проблемы, исходящие из этого абсурдного положения, достигли угрожающих размеров; количественный рост перешел в отрицательное качественное изменение. Все это значительно исказило то относительное равновесие, которое — во всяком случае в области движения — имело место раньше между городскими функциями.

Появление *железнодорожного транспорта* оказало *шоковое влияние* на город, так как он во многом преобразовал план города, и вместе с тем был одним из элементов, причиняющих начало процесса городского бума. Параллельно с этим взяло начало развитие городского общественного транспорта, который, в силу массового удовлетворения транспортных потребностей, является единственным благоприятным способом для решения городского сообщения. Это верно, главным образом, потому что он не притесняет осуществление других функций свободного пространства города, и на длительное время способен сохранить это свойство в гармонии с развитием города.

Второе потрясение, причиняющее еще более тяжелые последствия, было принесено городу *бумом моторизации* (точнее, быстрым распространением легковых автомашин). Форсирование признания интересов индивидуального транспорта и отражение их в концепциях развития транспорта привело к радикальному изменению физиономии мест общего пользования города. Началась *комплексная эрозия городского пространства*, своего рода опустошение, деградация, что уже разъело основы городского бытия и направляет судьбу города в угрожающее направление.

Большой город уступает давлению автомашины обычно двумя способами.

Первый, т.н. *американский путь*: создание города по масштабу автомашины на огромной территории, с ликвидацией пешеходного движения, с разбросанными по пространству городскими функциями. Результат: город растворяется в некотором, «впрочем урбанизованном», пространстве; прежняя его сущность, т.е. человеческий масштаб, окончательно исчезает. *Второй* (т.н. *европейский*) *путь* причиняет городу еще больше страдания, поскольку появляется острый конфликт между историческим городом, застроенным густо и рассчитанным на пешеходное движение, и автомашиной, поглощающей пространство. Разрешение конфликта в большинстве случаев осуществляется не в пользу города, а наоборот, автомашины, в основном применением гибридных решений. Эти стремления имеют целью развивать город по масштабу автомашины (расширением транспортных территорий по поверхности), и одновременно сохранять человеческий масштаб города (дорогостоящим проведением движения под поверхность).

Однако, половинчатые решения не удовлетворяют ни автомобильное, ни пешеходное движение, притом деградация мест общего пользования продолжается. Главные признаки этого: 1. увеличение загрязнения воздуха, 2. усиление шума от транспорта, 3. увеличение ущерба строениям, 4. загрязнение почвы, распространяющееся на все большие глубины, 5. устрашающее, перенасыщенное автомобильным передвижением окружение, 6. перегруженность машинами вследствие «поглощения пространства» стоячим транспортом, 7. изъятие все большей части места общего пользования города для целей автомобильного движения, 8. увеличение искажения душевного состояния и поведения горожан.

Автор считает единственным решением постепенное исключение доминирующей части движения легковых автомашин из внутренних районов большого города и значительное сокращение допустимой максимальной скорости. Только это даст шансы на создание более человеческой городской жизни.

Перевел: Тамаш Бауко

KRAJKÓ GYULA:

A GAZDASÁGI TÉRSZERKEZETEK ÉS A KÖZIGAZGATÁS ÖSSZEFÜGGÉSE

A város környékek kialakítása a hazai közigazgatási beosztásnak olyan módosulását jelenti, amely fontos lépés egy korszerűbb, a gazdasági térszerkezethez jobban igazodó, rugalmasabban működő szisztéma létrehozása felé. Ugyanakkor ez nem feledtetheti el, hogy elég sok megoldásra váró probléma nehezíti a megyei igazgatás működését. Többek között továbbra is megválaszolatlan kérdés, mekkora területű megyék tekinthetők optimális nagyságúaknak, vagy a megyék beosztásának, határaiknak mennyiben kell igazodniuk a gazdasági térszerkezetekhez?

Ezért csak üdvözölni lehet Tóth József a *Tér és társadalom* hasábjain megjelent „Régiók és/vagy megyék?” c. tanulmányát, amely az említett kérdésekre igyekszik választ adni.

A téma felvetése lényegében egyidős a gazdasági körzetkutatással. A Szovjetunióban és számos szocialista országban a gazdasági és közigazgatási térségek összehangolását következetesen megvalósították. Tehát létezik olyan példa, amely azt bizonyítja, hogy a kérdés nemcsak elméleti, hanem gyakorlatban is kivitelezhető. Hazánkban sokkal bonyolultabb a helyzet és a két térszerkezeti elem szinkronjának megteremtése egyre reménytelenebbnek látszik. Már az összhang szükségességét és lehetőségét illetően is erősen megoszlanak a vélemények.

A gazdasági körzetek és a közigazgatás összhangjának szükségességét hangsúlyozza a gazdasági körzetkutatással rövidebb, vagy hosszabb távon foglalkozók többsége, pl. Tóth József így fogalmaz: „Nem közömbös tehát, hogy a gazdasági (és nemcsak gazdasági) tér szubjektív, társadalmi oldalról és különböző szempontok alapján történő felosztása mennyire veszi figyelembe a termelés ez objektív egységeit. Ha a tér felosztásai inadekvát módon tükrözik vagy figyelmen kívül hagyják a termelés területi egységeit, nem segítik, hanem akadályozzák a termelőerők kifejlődését”. (TÓTH J. 1987. p. 73.)

Ugyancsak az ellentmondásos helyzetre hívja fel a figyelmet Pálné Kovács Ilona—Csefkó Ferenc: „... de mindezek ellenére sem vállaljuk magunkénak azt a véleményt, mely szerint le kell mondanunk az optimális területbeosztás igényéről, mint jelenlegi helyzetünkben irreális célkitűzésről. A szinkron előnyeivel egyelőre ugyan csak elméleti és nagyon hipotetikus szinten bizonyítható, hogy ennek ellenére már számtalan modell variáns született a végrehajtásra vonatkozóan.” (PÁLNÉ KOVÁCS I.—CSEFKÓ F. 1982. p. 99.) A gazdasági térszerkezet és a közigazgatás összehangolását fontosnak tartják továbbá az olyan geográfusok is, akik a témát a földrajz és a történelem oldaláról közelítik meg.

Az ellenkező véleményt képviselők tábora sem csekély, ide sorolhatók azok a személyek, akik a gazdasági körzet létét kétségbe vonják (Beluszky Pál, Wiener György stb.). Továbbá azok, akik egyértelműen nem foglalnak állást a gazdasági körzetek létét illetően, de nem tartják szükségesnek a közigazgatással való összhang megteremtését. „Nézetem szerint nincs különösebb indoka annak, hogy az államigazgatás egységei gazdasági körzetek legyenek, mivel az államigazgatás nem terjed ki a gazdasági élet irányítására. (Soha nem terjedt ki.) A megyehatárok megváltoztatásának nincs gazdaságirányítási indoka. (Más indoka ettől még lehet.)” (ENYEDI GY. 1982. p. 54.)

Az államigazgatással foglalkozó szakemberek többnyire a közigazgatás oldaláról közelítik meg a kérdést, és a gazdasági térszerkezettől függő területi beosztás kidolgozását tartják fontosnak (Bibó István, Kovács István, Hencz Aurél stb.).

Végül, de nem utolsósorban külön csoportot képviselnek azok, akik a közigazgatási beosztást a települések vonzaskörzetével kívánják összehangolni (Perczel Károly, Gerle György, Bartke István, Beluszky Pál stb.).

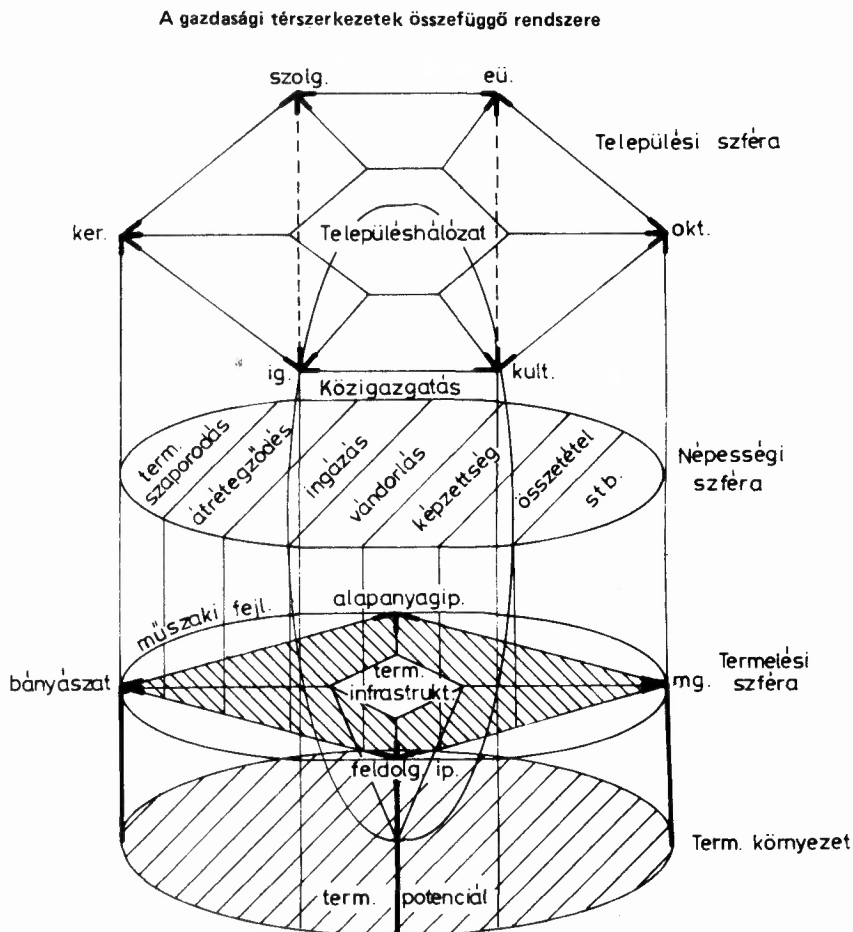
A közigazgatási beosztás és a gazdasági térszerkezet közötti összefüggésről lényegében minden regionális kutatással foglalkozó kutatónak van véleménye, de valamennyit felsorolni nem áll módunkban, úgy véljük nem is szükséges, elegendő a probléma bonyolultságának érzékelésére a főbb csoportokkal foglalkozni.

A felsorolt álláspontokra a későbbiekben még visszatérünk, előbb azonban szükségesnek véljük a gazdasági térszerkezet összefüggéseit, valamint a közigazgatás utóbbi évtizedekben megtett fejlődését vázlatosan ismertetni.

A térben lejátszódó gazdasági, társadalmi folyamatok rendszereket alkotnak, amelyeknek tanulmányozása a bonyolult összefüggés feltárása, az ebből adódó területi különbségek és ellentmondások kimutatása, a regionális kutatások alapvető követelménye. A területi fejlődés konkrét feltételeit, feltételrendszereit a gazdasági térszerkezetek adják és ezek határozzák meg a fejlődésben jelentkező sajátosságokat, területi különbségeket. A gazdasági térszerkezeten – tömören fogalmazva – az egymáshoz szorosan kapcsolódó gazdasági, társadalmi, természeti tényezők, folyamatok térbeli rendszerét értjük.

A gazdasági térszerkezetek egy egységes átfogó rendszert alkotnak, amelyet leegyszerűsítve ábrázolni is lehet (1. ábra). Eszerint az alsó szférát, a kiindulási bázist, a természeti potenciál összessége jelenti, amelyre közvetlenül támaszkodnak a termelési szféra különböző alkotóelemei. Így: a bányászat, alapanyagipar, feldolgozóipar és a mezőgazdasági tevékenység. A felsorolt ágazatok mindegyikéhez kapcsolódik a termelő infrastruktúra és egyben valamennyi ágazat hordozója a műszaki fejlődésnek. A népességi szféra szintén nem homogén, számos eleme (átrétegződés, vándorlás, ingázás, képzettség, lakosság összetétele stb.) szorosan kapcsolódik elsősorban a termelési szférához, és végül az egész szisztémát a településhálózat – beleértve a funkcióit – koronázza meg oly módon, hogy elsősorban a népességgel és ezen keresztül a termeléssel áll szoros összefüggésben. A közigazgatás nem jelent külön szférát, mivel a funkciója révén a gazdasági térszerkezet fontosabb elemeit fogja össze. A vázolt modell egyszerűsített, de arra alkalmas, hogy a térszerkezeti elemek közötti legfontosabb összefüggéseket jelezze. Ezek a következők:

a) A térszerkezet egyes elemei között kölcsönösen igen szoros hatásmechanizmus van, ha bármelyik részén változás történik, ez kisebb-nagyobb mértékben kihat



valamennyi szférára, pl. ha természet környezet károsodik, vagy egyik-másik erőforrás kiapad, ez hatással van a termelés valamelyik ágazatára (főleg a bányászatra, vagy a mezőgazdaságra) ezen keresztül megszűnő vagy visszafejlődő iparág révén) befolyásolja a népesség mozgását és a település fejlődését is. A környezetkárosodás, közvetlenül is súlyos következményekkel járhat a településekre, illetve a lakosságra nézve. Az összefüggő rendszer bármelyik pontjáról indulunk el, az említett példához hasonló láncreakció mutatható ki, pl. egy adott területről a lakosság hosszan tartó erőteljes elvándorlása nemcsak következmény, hanem kedvezőtlenül befolyásolja a népesség összetételét, az újratermelődését, az aktív korosztályok arányát, amely hátrányos a termelésre és a települések fejlődésére egyaránt. Vagy egyes régiókban a lakosság képzettségi szintje alacsony, kevés a jól képzett szakember, ez az állapot fékezi a termelés haté-

konyságának növelését, ami főleg napjainkban súlyos következményekkel jár a gazdasági és társadalmi életre.

A gazdasági térszerkezetek közötti erős kölcsönhatásokból logikusan következik, hogy mivel egyetlen tényező megváltozása befolyásolja szinte valamennyit, a területi tervezésnél ezekkel az összefüggésekkel számolni kell. Tehát távolról sem elegendő a tervezés során az ágazatok mutatóit területi egységekre, többnyire megyékre lebontani, hiszen ez lényegében még mindig ágazati tervezés marad, ha a helyi sajátosságokból adódó, területenként változó hatásmechanizmusokat figyelmen kívül hagyjuk.

A gazdasági térszerkezet elemei a nyilvánvaló szoros összefüggések ellenére sem képviselnek azonos értékrendet, meghatározó szerepe a termelési szférának van, és ehhez igazodik a többi. Az alapvető változás is innen indul ki és gyűrűzik tovább. Ez határozza meg többnyire a népességben lejátszódó folyamatokat, a településrendszerek fejlődését, a fogyasztási szféra alakulását. Természetesen a visszahatást sem szabad lebecsülni, hiszen az ezzel kapcsolatos rendellenességek is kelhetnek a területi fejlődésben komoly zavarokat. A várható változások mértéke és „kisugárzásának ereje” többnyire nem véletlenszerű, kiszámítható és mérhető, a területi tervezésbe beépíthető és ily módon szabályozhatóvá tehető. Tehát a területi tervezést, ha egyéb indok nem támasztaná alá (természetesen még számos felsorolható) önmagában ez az egy is elegendő a létjogosultságának bizonyítására, hiszen ennek kapcsán kialakult ellentmondások a területi egységek sajátosságát magukon hordozzák, és csakis ezen belül oldhatók meg, a központi tervezés nyilván az említett kérdésekkel nem foglalkozik.

b) A gazdasági térszerkezetek közötti összefüggés mellett igen fontos kérdés a megfelelő arányok kialakítása, ha ez elmarad, akkor ellentmondás, feszültség képződik, amely akuttá válhat, vagyis területi válság alakulhat ki. (E problémával részletesen foglalkozott Lackó László akadémiai, doktori értekezésében.) Ezt a legkülönbözőbb okok előidézhetik:

– A fejlesztésnél gyakori, hogy egyik vagy másik elem lemarad, pl. ipari vagy mezőgazdasági beruházást nem kíséri megfelelő termelői infrastruktúra, vagy a lakosság ellátását célzó kommunális fejlesztés. A termelést akadályozhatja a településhálózat fejletlensége, vagy a lakosság nem kellő szinten történő ellátása. (Lényegében ezt tapasztaljuk a túlnyomórészt aprófalvas körzetekben.) Az összhang megbomlásáról tanúskodik a Balaton környékének túlzásfoltossága, amely sajnos a területi válság tipikus példájául szolgál.

– A gazdasági térszerkezetek közötti szükséges összhang hiánya tapasztalható a kedvezőtlen természeti adottságú területeken. Az ásványi kincsekben szegény terület, amennyiben gyenge termőképességű talajjal párosul, ennek hatásaként a mezőgazdasági hozamok alacsonyak, a népességet nem tudja kellő szinten foglalkoztatni, sem pedig eltartani, így az elvándorol, következésként a településhálózat sem fejlődik. Ezek a területek saját erőforrásaikra támaszkodva megújulni, a helyzetükön változtatni nem képesek, a lemaradásuk más vidékekhez viszonyítva egyre nagyobb. Napjainkban központi támogatásban részesülnek, de a kedvezőtlen folyamatot ez sem képes visszafordítani.

– A területi fejlődésben megtorpanást vagy zavart okozhat, ha egy adott területen az erőforrás kimerül, pl. szén, vagy néhány év múlva a Dél-Alföldön a kőolaj stb. Ez esetben a kialakult termelői infrastruktúra kihasználatlan marad, a munkaerőt át

kell csoportosítani, erre új termelőkapacitást kell kialakítani, vagyis az adott területen a gazdasági térszerkezet alapos átrendeződésére kerül sor, amely megfelelő előrelátással, kisebb konfliktusokkal is megoldható, ellenkező esetben a feszültség akuttá válhat, és területi válságot okozhat. Hasonló szituáció állhat elő, ha vezető ágazatok válságba kerülnek, és egy körzetben viszonylag több üzem kénytelen a termelését lényegesen csökkenteni, profilt váltani, vagy esetleg felszámolásra kerül. A következő években feltehetően a területi tervezés során ezzel a jelenséggel is számolni kell.

– A gazdasági térszerkezetek összhangja súlyosan sérülhet, ha ezt mesterségesen széttepik. Az I. világháborút követő trianoni határ a korábban kialakult kapcsolatrendszert teljesen megszüntette, és ez a határ menti térséggé váló települések többségére súlyos következményekkel járt, pl. Szeged, korábban közlekedési csomópont, jelentős vonzaskörzettel rendelkező város volt, az eseményt követően szerepkörét jórészt elvesztette, és fejlődése évtizedekre megrekedt. Nem véletlen, hogy a kedvezőtlen adottságú, fejletlen területek jelentős hányada a határ menti térségben található.

– A gazdasági térszerkezet fejlődésének összhangja nincs biztosítva kellően a megyehatárokat kísérő övezetben. A megyéket valóságos „gyepük” választják el egymástól, amelyek többnyire – bárholnan is közelítjük meg – perifériának számítanak. Az itteni települések mint ismeretes, nem kapják meg azt a támogatást, amely a fejlődésükhöz szükséges. Fokozza a hátrányukat, hogy az itt élőknek szükségleteik beszerzése céljából nagyobb távolságot kell megtenniük, tehát ezekhez az eszközökhöz „költségesebben” jutnak hozzá, mint a központban élők. Ugyanez a helyzet a terményeik értékesítésénél, a piac távolságával járó többletkiadás őket terheli. Ezekben a településekben többnyire az infrastruktúra is fejletlen. A helyzet jól ismert, nem szükséges részletezni, csupán azt szeretném megemlíteni, hogy ezért nem lehet egyértelműen a megyerendszert hibáztatni, hiszen az itteni településeken a legtöbb esetben az sem segítené, ha a megyehatárokat kiigazítanák, mert ugyanúgy periférián maradnának. Kivéve néhány esetet, Kecskemét-, Nagykőrös-, vagy Szolnok-Abony stb. relációban nyilvánvaló a probléma egyedüli megoldása a megyehatárok korrekciója lenne.

A határ menti települések hátrányos helyzetéért nem lehet csak a megyéket okolni, hiszen bármilyen közigazgatási beosztást határok választanak el, és függetlenül attól, hogy területük kicsi, vagy nagy, az érintkezésüknél periféria mindig kialakul. Átírási megoldásnak kínálkozik, hogy a területi fejlesztésben a megyék fokozzák az együttműködést, a hátrányos helyzetű területek fejlesztése érdekében. Az ellátási funkciókat fel lehet bontani, pl. az orvosi ellátást, a legkönnyebben megközelíthető központnak kellene nyújtani, függetlenül a megyei hovatartozástól. Továbbá a megyéknek szorosabban együtt kellene működni a határaikon is túlterjedő folyamatok, térszerkezeti elemek összehangolt fejlesztésében, mint pl. az erőforrások (energia, nyersanyag, víz, munkaerő stb.) felhasználása, infrastruktúra fejlesztése, raktárak telepítése, valamint a szállítások programozásában.

– A gazdasági térszerkezetek vázolt összefüggése, kölcsönhatása, a regionális tervezés fontos elemét kell, hogy alkossa. Napjainkban ez a problémakör is módosulóban van, másként vetődik fel a kérdés, az erősen központosított ágazati tervezés és a várható, kiszélesített jogkörrel rendelkező gazdasági egységek esetén, az előzőekben egy új iparág fejlesztésének hatása a környezetre, népességre, a településhálózatra könnyebben kiszámítható, mint az utóbbinál, ahol elképzelhető, hogy egy adott terü-

leten egyszerre több vállalat is működésképtelenné válik, és ily módon „munkaerőfelesleg” képződik, amely szintén kihatással van valamennyi gazdasági térszerkezetre. Ugyanakkor, mivel a döntések zömét egy adott térségben (megye vagy gazdasági körzet) kell meghozni, és nem a „központban”, a helyi adottságok, különböző potenciálok jelentősége, a termelés hatékonysága, a versenyképesség szempontjából megnövekszik, és éppen ezért a jövőben a területi tervezés szerepe nem csökkenhet, sőt ellenkezőleg a gyakorlati hatásában növekedni fog, és sokkal rugalmasabbá kell, hogy váljon. A gazdasági irányításban a hatáskörök várható további decentralizálása nyilván átalakítja a központi tervezés jelenlegi rendszerét, viszont ezzel egyidőben felveti a regionális tervezés új körülményekhez igazodó feladatkörének kidolgozását.

c) A gazdasági térszerkezet modellje jól szemlélteti a településhálózat és a termelési szféra kapcsolatát, valamint a gazdasági körzetek és a települések vonzásköréi közötti különbséget. A települések rendszert alkotnak, és ezek igen szoros szálakkal kapcsolódnak a térszerkezet valamennyi tényezőjéhez, de oly módon, hogy a meghatározó szerepe a termelési szférához tartozó gazdasági térszerkezeteké. Ebből logikusan következik, hogy a településföldrajzi kutatásoknak és az ide vonatkozó fejlesztési terveknek figyelembe kell venni az említett összefüggéseket. Sajnos gyakran találkozunk az ellenkezőjével, ahol legfeljebb a népességgel számolnak, de a termelésről és a földrajzi környezetről, potenciálról teljesen megfeledkeznek.

A gazdasági térszerkezetek közötti hatásmechanizmus a regionális tervezés számára akkor válik használhatóvá, ha ez területileg lokalizálható, és konkrét formában megfogalmazást nyer. Tehát ismét eljutottunk a gazdasági földrajz egyik legbonyolultabb, eléggé vitatható kérdéséhez. A gazdasági térszerkezet térbeli folyamatai megszakíthatók-e? Területileg elválasztott, elhatárolt kapcsolatrendszerek a valóságnak mennyiben adekvát tükrözései, vagy esetleg a szubjektum rendszeralkotó képességének a tényleges helyzetet meghamisító és ezért torz szüleményei?

A gazdasági térszerkezet elemeinek egyenkénti területi elhatárolása – bár itt is egységes folyamat mesterséges megszakítása történik – módszertanilag megoldott, mivel az egyes folyamatok iránya, intenzitása területileg tagolt. Így jutunk el a homogén, illetve ágazati körzethez. Ugyanez összevontan is elvégezhető, ha rendező erő egy vagy több központból indul ki. Ezek a települések vonzásköréi. További kérdés, mit kezdjük azokkal a térszerkezeti elemekkel, amelyeket a központ rendező ereje csak áttételesen tart befolyása alatt, pl. a természeti potenciál, a termelési struktúra, a mezőgazdaság termelési profilja, a termelői infrastruktúra stb.? Megítélésünk szerint az azonos érdekeket képviselő települések csoportja területileg elkülöníthető az érdekérvényesülés alapján (és nem a vonzáskör szerint!). Ez következmény (vagyis jelenség), az okokat vizsgálva eljutunk a természeti potenciálhoz, az alacsony színvonalú ipari és mezőgazdasági termeléshez, a munkaerő vándorlásához stb. Tehát a gazdasági térszerkezet teljes kapcsolatrendszeréhez. Korábbiakban hangsúlyoztuk, hogy a bemutatott modell bármely pólusról indulunk el, az összefüggések láncolatán keresztül, egy teljes rendszer bontható ki. Ez nem jelenti természetesen, hogy az okot és az okozatokat felcserélve, a meghatározott faktorokat szem elől té vesszük.

A modellben a fontosabb kritériumait tekintve elkülöníthető a települések vonzáskörzete a gazdasági körzetektől. Az előbbi főleg a települési és a népességi szférát foglalja magába, az utóbbi pedig felöleli valamennyi elemét úgy, hogy a prioritást

a termelési szférának adja. Ez a különbség számos tartalmi és módszerbeli eltérést is eredményez, pl. a vonzaskörzetek kevesebb gazdasági térszerkezetet tükrözhetnek, de ugyanakkor olyanokat, amelyek térben könnyebben lehatárolhatók. A gazdasági körzetek fogalma gazdagabb és olyan térszerkezeteket is figyelembe vesznek, amelyek a térben élesen nem határolódnak el. A felsoroltakon kívül gondot jelent az, hogy egyes gazdasági térszerkezeti elemek — mivel a központokból kiinduló rendező erő hiányzik — gyakran nincsenek szinkronban, területileg nem esnek egybe. Pl. a mezőgazdaság termelési típusai területileg eltérhetnek az egyik, vagy másik ágazati ipari körzettől. A felsorolt ellentmondások miatt több szakember bár a települések vonzasköreit elismeri, a gazdasági körzetek létét kétségbe vonja. Arra hivatkozva, hogy a termelésben, ha ki is alakulnak a térben bizonyos sűrűsödési góccok, ezek lehatárolása, elkülönítése objektív módszerrel nem lehetséges, de nem is szükséges, hiszen a gyakorlatban hasznavehetetlenek, még didaktikai célokra sem lehet felhasználni.

A gazdasági körzetek határainak megvonásakor számolni kell valamennyi térszerkezeti elemmel, amelyek szoros kölcsönhatásban átszövik az egész ország területét. A termelés prioritásából kiindulva az iparnál és a mezőgazdaságnál egyaránt találunk területi különbségeket, térbeli tömörüléseket, ahol az említett ágazatok tevékenysége nagyobb intenzitással jelentkezik, vagy specializáltabbá, hangsúlyozottabbá válik. Ennek számos oka lehet, kedvezőbb természetföldrajzi adottság, jobb infrastrukturális háttér, vagy a népesség magasabb színvonalú szakképzettsége stb.

A termelésben kialakult területi különbségekhez igazodik a népesség mobilitása, a településrendszerek fejlődése, funkcióinak erőssége, térbeli kisugárzása. Mivel valóban nincs olyan mutató, amelynek segítségével az ipari és a mezőgazdasági termelést, vagy ennek csak a specializálódását, a térben egzaktan el lehetne különíteni egymástól településszintű pontossággal, ezért meg kell elégednünk a hatásmechanizmus felméréssel, körvonalazásával és az így nyert területi egységeket össze kell vetni a termelési szférával és a természeti környezettel. A határok sehol sem fognak kirajzolódni élesen, hiszen ezek sávok — amelyek tendenciákat különítenek el — és az átmeneti, a periférikus területeket is tartalmazzák. Az itt vázolt módszer természetesen nem tér el lényegesen a települések vonzasköreinek lehatárolásától. Akkor miért vonzaskör az egyik és miért gazdasági körzet a másik? Megítélésünk szerint a tartalmat nem az szabja meg, hogy a határokat milyen módszer szerint pontosítjuk, hanem tartalmilag milyen térszerkezeti elemeket foglal magába és milyen funkciói vannak, és ebből a szempontból a két területi szisztéma eltér egymástól. Ezek a problémák a közigazgatás szempontjából sem közömbösek, hiszen pontosan tudni kell, hogy a gazdasági térszerkezetek területileg mennyiben lokalizálhatók és ezekhez a megye határa hogyan igazítható? A válasz mint később kiderül, távolról sem egyértelmű.

Mint ismeretes, az 1950-ben végrehajtott közigazgatási reform a megyebeosztást alapjában nem változtatta meg, csupán a trianoni határ következtében feldarabolódó, kisebb megyéket vonta össze és néhány helyen hajtott végre határmódosítást. Az ily módon kialakított új megyrendszer nem vette figyelembe a gazdasági körzeteket, de más alapvetően fontos gazdasági térszerkezetekre sem támaszkodott, mivel a reformot ilyen irányú részletes kutatás nem előzte meg.

A több mint 3 évtizedes gazdasági, társadalmi fejlődés számottevő befolyással volt a közigazgatási beosztásunkra, viszont fordítva is igaz, hogy a megyék befolyása

sem volt közömbös a termelőerők területi eloszlására. A kölcsönös összefüggést feltétlenül hangsúlyoznunk kell, mivel a korábbi idézetekből is kiderült, hogy vannak kutatók, akik tagadják a megyék szerepét a gazdasági irányításban. A megyei központok általában gyorsabb ütemben fejlődtek, mint a többi város, így módon vonzáskörzetük lényegesen megerősödött és kitelebélyesedett. Ez a folyamat növelte a megyék homogenitását, együvé tartozását. A vidék iparosítása nem központi irányítással, hanem a megyék tevékeny közreműködésével ment végbe. Ez a folyamat markánsabbá tette a fő közlekedési útvonalak mentén kialakult „erővonalakat”, amely kétségtelenül a megyei határok elhomályosításának, fontosságának csökkenése irányában hatott. Ugyanakkor nem szabad elfelejteni, hogy az iparosítás menetét, szerkezetének milyenségét a megyék határozták meg, és ezzel a területi munkamegosztás átformálásában számottevő mértékben részt vettek, következésként a gazdasági térszerkezet jelentős hányadát sikerült saját képükre formálni.

A vázolt folyamat az országban távolról sem egységesen, azonos formában játszódott le. Az ásványkincsekben viszonylag gazdagabb, hagyományosan iparosodott megyék fejlesztésében az újonnan létesült ipartelepek hely kiválasztása többnyire adott volt, és kevésbé függött a megyéktől. A telephely megválasztásában a központi szervek döntöttek, hiszen a beruházási költségek is jórészt innen származtak. Ennek következtében Észak-Magyarországon és Közép-Dunántúlon az iparban kialakult szerkezetnek, térkapcsolatoknak kevés köze van a megyék beosztásához. Ebből adódik, hogy az egyéb gazdasági térszerkezet, így a települések vonzáskörzetei, a népesség mobilitása, a közlekedési hálózat stb. nem mindenben igazodott a megyékhez, a két szisztéma között jelentős eltérés tapasztalható.

A vázolt területi különbségből adódik, hogy az Alföldön alkörzeti szinten a megyék a gazdasági körzetekkel – kisebb eltéréseket nem számítva – lényegében egybeesnek, ugyanakkor az iparilag fejlettebb területeken a különbség számottevő. Ezt a kérdést fontosnak tartjuk, ha elfogadjuk azt az elvet, hogy a megyék a gazdasági térszerkezethez területileg közelítsenek, akkor az országban történelmileg kialakult különbségeket figyelembe kell venni. Ebből adódik, hogy az említett elveket az Alföldön lényegesen könnyebb a gyakorlatban megvalósítani.

A gazdasági körzettel foglalkozók körében az 50-es években, de még később is (sőt napjainkban is előfordul) a közigazgatás és a gazdasági körzetek szinkronjának a megteremtése rendkívül egyszerű feladatnak tűnt. (Ebből is kiderül, hogy ezt a problémát akkoriban alaposan nem vizsgálták meg.) Napjainkban már tudjuk, hogy ezt a követelményt nem is olyan egyszerű érvényesíteni és távolról sem csak döntés kérdése. Korábbiakban részletesen foglalkoztunk azzal, hogy a gazdasági térszerkezet lehatárolható egységei és a gazdasági körzetek területileg szükségképpen nem fedik egymást. Ebből adódik a kérdés, hogy melyik megoldás lenne célszerűbb, ha a közigazgatás a gazdasági körzetekhez, vagy a gazdasági térszerkezet egyes, esetleg néhány eleméhez igazodna, hiszen a kettő területileg nem ugyanaz. Továbbá, ha elfogadjuk az utóbbi elvet, akkor a gazdasági térszerkezet melyik elemét célszerű szinkronba hozni a közigazgatással, hiszen mindegyikhez nem igazodhat, mivel területileg ezek sem fedik teljesen egymást. Itt konkrétan kell megvizsgálni, hogy a közigazgatásnak melyik térszerkezeti elemmel van legszorosabb kapcsolata, működését, funkciójának teljesítését melyik segíti elő legnagyobb mértékben.

Továbbá nem közömbös a taxonómiai rendszer sem. Jelenleg a közigazgatásnak három fokozata — település, városkörnyék és megyerendszer — funkcionál, de elképzelhető ettől lényegesen eltérő taxonómiai felépítés is. A legalsóbb szinten az összhang kérdése nem vetődik fel. Itt a probléma az, hogy egy vagy több település alkosson-e egy közigazgatási egységet, ez pedig nem annyira a nagy térszerkezeti egységek, mint inkább a mikroszintű térkapcsolatok és az igen differenciáltan jelentkező érdekazonosság függvénye.

A közelmúltban kialakított városkörnyékek rendszere többnyire a települések vonzáskörzeteire támaszkodott, bár ettől található eltérés is. A működésével kapcsolatos tapasztalatok összegyűjtése és értékelése a következő évek kutatási feladata. Az önállóságuk fokozásával párhuzamosan lehet a megyék feladatát csökkenteni, és ez egyben érinti a nagyságukat is. Tehát tulajdonképpen a megyebeosztásnál találkozunk a legtöbb nézetkülönbséggel, és az elképzelések között itt találunk legnagyobb eltéréseket. Az első kérdés, mekkora kiterjedésűek legyenek a megyék? A második kérdés, szükséges-e újabb taxonómiai egységek beiktatása? És végül, melyek azok a térszerkezeti elemek, amelyekkel célszerű a területi szinkront megteremteni?

A megyék nagysága

Megyerendszerünk reformjára vonatkozó javaslatok között megtalálható a kismegyerendszer 39—42 egységgel, a 24-es beosztású közép-, a 13 és 14-es beosztású nagymegyes rendszer, vagy a két végletet magába foglaló, az országot 6 kerületre és 42 kismegyerendszerre osztó tervezet. Lényegében hasonló megoldás csak más szintek képviselőivel a 6 kerület és 15-ös megyebeosztás. Lényegében az előző javaslathoz áll közel Tóth József koncepciója, amelyben hazánk 4 makrokörzet szintjére növelné a megyék területét és az alatta lévő fokozatokat, vagyis a mai városkörnyékeket az általa lehatárolt 38-as beosztású gazdasági térszerkezeti egységekkel hozná területileg összhangba.

A megyék nagyságára jelenleg jellemző, hogy a legkisebb megye (Komárom) és a legnagyobb (Bács-Kiskun) területe közötti különbség elég nagy, közel 4-szeres, ugyanakkor a többség közel azonos nagyságú, az átlag (4700 km²) közelében van. Hasonló a helyzet a népességet illetően is. Pest megye 3,5-szer nagyobb Nógrádnál, de a legtöbb megye népességének száma az átlagos érték (450 ezer fő) körül ingadozik.

Az utóbbi évszázad során a megyék kiterjedése csekély mértékben változott, az igazgatás feladatai és feltételei ugyanakkor alaposan módosultak. Érdekes, hogy ezen a területen a vasúti és később a közúti közlekedés, valamint a modern híradástechnikai hálózat kiépítése sem hozott jelentősebb változást.

A megyék meglepő konzervativizmusa, a határaihoz való görcsös ragaszkodás — amit a technikai fejlődés sem volt képes számottevően módosítani — társadalmi okokkal magyarázható. Évszázadokon keresztül a feudális uralkodó osztály hatalmi szervei voltak, és a viszonylagos autonómiát saját céljaira, uralmi pozícióik erősítésére használták fel. Ez a réteg félt a társadalmi változástól, ugyanígy a megyei igazgatás, vagy annak határainak módosításában, a kiváltságainak csorbítását vélte felfedezni. A két világháború között ehhez a revízió állandó élesztése, felszínen tartásának politi-

kája is kapcsolódott. Tehát alapjában véve társadalmi okok miatt merevedett meg, és maradt a megyehálózat a technikai feltételek által túlhaladott nagyságrendben.

A megye kiterjedése, napjainkra kialakult nagysága, elsősorban történelmi és a történelem során változó társadalmi, politikai tényezőkkel függ össze. Ugyanakkor a gyakorlat azt mutatja, hogy ezenkívül települési viszonyok és a domborzat is fontos tényezőként hatott.

A kisebb megyékre Nógrád, Vas, Zala stb. erősen tagolt térszín és többnyire aprófalvas településhálózat a jellemző. Bács-Kiskun, Hajdú-Bihar, Pest megye ezeknek mindenben az ellentéte. Természetesen kivételt is találunk (Borsod-Abaúj-Zemplén), melynek neve is jelzi a történelmi kialakulását. A példák felsorolásával azt szeretnénk illusztrálni, hogy a megyék kiterjedésének megváltoztatása esetén a történelmi körülmény mellett, figyelemmel kell lenni a konkrét természeti, földrajzi adottságokra, valamint a közlekedési hálózatra, települési viszonyokra stb. is.

Melyek azok a fontosabb tényezők, amelyek a megyék nagyságának növelése irányába hatnak?

– A közlekedési és hírközlő eszközök fejlődése lehetőséget nyújt arra, hogy közel azonos létszámmal egyre nagyobb területeket lehet irányítani.

– A területi hatáskörrel rendelkező intézmények többsége a megyehatárokat átlépte és fennhatóságuk 2 vagy 3 megyére terjed ki. (Néha még ennél is többre.) Ezek száma az utóbbi évtizedekben nagymértékben megszorodott, jelezve, hogy a jelenlegi technikai felkészülés mellett nagyobb területi egységet átfogó intézmények hatékonyabban tudnak működni. (Ugyanakkor decentralizációs folyamattal is találkozunk.)

– Az elmúlt 3 évtized alatt átalakult a társadalom struktúrája pl. a mezőgazdaság kollektivizálásával, a falusi tanácsok irányítási feladata egyszerűbbé vált.

– Az igazgatási reformmal várhatóan a tanácsai munka kevésbé lesz bürokratikus, és ily módon azonos létszámmal, nagyobb területen is hatásosan tud működni.

– A megyei település- és területfejlesztési tervek olyan feladatokat is tartalmaznak, amelyeket 2-3 megyére kiterjesztve lehet jól végrehajtani, pl. az erőforrások együttes felhasználása, infrastruktúra fejlesztése, környezetvédelem, vízgazdálkodás stb.

– A megyék jelenlegi területének 2-3-szorosára való növelése esetén csökkenne a periférikus területek aránya, és megszüntethető lenne az azonos érdekek által összekapcsolt területek szétdaraboltsága.

A felsorolt tényezők tendenciában a jövőben általában erősödni fognak, sőt újabb feltételekkel egészülnek ki, ugyanakkor más tényezők a megyék jelenlegi nagyságának megőrzését, illetve csak csekély mértékű növelését indokolják.

– A megyék nagyságát mint korábban említettük, nagymértékben befolyásolja a taxonómiai rendszer, vagyis adott szinten, az irányításnak milyen funkcióját kell elvégezniük. Feltételezve a jelenlegi feladatkörüket, a megyék nagyságát nem célszerű számottevően növelni, mert a hozzájuk tartozó városkörnyékek száma lényegesen megemelkedne, ami a gépezet működését nehézkessé tenné. A városkörnyékek önállóságának fokozásával viszont ez az akadály elhárítható, és a megyék területe számottevően növelhető.

– A tanácsai szervek a szocialista demokrácia fontos, nélkülözhetetlen pillérei. A demokratizmus realizálása, a tömegek hatalomban való részvételének lehetőségei ki-

sebb területen, közel azonos érdekeltségű lakosság körében jobban kibontakoztatható, jól megfogalmazott társadalmi célok érdekében a lakosság könnyebben mozgósítható. Általában az identitás tudata kisebb tájegységekhez kötődik. A magyar nép gondolkodásában, érzelmi világában nem tudott mélyebben meggyökerezni a nagyobb tájegység, pl. Dunántúl, az Alföld vagy Észak-Magyarország stb. Ezek a területi egységek senkit sem tettek lokálpatriótává. Ugyanakkor egyes vidékeket, mint pl. Viharsarok vagy Szabolcs stb. az emberek jobban magukénak érzik, esetleg büszkének rá, és hajlandók szűkebb hazájuk fejlődéséért erőfeszítéseket tenni. Tehát a tanácsok funkcióikat jobban el tudják látni, ha a történelmileg kialakult, homogén, hagyományosnak számító egységek keretei között működnek.

– A gazdasági mezokörzetek vagy régiók belső homogenitása gyenge, egyes területei között jelentős különbségek találhatók, pl. Dél-Alföldön, Békés és Bács megye, vagy Észak-Tiszántúlon, Szolnok és Szabolcs között. Így a területi tervezés során a gazdasági térszerkezet területi szintézise, kapcsolatrendszere, hatásmechanizmusa kisebb területen – alkörzeti szinten – jobban kidolgozható és megteremthető, mivel ezek az egységek messze homogénebbek. Ebből logikusan következik, hogy a gazdasági térszerkezetek legfontosabb elemei és a megyék határai közötti összhang könnyebben kialakítható.

– A település és területfejlesztés magába foglal több olyan folyamatot – mint korábban említettük –, amelyek nem korlátozódnak a jelenlegi megyehatárok közé, határaik felméréséhez nagyobb területi egység szükséges. Ez a feladat a megyék együttműködésével megoldható, tehát önmagában a területi változást nem indokolja.

– Az átlagos utazási távolság optimális mértéke a megyék jelenlegi nagysága mellett jobban elérhető, a régiók szintjén ez a távolság már lényegesen megemelkedik. Ugyanakkor a perifériának számító területek arányát számottevően nem csökkentené. (Ezzel a kérdéssel a későbbiekben még foglalkozunk.)

– A közigazgatási mechanizmus és a megyék nagysága szerves egységet képez, a megyei tanácsoknak több olyan osztálya is van, amelynek működése nagyobb területen nehézkessé válna, pl. az oktatás, egészségügy stb.

– A nagyobb egységek 2-3 megye összevonásával történő kialakítása, vagy a jelenlegi helyzet teljes átalakítása, jelentős anyagi ráfordítással járna anélkül, hogy valamilyen garanciát lehetne nyújtani arra vonatkozólag, hogy az új rendszer jóval hatékonyabban működne, és az átszervezésre fordított kiadás gyorsan megtérülne. Úgy véljük, az elkövetkező évtizedben az ország nem lesz olyan gazdasági helyzetben, hogy egy ilyen nagyszabású átszervezés aktuálissá váljék, nem beszélve arról, hogy a következő évek gazdasági stabilizációt szolgáló programjának végrehajtása, a gazdasági reform kiszélesítése kerül előtérbe, és egy átfogó közigazgatási átszervezés a tanácsi apparátusban a bizonytalanságot növelné, és ez megnehezítené, sőt veszélyeztetné az alapvető célok elérését.

A megyei központ helyzete

A történelem során a települések fejlődése egyenlőtlen volt, részben ezért, részben pedig a megyehatárok változása miatt a megyeszékhelyek gyakran változtak.

Pl. Csongrád megyében ezt a szerepkört Csongrád kivételével valamennyi város betöltötte.

Az elmúlt 4 évtized során a megyeközpontok többnyire dinamikusan fejlődtek oly mértékben, hogy szinte egyetlen megyében sem akad versenytárs, amely veszélyeztetné a rangjukat. Ebből is következik, hogy még akkor is, ha egyik-másik központ a feljűk támasztott követelménynek nem tud mindenben megfelelni, a jelenlegi megyeszékhelyeket fontos tényezőként, kiindulási pontként kell elfogadni, és a határok korrekciójánál velük számolni kell. Tehát nem járhatunk el oly módon, hogy egy eszményinek tartott megyebeosztást a térképen megrajzoljunk, és ezt követően jelöljük ki hozzá a székhelyet.

A megyék központjai felé fontos követelmény, hogy könnyen megközelíthetők legyenek, az optimális elérhetőség elvének sajnos a többség nem felel meg, viszonylag kedvező a fekvése Debrecennek, Pécsnek, Kaposvárnak stb., ahol a két extrém érték – a legtávolabbi és a legközelebbi megyehatár – közötti különbség a legkisebb, és éppen ezért a területeikhez viszonyított átlagos utazási távolság is a legkedvezőbb (1. táblázat). Ebből a szempontból hátrányos a helyzete Győrnek, Kecskemétnek, Szolnoknak, Tatabányának. A többi megyeszékhely fekvése is eltér a geometrikus központtól, de a torzulás kisebb mértékű.

Az izokron adatai önmagukban nem tükrözik teljesen a helyzetet, mivel a felsorolt városok rendszerint közlekedési csomópontok is. Ez önmagában kedvező megközelítést biztosít, esetleg jobban, mint egy geometriai középpontban fekvő településnek, amely a fő közlekedési útvonalak szempontjából viszont periférikus fekvésű.

A megyeszékhelyek közlekedési fekvésének megítélésénél célszerű az átlagos utazási távolsággal számolni, és a megyehatárok módosítása esetén ez a mutató jól jelzi, hogy a korábbihoz viszonyítva az új határ ebből a szempontból mennyiben vált hátrányosabbá, vagy esetleg kedvezőbbé.

Gyakran hangoztatott követelmény, hogy a megyéket szinkronba kell hozni a központjaik vonzásterületével. Jelenleg e vonatkozásban is igen differenciált kép tárul eléink. A regionális központok az említett követelménynek teljes mértékben megfelelnek. Nagyságrendben a soron következő városok közül Nyíregyháza – mivel tőle keletre hasonló nagyságú település a megyében nincs –, maradéktalanul vonzza a megye területét, a többi központnál már jelentős átfedések találhatók. Kecskemét esetében, ha eltekintünk a közigazgatásból származó vonzási elemektől, akkor Baja térsége Pécshez és részben Szegedhez is ugyanúgy kapcsolódik. Székesfehérvárnál a bicskei városkörnyék, Kaposvárnál Siófok, Barcs és Csurgó környéke, Egernél Hatvan körzete, Veszprém és Szolnok esetében a megye északi része, Szekszárd és Salgótarjánál pedig a megye nyugati térfele tartozik az általuk gyengén vonzott területekhez.

Az említett példák kiegészülnek olyan esetekkel, amikor a domináns vonzáskörbe tartozó település viszont nem tartozik a közigazgatási hatásköréhez, pl. Kecskemétnél Nagykőrös, Szolnoknál Adony stb.

Más kérdés, hogy a közigazgatási beosztásnak mennyiben kell eleget tenni a vonzáskörzetek szabta követelményrendszernek, és ettől mennyiben térhet el. Kétségkívül a gazdasági térszerkezeti elemek közül a települések vonzáskörzeteinek – amely maga is összetett – kitüntetett helyzete van, egyik igen fontos tényező a közigazgatási

1. táblázat

A megyék helyzete az utazási távolság alapján

M e g y é k	Terület km ²	Súlyozott átlag (T) (megyeszékhely nélküli)		Súlyozott átlag (T) (megyeszékhellyel)		Országos átlag %-ában	Különbözet (K)
		városok	megye	városok	megye		
Bács-Kiskun	8363	73	73	44	57	172	38
Baranya	4487	27	37	8	19	92	-23
Békés	5632	26	45	17	34	116	-6
Borsod-Abaúj-Zemplén	7248	44	40	19	28	149	-42
Csongrád	4263	39	35	18	16	87	-8
Győr-Sopron	4012	60	37	28	22	82	28
Hajdú-Bihar	6212	26	38	8	22	128	-49
Heves	3639	56	43	28	33	75	56
Komárom	2250	27	40	15	24	46	40
Fejér	4374	50	32	18	22	90	-1
Nógrád	2543	44	37	12	29	52	51
Pest	6394	41	40	-	-	131	-
Szabolcs-Szatmár	5938	49	44	18	35	122	2
Szolnok	5608	46	44	29	33	115	13
Somogy	6035	69	44	30	33	124	11
Tolna	3702	48	39	29	31	76	45
Vas	3337	29	35	11	20	68	8
Veszprém	4689	36	47	25	35	96	28
Zala	3796	45	35	27	26	78	29
Országos átlag	4869	44	42	20	26	100	100

rendszer felépítésében, de ez a szerepkör sem kizárólagos, mivel kisebb-nagyobb mértékben az egyéb tényezőket is figyelembe kell venni.

A megyehatárok korrekciójánál nem közömbös az alközpontok helye és vonzáskörzete sem, sőt figyelembe kell venni a kisebb központok integrációs kapcsolatait, mivel ezeket területi egységekként célszerű kezelni, és a határváltozásokat a központjuk orientációja alapján lehet megítélni. Ez különösen a periférikus területek esetében válik fontossá.

A megyeszékhelyek funkcióinak száma abból a szempontból érdekes, hogy a tanácsi koordináció és ellenőrzés lényegesen könnyebb, ha a megye központja rendelkezik a legtöbb funkcióval.

A területi termelési komplexumok és a megyék kapcsolata

A területi termelési komplexumok egy vagy több vezető ágazathoz kapcsolódó, a vertikumot kiegészítő, területileg szorosan összefüggő termelési rendszerek hazánkban is kialakultak. A jelentősebb vertikumok a jelenlegi közigazgatási rendszertől függetlenül jöttek létre, az irányításuk és területi elhelyezkedésük a megye határait átlépik, pl. az alumíniumvertikum jól körülhatárolható, de 5 megyére terjed ki. Hasonló a helyzet az acélgyártásnál is. A szénbányászat és az erre támaszkodó villamosenergia-termelés átfogja hazánk egész ipari övezetét és Baranya megyét. A szénhidrogén-vertikum pedig gyakorlatilag felöleli az ország jelentős hányadát. A példát tovább szaporíthatnánk, de az eredmény ugyanaz, tehát az iparban kialakult területi kapcsolatokban is a vertikális irányítás dominál, és ezekbe a közigazgatás nem szól bele.

A vertikális rendszer irányításán kívül azonban számos olyan kérdés van, amely már az illetékes közigazgatás, vagy egyéb helyi szervekre tartozik, pl. a borsodi kohászat része egy hatalmas vertikumnak, de helyben kapcsolódik a szénbányászathoz, a villamosenergia-termeléshez, továbbá szoros szálak fűzik a gépiparhoz, vegyiparhoz stb. Az így kialakult több főhatósághoz tartozó komplexum már területi rendszert képvisel, de a közigazgatástól gyakorlatilag még ez is függetlenül funkcionál. A példánál maradva, a gondolatmenetet tovább folytatva, a vázolt területi rendszernek szükség van vízre, munkaerőre, termelői infrastruktúrára, oktatási intézményre, a munkaerőt szolgáló szociális infrastruktúrára, és a lakosság ellátására stb. Ezek megszervezése, összehangolása, működtetése, továbbá a környezet megóvása egy regionális tervezés nélkül nehezen képzelhető el. Ez pedig zömében már tanácsi feladat. Nem beszélve napjainkban a szerkezetváltásból adódó munkaerő-átképzés és -átcsoportosítási feladatokról és az ezzel járó feszültségek feloldásáról.

Tehát a vertikumok működéséhez szükséges feltételek kialakításában a közigazgatás is közreműködik, éppen ezért nem hátrány, ha egy összefüggő rendszer nagy része egy megyéhez, a példánál maradva Borsod-Abaúj-Zemplén megyéhez tartozik, ugyanakkor az a tény, hogy Nógrád megye része ennek a komplexumnak, egymagában még nem elég indok a két terület közigazgatási együvé tartozásához, hiszen számos egyéb tényező, pl. a közlekedés ennek ellene szól.

Hazánkban a borsodihoz hasonló területi termelési komplexum kevés van, a Közép-Dunántúlon kialakult területi rendszer zöme 3 megyére terjed ki, de egy köz-

igazgatási egységgé alakításukat önmagában ez a helyzet sem indokolja, mivel a tanácsi szervekre háruló feladatokat megfelelő koordináció segítségével meg lehet oldani.

A jóval kisebb területeket felölelő agráripari kombinátok, területi komplexumok szintén nem tartoznak tanácsi irányítás alá, de a vonzáskörzetek vizsgálatának fontos elemét jelentik, és így áttételesen hasznos adatot szolgáltatnak az alsóbb szintű közigazgatási egységek, vagyis napjainkban a városkörnyékek határainak kialakításához.

A megyék gazdasági tevékenysége

A megyék gazdasági fejlődésének üteme, iránya egymástól lényegesen eltérő, lényegében mindegyiknek, mint gazdasági-területi egységnek, önálló mozgása van. Ugyanez a mezokörzetről, vagy a nagyobb régiókról nem mondható el.

A megyék a regionális terveiket egymástól függetlenül dolgozták ki, az együttműködési törekvések ellenére, kellően nem hangolták össze, és több fontos kérdésben sem teremtettek kapcsolatot. Számos olyan tényező van, amelyet régiókeretben elhelyezve kellene vizsgálni, pl. átlépi a megyehatárokat, településhálózat fejlesztése, szemmel láthatóan mostohább helyzetben vannak a periférikus határmenti térségek. Hasonlóan közös téma a környezet és természetvédelem, a vízgazdálkodás, a munkaerő-gazdálkodás és egyéb erőforrás összehangolt felhasználása, nem beszélve a számos regionális intézmény működéséről. A megyék területfejlesztési tevékenységeik összehangolását elősegítené a mezokörzet funkcióinak erősítése, ha a regionális tervek legfontosabb elemei ezen a szinten is elkészülnének. Ezt az is indokolja, hogy több folyamatot, nagyobb területen pontosabban lehet elemezni.

A tanácsi szervek munkáját nehezíti, hogy az ágazati tervek és a regionális elvek sokszor az ágazatokon keresztül realizálódnak, ily módon a tanácsi szervezetek kevés lehetőségük és eszközük van arra, hogy az ellentmondásokat feloldják, és érvényt szerezzenek a regionális tervek megvalósításának. Az ágazatokat többnyire csak a saját problémájuk érdeklik, nem igen törődnek az általuk kiváltott regionális folyamatokkal, ebből adódik, hogy egy-egy területi egységen belül az ágazatok között nincs kellő összhang.

Az ágazatok működése, fejlődése csak részben függ a tanácsi szervektől, pl. a megyék nagy részében az iparnak közel fele van csak helyi irányítás alatt.

A gazdasági térszerkezetek és egyéb területi struktúrák gyakran nem fedik egymást, hiszen rendeltetésük sem egyforma, mindegyik egy meghatározott feladattal és ennek megfelelően — jó vagy rossz — optimális nagyságra való törekvéssel jött létre, alakult, vagy alakították ki, így szükségszerűen nem is lehet követelmény az azonos területi csoportosulás. A kérdés jogosan vetődik fel, hogy amikor egymás között sincs kellő összhang, a változás irányát tekintve is gyakran ellentétes tendencia érvényesül, megkövetelhető-e, hogy a megye határa ezektől függjön, velük területileg szinkronban legyen? Továbbá van-e egyáltalán, illetve kialakult-e elszakíthatatlan kapocs egyik vagy másik térszerkezeti elemmel?

A kötődés nem annyira szoros, de nem is függetlenek egymástól. A gazdasági térszerkezetek térben és időben egymástól nem függetlenül alakultak ki, mindegyik erősen függ néhány másik struktúrától, tehát található rendező elv, csakhogy ez nem

determinál területi nagyságot. Alapvetően fontos struktúrájának tekinthető a településhálózat mellett a közlekedési hálózat és egyéb termelői infrastruktúra konfigurációja. Ezekkel szoros összefüggésben alakult ki az ipar területi elhelyezkedése és kapcsolatrendszere. Mégpedig Dunántúlon és Észak-Magyarországon sokszor az ásványkincsekhez orientáltan fejlődött az infrastruktúra, az Alföldön pedig a meglévő település- és közlekedési hálózathoz települt az ipar és teremtett magának termelési kapcsolatot.

A népesség mozgása, az intézmények irányítási rendszere, a szociális infrastruktúra intézményei, ide sorolhatjuk az ágazati körzeteket és a vonzáskörzeteket, amelyek a korábban említett alapstruktúrától függenek, és sok tekintetben hozzájuk igazodnak.

A közigazgatási beosztás kisebb vagy nagyobb mértékben kötődik, illetve kapcsolódik a felsorolt területi struktúrákhoz, nem is lehet független, mindegyik társadalmi tevékenységet testesít meg. A kérdés az, hogy az összefüggés milyen mértékű, illetve milyen erősnek kellene, hogy legyen? A tapasztalat az, hogy a közigazgatásnak az alapstruktúrák közül elsősorban a településhálózattal és a közlekedéssel van igen szoros kapcsolata, viszont eléggé indifferens az ipar területi elhelyezkedéséhez, irányítási rendszeréhez.

A vázolt tendencia nem jelenti azt, hogy a közigazgatási beosztás tetszés szerinti nagyságú egységekből állhat, vagy teljesen indifferens lenne a térszerkezeti elemek iránt, csupán azt szeretnénk hangoztatni, hogy egyik sincs abban a helyzetben, hogy bármelyik magának determináns funkciót kaphatna. Ez leegyszerűsítése lenne a valóság igen bonyolult kapcsolatrendszerének. Továbbá a közigazgatási egységeknél a határok megvonásának is van mozgástere, a feladatoktól, az igazgatási mechanizmustól függően, pl. a városkörnyékek önállóságának fokozásával a megyék területe növelhető, vagyis számuk csökkenthető.

A gazdasági térszerkezetek és a közigazgatás kapcsolatában fontossági sorrend alakult ki, viszont ez esetenként és helyenként változik, és éppen ez teszi szükségessé valamennyi tényező feltárását, ismeretét, a konkrét körülmények megfelelő mérlegelését, a legcélszerűbb megoldások megkeresése érdekében.

Olyan közigazgatási beosztás nem lehetséges, amely a korábban felsorolt valamennyi tényezőnek teljes mértékben megfelel. Kétségteljesen valamennyi tényező a területi munkamegosztás alkotóeleme, és éppen ezért nem volna hátrány, ha területileg szinkronban lennének, csakhogy ilyen követelmény soha nem fogalmazódott meg, és az egyes elemek önállósulva fejlődtek, egymástól szinte függetlenül alakították ki kapcsolatrendszerüket. A gazdasági térszerkezetek többsége átlépte a megyehatárokat, ezektől szinte függetlenül egzisztál, és az összhang megteremtése szinte lehetetlen. Ugyanakkor más oldalról is jelentkeznek nehézségek, pl. a településhálózat fejlesztésében, ezen belül a megyeközpontoké évtizedeken keresztül a mai közigazgatási beosztáshoz igazodott, a feladatkörüket ennek megfelelően alakították ki, ebből adódik, hogy ha a megyék nagyságát nagymértékben 2-3-szorosára növelnék, akkor olyan új keletkezne, amelyet a regionális központ nem tudna betölteni, pótolni.

A jelenlegi közigazgatási rendszer területi struktúrája által képződött ellentmondásokat, kompromisszumos megoldásokkal fel lehet oldani, illetve csökkenteni lehet. Ezért is szeretnénk hangsúlyozni, hogy megítélésünk szerint egyetlen gazdasági térszerkezetet sem lehet abszolútnak és változtathatatatlannak tekinteni, vagy a határ-

módosításoknál, illetve az új közigazgatási egységek kialakításánál abszolút domináns szerephez juttatni. Ez azt eredményezné, hogy bizonyos ellentmondások megoldódnának, de újakat hoznánk létre. Csak akkor van értelme a változtatásoknak, ha ezzel a problémák mennyiségét lényegesen csökkenthetjük.

IRODALOM

- BARTKE I. 1986: A területi egységek (körzetek) szerepe a területi tervezésben. Területi Statisztika XXXVI. 2. pp. 117–134.
- BARTKE I. 1985: A vonzáskörzetek gazdasági (társadalmi) tervezése. MTA RKK Dunántúli Tudományos Intézete. Közlemények 32. Pécs, pp. 21–36.
- BELUSZKY P. 1982: A szerkesztő vitaindítója. A komplex gazdasági körzet – hit, remény vagy valóság? Területi Kutatások 5., pp. 3–24.
- BIBÓ I. 1975: Közigazgatási területrendezés és az 1971. évi településhálózat-fejlesztési koncepció. MTA Igazgatástudományi Bizottsága. Budapest
- ENYEDI GY. 1982: Temetés, vagy a tetszhalott élesztése. Területi Kutatások 5. Budapest, pp. 52–54.
- HENCZ A. 1973: Területrendezési törekvések Magyarországon. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest.
- KOVÁCS I. 1969: Az állam területi beosztásáról általában. Magyar Államjog, 3. kiad. Tankönyvkiadó, Budapest.
- PÁLNÉ KOVÁCS I.–CSEFKÓ F. 1982: A közigazgatás és a gazdasági körzetek viszonya. Területi Kutatások 5. Budapest, pp. 91–100.
- PERCZEL K.–GERLE GY. 1966: Regionális tervezés és a magyar településhálózat. Akadémiai Kiadó, Budapest.
- TÓTH J. 1987: Régiók és/vagy megyék? – Meditáció egy alapkérdésről. Tér és társadalom I. 2., pp. 77–80.

PAASI, ANSSI:

A RÉGIÓK FEJLŐDÉSE ÉS A REGIONÁLIS IDENTITÁS KIALAKULÁSA

A tanulmány kísérletet tesz arra, hogy a régió fogalmát mint emberi és társadalmi kategóriát interpretálja. A régió történetileg meghatározott kategória, melynek intézményesülése négy szakaszban megy végbe: 1. a területi keretek kialakulása; 2. a fogalmi (szimbolikus) keret létrejötte; 3. az intézményes forma megteremtése; 4. mint entitás létrejötte a társadalom területi rendszerében és a társadalmi öntudatban. Az intézményesülési folyamatban a régió olyan entitássá válik, amely felismerhető a társadalmi tudat és gyakorlat különböző szféráiban, és amely fokozatosan újratermelődik az egyéni és a közösségi gyakorlatban (pl. gazdasági, közigazgatási, politikai, jogi, kulturális, oktatási tevékenységekben). A szerző elemzi a regionális identitást és a regionális öntudatot létrehozó mechanizmusokat is.

I. *Bevezetés*

A tanulmány legfontosabb célja egy olyan fogalmi váz bemutatása, amely megkönnyíti a régió kulturális identitása kialakulásának megértését. Elsődlegesen azokra az idő-tér kapcsolatokra fogunk koncentrálni, amelyek összekapcsolják, közvetítik az egyének és a társadalom közötti kölcsönhatásokat, s ezeken keresztül elemezzük a régió fogalmát. Ez lehetővé teszi számunkra, hogy behatoljunk a regionális identitást és a regionális sztereotípiákat kialakító folyamatokba. A régiót alapvetően történeti képződménynek tekintjük. E megközelítési mód fontos elméleti alapja, illetve háttere a HÄGERSTRAND, T. (1970, 1973) által kialakított időföldrajzi felfogás. Figyelembe vettük a geográfusok (főleg PRED, A. 1981, 1984) által kidolgozott elméleteket, melyek a strukturálódási folyamatot az egyén és a társadalom között ható erőnek tekintik. Ez a keret nagyban megkönnyíti a társadalmi és a regionális identitás megértését. A későbbiek során tárgyalandó tételek általános érvényűek, így felhasználható Finnország regionális felosztása fejlődésének megértéséhez, és a regionális öntudat finnországi kialakulásának érzékeltetéséhez is.

II. *Néhány fogalom definíciója*

A régió kifejezés jelen értelmezésünkben egy „közepes méretű” területet je-

lent pl. a finn provinciákat, amelyeket nem lehet közvetlenül megélni, de amelyeket szimbolikus jelleggel beépítünk az öntudatunkba. A régió ebben a felfogásban különbözik a hely földrajzi fogalmától, melyet a mai társadalomföldrajzosok nagyobb része rendszerint egy olyan területi egységnek tekint, amely az egyén mindennapi élete során egyre személyesebb jellegűvé válik (RELPH, E. 1976). Ez a különbségtétel természetesen csak analitikus jellegű, de megkönnyíti a tér szimbolikus dimenziója szerveződésének megértését és az idő-dimenzió szerepének tisztázását a különböző térbeli realitások kialakulásában. Így elmondhatjuk, hogy a régiók relatív függetlenséggel és történelemmel rendelkeznek, ami az intézményi szférákon (irodalmi művekben, napilapokban, tankönyvekben és az iskolai földrajz és történelemoktatás térképein) keresztül jelenik meg. A régióval szemben a helyek explicit módon kapcsolatban vannak az egyének életútjával, élettörténetével.

A *regionális öntudat* egy olyan fogalom, amelyet a geográfusok egy adott régióban élő lakosság összetartozás-érzésének kifejezésére, együvé tartozásának érzékeltetésére használnak (lásd PAASI, A. 1986). A regionális öntudat statikus fogalom, mert nem tartalmaz semmilyen explicit utalást azokra a folyamatokra, amelyek létrehozták. Ugy tűnik, hogy a regionális öntudat természetének megértéséhez meg kell értenünk a regionális közösség természetét, a régió fejlődését és az intézményi szféra tevékenységét és szerepét egy adott régióban élő népesség közös szimbolikus környezetének formálódásában. Ebből a szempontból azok az intézmények fontosak, amelyek meghatározzák a „mi” létünk természetét szemben az „övék”-kel és így a világ térbeli szerkezetét részekre osztják, meghatározva minden egyes rész sajátos természetét. Az oktatás, a tömegkommunikáció és az irodalom a legfontosabb ebből a szempontból, ezek közvetítik a különböző szintű regionális térbeli keretek identitása létrejöttéhez elengedhetetlenül szükséges szimbolikus információkat. Ezek közül a térbeli keretek közül a legfontosabb és a legerőteljesebben szimbolizált a nemzetállam.

Az *elvárások* struktúrájának fogalma nagy jelentőségű az emberek és régiók közötti kapcsolatok megértésében mind egy adott régióban, mind pedig az azon kívül élők számára. Ez a kategória azokra a módozatokra utal, melyek révén az egyének információkat szereznek és rendszereznek az őket körülvevő világról, s melyeket mintegy keretként használnak fel az új tapasztalatok értelmezéséhez. E struktúrák alapja természetesen a szocializáció folyamata, melyben az ember a világról alkotott fogalmakat magáévá teszi. A szocializáció az intézményi gyakorlatban való részvétel segítségével megy végbe, és az egész felnőtt koron át tart (GIDDENS, A. 1979, PRED, A. 1984). A gyermek szocializációjának legfontosabb színtere a család, a társadalmi intézmények közül pedig a kötelező iskolai oktatás és a tömegkommunikáció.

Bár a művelődéskutatók az elvárások struktúrájának fogalmát a kulturális szférával összefüggésben használják, ebben a tanulmányban sokkal szélesebb körű értelmezésére kerül sor. A mi értelmezésünkben e kategória egyszerre utal a régió természeti és kulturális adottságaira, jellemzőire. A régióval összefüggésben az elvárások struktúrája tartalmazhat ismereteket a régió tényleges és elképzelt jellemvonásairól, sőt még mítoszokat is az ott élő emberek jelleméről és mentalitásáról. Bár rendszerint a különböző régiókban és nemzetállamokban élő emberek „karakter”-éről szokás beszélni ezek a mentalításra irányuló jellemzések valójában a *kulturális kontextusra*, az e területen meglévő általános értékekre és normákra utalnak. Ennélfogva nem utalnak

semmiféle „vér szerinti örökség”-re, amely rendszerint az első dolog, ami az ember eszébe jut, ha azt a kifejezést hallja, hogy karakter (PAASI, A. 1984/b).

Mind az egyszerű régiók, mind pedig a nemzetállamok esetében nagyon nehéz megállapítani az elvárások struktúrájának kialakulási idejét és mikéntjét, de az bizonyos, hogy a társadalmi öntudat és a regionális öntudat is csak azután strukturálódhatott, amikor már létrejöttek azok az intézmények, melyek képesek voltak fenntartásukra. A már kialakult struktúrák stabilak és változatlanok maradhattak akkor is, amikor a kérdéses régió szerepe a társadalmi fejlődés során szignifikánsan megváltozott. A finn törzsekről szóló népleírások, amelyek a XIX. század utolsó évtizedeiben jelentek meg, a földrajzi tankönyvekben 70–80 évig szinte változatlanok maradtak, miközben más népek karakterének leírásai korántsem voltak ennyire statikusak (PAASI, A. 1984/b). Az is nagyon jól ismert, hogy a kialakult nemzeti sztrereotípiák egy-egy háború következményeként hirtelen és alapvetően megváltozhatnak. A második világháború előtti finn tankönyvek erősen érzelmi színezetűek voltak. A nyugati kulturális hagyományokat hordozó népeket általában a „legújabb nép”-ként tüntették fel, ezeket a népeket mindig barátságosnak, tisztának, boldognak és szorgalmasnak ábrázolták. A többi, kevésbé ismert kultúrájú népet általában kedvezőtlenebb színben tüntették fel. Ez utóbbi népleírások jellege és hangneme nagyon sokat javult az 1950-es évek folyamán. Ebben a fejlődési szakaszban azok a nemzetek, melyek korábban kedvezőtlenül voltak ábrázolva a tankönyvekben, most alig kerültek említésre. A színesbőrűeket még mindig „alacsonyabb rendű”-nek tekintették a nyugati világ népeihez képest. Ezt a véleményt nagyon gyakran a tankönyvekben lévő fényképekkel is igyekeztek alátámasztani. Az 1970-es évektől végbemenő finn oktatási reform új feladat elé állította az iskolákat, és arra készítette a tankönyvírókat, hogy feladják a nemzeti és regionális karakterekről kialakult korábbi állásfoglalásukat, és határozottan csökkentsék a sablonos, érzelmekre ható elemek alkalmazását.

A régiók esetében közös *térbeli szerepről* beszélhetünk, amely kifejeződik az elvárások struktúrájában is. Ez a szerep a régió történelmi és kulturális jellemzőivel kapcsolatos ismereteken és hiedelmeken alapul, amelyek fokozatosan újratermelődnek a társadalomban, nem feltétlenül a régiók intézményei, hanem akár külső mechanizmusok (pl. az iskolarendszer) által is. Az elvárások struktúrájának egyik legfontosabb kollektív eleme kétségtelenül a *nyelv*, amely megteremti az egyének közötti interakciók legfontosabb alapját (PRED, A. 1984). A mindennapi élet nem más, mint közös nyelv segítségével a „másokkal” végbemenő interakció sorozata (BERGER, P.—LUCKMANN, P. 1975). Mindenki előtt ismert a nyelv fontos szerepe az etnikai kisebbségek identitása szempontjából (LIEBKIND, K. 1984).

A *regionális identitás* nem azonnal alakult ki, hanem a régió fejlődésének része, fejlődése hosszú periódust ölel át, és szükségszerűen megköveteli a társadalom intézményi szférájának fejlődését, amelyben a kérdéses régió intézményesen is jelen van. Az intézményeknek ez a szférája erősíti az adott régió lakosaiban a közösségi érzést, s annak újratermelődési folyamatát. Az intézmények természetesen nem légtüres térben alakulnak ki. A XIX. század végén Finnországban ennek előfeltétele volt egy hatékonyabb munkamegosztás létrejötte, melynek hatása a termelési feltételekben (a centralizáció kezdete), a fogyasztásban és az árucserében (a piaci területek kialakulásában) kezdett

megmutatkozni. Ez volt az a gazdasági alap, amelyen a régiók szimbolikus szerveződése megkezdődött. A modern finn tartományok csak a különböző gazdasági és intellektuális hatások újrafelfedezései, megvalósulásai és kanonizált struktúrái lettek.

III. A régió mint folyamat

Nincs szándékunkban a régió fogalmát a hagyományos földrajzi definíciók szerint megadni, sokkal inkább az a célunk, hogy úgy kezeljük a régiót, mint emberi és társadalmi kategóriát. E tekintetben a kiindulópontunk a társadalom és a térszervezés közötti kapcsolatrendszer. Ahhoz, hogy ebben a felfogásban megérthessük a régió fejlődését, hasznosnak látszik a fogalom két logikai szintre történő osztása, amelyek reprezentálják a konkrét régiók fejlődésének különböző aspektusait a társadalomban. Az itt bemutatott felfogás csak elméleti jellegű, nem alkalmazható egyformán minden régióra. A szintek ebben a keretben lehetnek egészében vagy részben egyidejűek, vagy lehetnek különböző elrendezésűek. Az a célunk, hogy a régiót ne úgy tekintsük, mint egy stabil valamit, hanem úgy mint a társadalmi tevékenység dinamikus visszatükröződését. A régiók tehát születnek és eltűnnek, következésképpen a társadalom regionális felosztása is folyamatosan változik. Azt a folyamatot, melynek során egy bizonyos régió a társadalom térbeli szerveződésének részeként fejlődik, a régió *intézményesülésének* nevezzük. Ebben a folyamatban négy szint elkülönítése látszik célszerűnek: 1. a területi keretek kialakulása; 2. a fogalmi keret létrejötte; 3. az intézményes forma megteremtődése; 4. intézményesülés a regionális rendszer és a regionális öntudat részeként.

A területi forma kialakulása arra a folyamatra utal, melynek során a régió szert tesz határait, s mint világos, egyértelmű, tisztán kivehető egység identifikálódik a társadalom területi szervezetében. A régió határai időnként megváltozhatnak, a régió pillanatnyi alakja nem szükségszerűen árul el mindent kialakulásának történetéről. Így például számos változás történhet, mielőtt elnyeri pillanatnyi alakját (MEING, D. W. 1972, SHORTRIDGE, J. 1984). Nagyon fontos, hogy ismerjük ezeknek a határváltozásoknak a történetét, mivel a régió olyan strukturális elemeket is tartalmazhat, amelyekről úgy tűnik, hogy ma nem tartoznak az adott régióhoz, de korábban akár a régió alapvető összetevőit is jelenthették. A régió alakja lehet rögzített (pl. közigazgatási régió) vagy meghatározatlan, így a régió fogalma, pl. az elvárások struktúrájának elemei (természet, kultúra, a lakosság mentalitása) túlmutat annak korlátain és explicit határain.

Az elméleti keret vagy egy régió kialakulásának stádiumában különböző területi szimbólumok – különösen a régió neve – már kialakulnak, amelyek tipikusan jellemzik az adott régió szerepét mind a helyi lakosság, mind pedig a területen kívül élők regionális öntudatában. Ez a fokozat már sokkal explicitebb kapcsolatban van a tudatformákkal, mint az első szint, mert a régiók képének kialakulása, azaz az elvárások struktúrájának újratermelődése szoros függvénye a társadalom és az egyén viszonyának. A társadalmi intézmények szférájának fejlődése és a szervezetek különösen fontos szerepet játszanak ebben a folyamatban. Az intézmények szférája magában hordozza a régió hagyományait (annak szerepét a társadalom térbeli szerveződésében)

és újratermeli a társadalmi tudatot, és ennek részeként a regionális öntudatot. A regionális szimbólumok bővülő használata – különösen az elnevezéseké – valószínűleg nagy jelentőségű az *idődimenzió* szempontjából. A történelemben eléggé természetesnek vehető az a gyakorlat, hogy kialakul a régiók kontinuitása, pl. a régiók intézményesült nevének használata olyan időszakokban, amikor ez az elnevezés még nem került be a köztudatba vagy lehet, hogy egyáltalán nem volt ismert a lakosság körében, illetve a társadalom intézményes szféráiban. Ez az aspektus nagyon fontos a regionális identitás különböző szintjeinek formálódásában, pl. a nemzetállamok és a kisebb régiók esetében.

Valójában a második és a harmadik szint egyidejű megjelenései ugyanannak a szakasznak, mivel az intézmények fejlődése természetes összefüggésben van a régió nevének és egyéb területi szimbólumainak elterjedt használatával. A régió képét és az identitás kritériumait a lakosság körében közvetítő társadalmi és regionális intézmények fejlődése nagyon jelentős az érintett társadalom tagjai regionális öntudatának újratermelődése szempontjából. Az intézmények fejlődése itt nemcsak a formális intézményekre vonatkozik, hanem azokra a társadalmi folyamatokra is, amelyekben kialakul egy speciális terület sajátos neve mindazon társadalmi szervezetekkel és intézményekkel együtt, amelyek szimbolikus apparátusukon keresztül (név és egyéb más szimbólumok mint zászló stb.) és/vagy hatókörükön (pl. piaci vonzáskörzetek) keresztül. Ezek egyrészt a területi szimbólumok megerősítését szolgálják, másrészt befolyásolják a régió image-ének alakulását.

Egy régió intézményesülése történelmileg meghatározott folyamat, s ha egyszer a régió már kivívta státusát, mint a társadalom területi szervezetének szerves része, és már beépült a lakosság regionális öntudatába, akkor már rendszerint az adott társadalom újratermelésének intézményesített részévé válik. Ebből a szempontból összekapcsolódhat a gazdasági és politikai fejlődéssel, és azok társadalmi változásaival. Ezek a mechanizmusok a legfontosabbak a regionális rendszer (pl. új régiók) kialakulása szempontjából. Mivel a régió intézményesülése magával hozza a fogalmi változást, a regionális öntudat újratermelődésének szempontjából azok lesznek a legfontosabb intézmények, amelyek kialakítják, formálják, irányítják és ellenőrzik a szimbolikus környezet tartalmát. Egy nemzetállam szempontjából a legfontosabb faktor természetesen az iskolák által nyújtott oktatás. A földrajzi és a történelmi nevelés rendszerint a szocializáció legfontosabb eszközei a nemzetállam számára. Ezek a tantárgyak oltják be a gyerekekbe a tér alapvető képzeit és annak földrajzi és történelmi alapjait. A földrajztanítás a nemzetállamnak az államok rendszerében betöltött szerepével és az állam belső regionális rendszerével kapcsolatos felfogásokat, gondolatokat továbbítja.

Amint azt a fentiek mutatják, a finn iskolai földrajztanítás történetileg nagyon fontos szerepet játszott a regionális öntudat alakításában, mind a reális tudásanyagot, mind pedig a sztereotípiákat tekintve (PAASI, A. 1984/a). Logikusnak tűnik, hogy az iskolai földrajztankönyvek nagyon hatékony szerepet játszottak a régiókkal kapcsolatos elvárások struktúrájának kialakításában és fenntartásában.

A szociológia klasszikus teoretikusai különösen DURKHEIM, E. (1964) mélyrehatóan elemezték a munkamegosztás fejlődésének társadalomra gyakorolt hatását. Teljesen megalapozott az a felfogás, mely szerint a helyi tradíciók szerepe csökkenni fog, ezzel szemben a különböző „általános” tényezők és feltételek egyre nagyobb sze-

repet játszanak majd a társadalom tevékenységében és öntudatának formálódásában. Az emberek szerveződése olyan alapvető érdekezésség fázisán megy végbe, mely közel hozza egymáshoz s tömöríti őket. A térbeli tudat formálódásának szempontjából ez az az időszak, amikor Erich Fromm kifejezését használva az „anonim hatalom” jut főszerephez (FROMM, E. 1941). Ez alatt azt értjük, hogy a kommunikációs felelősség és a szocializációs folyamat áthelyeződik a kis közösségekből a társadalmi intézményekbe. Ugyanakkor ahogy a kis közösségek – mint az emberi létezés alapvető térformái – kezdik elveszíteni meghatározó szerepüket a munkamegosztás fejlődésével, a regionális öntudat mind szélesebbé és jelentősebbé válik, elsődlegesen az újságok és a tankönyvek lapjain és más irodalmi alkotásokban nyerve kifejezést. A régiók szempontjából ez az egyik feltétele a szélesebb körű elvárási struktúrák kialakulásának, amelyek elválhatnak az egyén közvetlen, mindennapi világától, és a kollektív térbeli szerepek felé orientálódhatnak.

A finn nép regionális öntudatának fejlődése szempontjából érdemes megjegyezni, hogy a finn provinciák akkor jelentek meg a társadalmi tudatban és kezdtek egyre jelentősebbé válni, amikor a munkamegosztás egyre jobban elmélyült. A XIX. század vége felé a helyi tradíciókat egyre inkább a külső tradíciók váltották fel, amelyek megkívánták a társadalmi intézmények szférájának növekedését, s ezek később a társadalmi tudat újratermelésére koncentráltak. Finnországban a munkamegosztás térbeli hatásai kétségtelenül fontosak voltak a regionális öntudat fejlődése szempontjából abban az értelemben, hogy a régiók közötti migrációk következményeként szembekerült egymással a betelepülő és az őslakosok kulturális hagyományrendszere. A lokális és kulturális jegyek különbözősége akkor jelentkezik a legnagyobb mértékben, ha a térbeli munkamegosztás gyenge. Finnországban a munkamegosztás mindinkább kiszélesedett és elmélyült, de a régiók örökölt struktúrája nem tűnt el teljesen. Sőt, ellenkezőleg, a társadalom struktúrájának 1950–1970 közötti gyors változásai egy igen széles folyamatot indítottak el a „gyökerek” és a regionális identitás kutatásában. A finn régiók örökölt történeti struktúrája még mindig fontos, legalábbis a turizmus szempontjából, mert általában egy régió image-e az, ami vonzza a turistákat. A probléma természetesen nemcsak kulturális jellegű, de nagyon fontos a regionális politika és a turizmus szempontjából is. A régiók örökségének „eladása” nagyon jelentős lehet a regionális fejlődés és fejlesztés szempontjából is.

A régió intézményesülési folyamata szempontjából a kulminációs pont és a leginkább hivatalos lépés kétségtelenül a szuverenitás elnyerése a közigazgatás szférájában. Ez az a pillanat, amikor a régió a társadalom térbeli szerveződésének integráns részévé válik. A regionális öntudat kialakulásának azonban ez nem szükségszerűen a legfontosabb jegye. Bár a közigazgatási státus megszerzése rögzíti a regionális identitás területi kereteit és megteremtí alapjait, sokkal fontosabbak azok a társadalmi intézmények, amelyek aktívan hozzájárulnak a regionális öntudat újratermeléséhez, hatnak a mindennapi gyakorlatra azzal, hogy információkat közvetítenek az adott területről.

A negyedik szint egy adott régió fejlődésének bármelyik stádiumára utalhat, miután a régió már a társadalom térbeli szerveződésében (nem szükségszerűen közigazgatási) és a társadalmi tudatban, valamint a regionális öntudatban elfogadottá vált. Ezen a szinten a régióknak már sajátos struktúrája van, melyet a társadalmi intézmények folyamatosan újratermelnek. A geográfusok az 1970-es évektől kezdve ezt úgy minő-

sítik, hogy a régióknak már identitása van, amely magába foglalja nemcsak az identitás anyagi alapjait (természet, térbeli, struktúra, kultúra, gazdasági rendszer), de az ún. „mentális szférát” is, azaz azokat a képeket, képzeteket is, amelyek együtt alkotják az elvárások struktúrájának bázisát. A negyedik szint így valójában az állandó intézményesülési folyamat fogalmi keresztmetszete és ezért annak a folyamatnak a logikai része, mely fokozatosan alakul az adott társadalom fejlődésével összhangban.

A regionális identitás olyan fogalom, amely egy bizonyos régió lakosságával kapcsolatos, és így sok tekintetben analóg a regionális öntudat kategóriájával. Ugyanakkor, ha a fogalmat szélesebb értelemben a regionális rendszer természeti és társadalmi fejlődésének leírására használjuk, vagy leszűkítjük a regionális öntudat értelmezésére, nagyon tömör interpretáció alakul ki belőle. A regionális identitás elmélete sokkal mélyebb elemzést igényel.

IV. A regionális identitás

A „regionális identitás” összekapcsolja a régió objektív anyagi (természet, kultúra, gazdaság) és szubjektív (individuális, kollektív képviselőit) dimenzióit. A hely identitásához hasonlóan ez is elméleti kategória, amelyet azért fejlesztettek ki, hogy jellemezni lehessen az ember és természeti, kulturális és társadalmi környezete közötti kapcsolatokat. Mint már hangsúlyoztuk, a hely fogalmát ebben a felfogásban személyes kategóriaként kell értelmezni, amely egyénileg épül fel a személy mindennapi tapasztalatain és cselekedetein keresztül, ugyanakkor a régió, ahogy ebben a tanulmányban mi értelmezzük, az intézményi szférán keresztül jut el az egyénhez. A régió lényege és történelme az intézményes gyakorlaton keresztül közvetítődik az egyénhez.

A regionális identitás elméleti kategória s mint ilyen, nem annyira nyilvánvalóan jelentős az egyén mindennapi életében. Olyan kategória, mely ötvözi azokat az elemeket, amelyek alapvetőek a régió intézményesülési folyamatában, és amelyek ehhez kapcsolódóan megjelennek az elvárások struktúráiban is. A regionális identitásnak szerepe van a régióban és a régióon kívül lakó emberek társadalmi osztályozásában is. Hasznosnak tűnik azonban néhány más elem elkülönítése, amelyek a regionális identitás fogalmából erednek. A regionális identitást nem lehet csupán az adott régióban élő népesség regionális öntudatára korlátozni, hanem ehelyett annak a régióban és az azon kívül élők regionális öntudatát a régió anyagi és „mentális” adottságait (elvárások struktúrája) és a regionális öntudat folyamatos újratermelődését magában foglaló intézményesülési folyamaton kell alapulnia.

Az alapvető különbség a régió identitása és a lakosság regionális identitása között áll fenn, amely részben összefüggésbe hozható a regionális öntudattal. A geográfusok tradicionálisan a lakosság regionális identitására a regionális öntudat fogalmával utalnak (MORGAN, F. W. 1939, WHITTLESLEY, D. 1954, GILBERT, E. W. 1960, GILBERT, E. W.—LITT, B. 1960, DICKINSON, R. 1970, SAARINEN, T. 1976). Célszerűnek tűnik a regionális öntudat két részre osztása: 1. a regionális közösséggel való azonosulás, 2. a régió szerepe a regionális öntudat hierarchiájában. Ez utóbbi arra a tényre utal, hogy az ember ugyanabban az időpontban számtalan regionális egység keretei között él, amelyek számára különböző jelentőségűek és különbözőképpen szim-

bolizálódnak attól függően, hogy milyen fontosak az adott társadalom számára (KNIGH, D. 1982). Minél nagyobb a régió, annál szimbolikusabb jelentésekkel kell rendelkeznie. A regionális öntudaton belül hasonlóképpen hierarchikus az elvárások struktúrája, tartalma változik a különböző regionális szinteken, az egyén közvetlen környezetétől kezdve a nemzetállamig és végül a globális közösségig.

A regionális közösséggel való identitás ugyancsak két szintre osztható: 1. *tényleges* és 2. *szellemi* azonosulás. Az első az egyének közötti tényleges viszony (általában négy szemközti) azokra a kapcsolatokra utal, amelyek bizonyos módon kötődnek a régióhoz (pl. részvétel a regionális szervezetekben), vagy olyan gyakorlati tevékenységek, amelyekben a régió problémamentes közös kulturális bázisként jelenik meg. Ezekbe a tevékenységekbe olyan emberek kapcsolódnak be, akik ugyanazt a nyelvet (vagy dialektiust) beszélik, vagy ugyanazok az elvárásai a tér és idő szerveződésének vonatkozásában. A mindennapi közösség szerepe nyilvánvalóvá válik a migráció esetében, amikor a bevándoroltak összeütközésbe kerülnek az új régió elvárásai struktúráival, mely megköveteli az új kultúrához való alkalmazkodást. A szellemi azonosulás arra az „azonosulási kép”-re utal, amelyet például a régió tömegkommunikációs eszközei közvetítenek az egyén felé. Ebben az összefüggésben beszélhetünk „írott identitás”-ról is (LÖNNQUIST, B. 1985), amely a helyi újság lapjain, regényekben stb. jelenik meg, tükrözve a régió eszmei azonosságát. Ez tipikusan azért jelenik meg, hogy képet adjon az egyének közötti szolidaritás létezéséről. Az újságok esetében ezek a kifejezések viszont tükrözik a tömegtájékoztatás alapvető társadalmi funkcióit, pl. közös társadalmi értékeket teremtenek az újság terjesztési körén belül. Egy konkrét példa Finnországban a regionális fejlődés egyenlensége, amely teljesen új regionális terminológiát alakított ki a fejletlen területek napilapjaiban. Különösen tipikus az a jelenség, hogy a régió fejlődésére vonatkozó bonyolult gazdasági és politikai kérdések egy része misztifikálódott. Ugy véltek, hogy ezek a kérdések rendkívül bonyolultak, s hogy a területek hatnak egymásra és nem a politikai döntéshozók vagy a gazdasági viszonyok (GREGORY, D. 1978). A regionális terminológia az 1970-es években rendkívül népszerűvé vált Finnországban. Az egyik indikátor az ideális azonosulásról, a „regionális szellem”-ről folytatott viták voltak. Ezt a kifejezést előszeretettel használták a regionális napilapok. Ezek a kifejezések a XIX. század végén keletkeztek és a Helsíki Egyetem regionális alapon szerveződő hallgatói egyesületei révén kerültek használatba.

A szociológusok és a művelődéskutatók kifejezésre juttatták, hogy az etnikai csoportok meghatározása társadalmi folyamatokban megy végbe, és egy csoport kialakulásának előfeltétele, hogy felbukkanjon az a valaki vagy valami (személyek, intézmények, szervezetek), amelyek képesek az alapvető definíciók meghatározására (PAASI, A. 1984). Az etnikai csoport kialakulásának kiindulópontja általában maga egy társadalmi csoport. Ha a régió az osztályozás egyetlen lényeges kiindulópontja, akkor a „külső” definíciók szerepe lényegesen nagyobb. Ez szükségszerűen hangsúlyozza az intézményi szféra szerepét, s ez a szerep úgy jelenik meg, mint társadalmi kontroll, s végül mint hatalom. A régió identitása „szubjektív” és „objektív” részre is osztható. Az előbbi azokra az elképzelésekre utal, amelyekkel: 1. az ott lakók és 2. a régió kívüli élők rendelkeznek az adott régióról. A második pedig azokra az osztályozásokra vonatkozik, amelyeket a különböző diszciplínák képviselői kutatási eredményként alakítottak

kí, pl. olyan regionális felosztások, amelyek a természeti környezetre, kultúrára, tájakra stb. épülnek. Ez a rendszerint statikus identitás valójában a régió egyik hagyományos földrajzi meghatározása. Az „objektív” kifejezés használata itt nem utal a régió természetének semmilyen ontológiai jellegű megközelítésére. A regionális felosztások egy szempontból objektívek t. i. bizonyos objektív kritériumok alapján jöttek létre (mely kritériumok kiválasztása természetesen szubjektív döntés eredménye). A regionális felosztások nem szükségszerűen objektívek, ami az érintett társadalom regionális rendszerének fejlődését illeti, mivel pl. ha a regionális felosztás természeti feltételeken alapul, nem szükségszerűen tükrözi vissza a társadalom és térbeli szerveződése közötti dinamikus kapcsolatokat.

Egy régióról kialakított belső és külső elképzelések rendszerint alapvető részei egy régió identitásának, és az elvárások struktúrájának fogalma hasznos lehet ezek megértéséhez. Ezek az elképzelések, képzetek részét képezik a régió dinamikus kontinuitásának. Mint fentebb állítottuk, az elvárások struktúrája és a régió közti viszony nem állandó, mivel az első tényezőre az a jellemző, hogy a régió történelmére és korábbi jegyeire utal, amelyek természetesen reprodukált formákban ma is tovább élnek az intézmény-szférában. Másrészt az utóbbi általában a jövő felé irányul. Az elvárások struktúrája tartalmazhat olyan elemeket is, amelyek nem közvetlenül a kérdéses régióból erednek, de beágyazódtak a régió kívüli regionális öntudatba. A régióról alkotott képek – mind a belsők, mind pedig a külsők – rendkívül fontosak ma a turizmus szempontjából. Ebből a szempontból is nagyon lényeges, hogy megértsük a régió intézményszerűségi folyamatát.

V. Összegzés

Az elvárások struktúrája nagyon fontos kategória, mely elősegítheti a társadalmi klasszifikáció megértését, és amely a való világ természeti és kulturális jegyein alapul. Ha a fogalom konkrét szituációkban az idő-tér viszonyokhoz kapcsolódik, akkor felhasználható a térbeli tudat hierarchikus természetének elemzésére is. A földrajzi kutatás szempontjából és különösen a regionális földrajz nézőpontjából a régiók elvárási struktúráinak megértése megköveteli a régiót létrehozó és a regionális öntudat részét alkotó történelmi folyamatok elemzését. Ahhoz, hogy megértsük az elvárások struktúrájának egyik generációtól a másikig történő továbbvitelét, meg kell határozni az intézményi szférát, amely állandóan újratermeli ezeket a struktúrákat, és módosítani is tudja azokat a társadalom fejlődésének folyamatában.

Fordította: dr. Huszti Judit

IRODALOM

- BERGER, P.—THOMAS, L. 1976: The Social Construction of Reality. A Treatise in the Sociology of Knowledge. Penguin Books, Harmondsworth.
- DICKINSON, R. 1970: Regional Ecology. The Study of Man's Environment. John Wiley, New York.

- DURKHEIM, E. 1964: *The Division of Labour in Society*. Free Press, New York.
- FROMM, E. 1941: *Escape from Freedom*. London.
- GIDDENS, A. 1979: *Central Problems in Social Theory: Action, Structure and Contradiction in Social Analysis*. University of California Press, Berkeley.
- GILBERT, E. W. 1960: The idea of the region. *Geography* 45, pp. 157–175.
- GILBERT, E. W.–LITT, B. 1960: Geography and regionalism. In: Taylor – Griffith (eds.): *Geography in the Twentieth Century*. Methuen, London.
- GREGORY, D. 1978: *Ideology, Science and Human Geography*. Hutchinson, London.
- HÄGERSTRAND, T. 1970: What about people in regional Science? *Papers of the Regional Science Association* 24, pp. 7–21.
- HÄGERSTRAND, T. 1973: The domain of human geography. In: Chorley, Richard (ed.): *Directions in Geography*. Methuen, London.
- KNIGHT, D. 1982: Identity and territory: geographical perspective on nationalism and regionalism. *Annals of the Association of American Geographers* 72. 4. pp. 514–531.
- LIEBKIND, K. 1984: *Minority Identity and Identification Processes: A Social Psychological Study*. Societas Scientiarum Fennica, Commentationes Scientiarum Socialium 22. Helsinki.
- LÖNNQUIST, B. 1985: Identitet som kulturell resurs och manifestation. *Nord-Nytt* 26.
- MEINIG, D. W. 1972: American Wests, preface to a geographical interpretation. *Annals of the Association of American Geographers* 62.2. pp. 159–184.
- MORGAN, F. W. 1939: Three aspects of regional consciousness. *Sociological Review* 31. pp. 68–88.
- PAASI, A. 1984/a: Aluetietoisuus ja alueellinen identiteetti ihmisen spatiaalisen sidoksen osana (Summary: Regional consciousness and regional identity as part of man's spatial ties). *Publications of the Society of Planning Geography* 13. Helsinki.
- PAASI, A. 1984/b: Kansanluonnekäsitteestä ja sen käytöstä suomalaisissa maantiedon kouluoppikirjoissa – tutkimus alueellisista stereotyyppioista (Summary: The concept of national character and its use in Finnish school geography textbooks – a study of regional stereotypes). University of Joensuu, *Research Reports of the Faculty of Education* No. 2.
- PAASI, A. 1986: The institutionalization of regions: a theoretical framework for understanding the emergence of regions and the constitution of regional identity. *Fennia* 164. I. pp. 105–146.
- PRED, A. 1980: Social reproduction and the time-geography of everyday life. *Geografiska Annaler* 65B, pp. 5–22.
- PRED, A. 1984: Place as a historically contingent process: structuration and time-geography of becoming places. *Annals of the Association of American Geographers* 74.2. pp. 279–297.
- RELPH, E. 1976: *Place and Placelessness*. Pion, London.
- SAARINEN, T. 1976: *Environmental Planning, Perception and Behaviour*. Houghton Mifflin, Boston.
- SHORTRIDGE, J. 1984: The emergence of "Middle West" as an American regional label. *Annals of the Association of American Geographers* 74.2. pp. 209–220.
- WHITTLESEY, D. 1965: The regional concept and regional method. In: James, P.–Jones, E. (ed.): *American Geography, Inventory and Prospect*. Syracuse University Press, pp. 19–68.

PERCZEL KÁROLY:

A MAGYARORSZÁGI REGIONÁLIS TERVEZÉS TÖRTÉNETÉHEZ

A történetet nem objektív kívülállóként, hanem mint a tervezés egyik kezdeményezője és aktív résztvevője szubjektivitástól sem mentesen írom meg, de szigorúan ragaszkodva a tényekhez.

I. A felszabadulástól 1957-ig

Magyarországon a regionális tervezés a felszabadulást követő években kezdődött. Ez a megállapítás arra a tervfajtaára vonatkozik, amely több települést magában foglaló, összefüggő terület fejlesztésére és rendezésére készül. Ennek alapvető célja a települések egymás közti kapcsolatai, munkamegosztása, együttműködése jövőbeli alakulásának fő irányvonalait vagy változatait felvázolni a helyi feltételek ismerete alapján. Célja a helyi, regionális és az országos irányító szervek és a lakosság tevékenysége számára támpontokat adni a fejlesztési stratégia optimális lehetőségeihez.

Egy ilyen tervezést nem lehet csak szakmai, szakágazati szempontnak alárendelni. Csak akkor tölti be hivatását, ha a természeti adottságok, a gazdasági, társadalmi, területi sajátosságok, a szociális, ellátási, valamint műszaki infrastruktúrák, az urbanizáció és a technikai fejlődés helyi-területi különbözőségének alapos elemzésén alapul, és a jövőbeli fejlődés kilátásait is prognosztizálja.

Ilyen jellegű tervezés 1945 előtt nem volt. Bár előzményeképpen igen hasznos volt az a közigazgatási szempontú országos elemzés, amit a Magyarfi-féle és a Teleki Pál-féle, majd az Államtudományi Intézetben Bibó és Mattyasovszky végeztek.

1. Külföldi példák hatása

Hatással voltak a magyar regionális tervezés megkezdésére a felszabadulás után ismertté vált külföldi példák, amelyeket az USA-ban, Nagy-Britanniában, a Szovjetunióban és Franciaországban készítettek. Ezen irodalom beszerzésére az Országos Építésügyi Kormánybizottság (Fővárosi Közmunkák Tanácsa) szolgálati útra kiküldött a három nyugati fővárosba.

Elsősorban az akkor már megvalósítás stádiumában lévő USA-beli Tennessee-völgy regionális terve keltett figyelmet, amely egy nagy folyó völgyének vízkincs-felhasználása segítségével az akkor legfejlettebb technológia kutatása, ipari, fejlesztési és

termelési felhasználása céljából készült, és egyúttal a munkanélküliséget is csökkentette. Erre hivatkoztam 1946-ban az „Uj Építészet” c. folyóiratban megjelent hosszabb, „Kell-e országos építési keretterv?” c. tanulmányomban, amely először vetette fel országos regionális fejlesztési terv készítésének szükségességét.

A külföldről behozott anyagból váltak ismeretessé Nagy-Britannia „Town and Country Planning”-jénál megjelent publikációk, ott a tervek fő célja a válsággazatos körzetek munkanélküliségének új munkahely-telepítésekkel való csökkentése és a túlszűfolttság káros tüneteivel küzdő London környékének tehermentesítő fejlesztése volt. Az új dokumentumok közt voltak a Szovjetunió új ipari várostelepítéseit megalapozó és a háborúban elpusztított területek újjáépítését regionális szinten megalapozó regionális tervek. Jelentős figyelmet keltett a Le Corbusier által javasolt, egész Franciaországot átfogó újjáépítési terv, amely „Ville Linéaire” elnevezésű várossávokat telepített volna a Párizsból kiinduló fő vasút- és autópályákon mentén összefüggő várossávokba többszáz km hosszúságban, amelyekben a lakóterületi sávokat közlekedési és zöldterületi sávok választották volna el az ipari területsávoktól és a sávok közti területet mezőgazdasági, erdőgazdasági és üdülő célokra tartalékolták volna. Ez a városrendszer sugarasan vezetett volna az ország szélein kifejlesztett nagyvárosok felől a központi Párizs felé, növelve annak jelentős, központi szerepét. Ez a területi rendszer a Szovjetunióban akkor új várossáv-koncepciót tervező Miljutin terveit vette át, amelyek alapján többek között Sztálingrád háború utáni terve is készült. Ez a Le Corbusier-koncepció gyakorlatilag megvalósíthatatlan volt, mert a háborús pusztítás után teljesen a régi településhálózat elvetésén alapult, és mindent újonnan létesített volna.

2. A magyarországi regionális koncepciók kezdetei a felszabadulástól 1957-ig

A Magyarországon 1946-tól kezdődött tervezés realiztikusabb volt. Bár ez is a rombadőlt ország helyreállítását, újjáépítését tűzte ki célul, az Országos Építésügyi Kormánybizottság, ahol akkor dolgoztam, és az Újjáépítési és Közmunkaügyi Minisztérium fő eszköze a romhelyzetcímzés, a rombontás és a helyreállítás volt.

A Fővárosi Közmunkák Tanácsánál közreműködésemmel is készültek utópikus, irreális elképzelések a fővárosban felmért 80%-os romosodás és 20%-os teljes pusztulás, valamint az egész közlekedéshálózat, az összes híd rombadőlésének túlbecslése folytán. A meglévő, sugarasan Budapestre központosuló közlekedési hálózatot, a túlkonzentrált fővárost és a főváros sugárutas, a belvárost túlszűfoltoló városszerkezetét nem kívántuk megtartani. Ehelyett a folyóval párhuzamosan terjeszkedő, sávvárossá akartuk átalakítani Budapestet, és annak tehermentesítésére a Duna és a Tisza mentén akartuk a meglévő városokat kiemelten fejleszteni.

A romhelyzet alapos vizsgálata és feltérképezése után és az utópikus tervek elkészítése közben megszüntették a Fővárosi Közmunkák Tanácsát és az Országos Építésügyi Kormánybizottságot, és ez utóbbi feladatkörét az Újjáépítési és Közmunkaügyi Minisztériumnak adták át. A minisztérium az akkori koalíciós alkudozások során a Nemzeti Parasztpártnak jutott, és így ott kevésbé foglalkoztak a fővárosi problémákkal, ott a falvak és a földreform, a mezőgazdaság, a parasztság szempontjai voltak a döntők.

3. A földreform mint a regionális tervezés kiindulópontja

A földreform 1945 és 1948 között az ország egész társadalmát megmozgató és átalakító változás volt. A nagybirtokokat kis paraszti parcellákra osztották, és ez teljesen megváltoztatta a falvak helyzetét is, mert egyúttal 400 000 házhely kiosztásával is együttjárt. Az új gazdák a földön kívül új házhelyet is kaptak. A házhelyekül szolgáló telkeket is a helyben választott földosztó bizottságok tűzték ki, a választott helyszínen. Ezáltal meghatározták a falvak növekedési irányait, és beépítési területeit, sőt, egész sor új falut is létrehoztak. A földosztó bizottságok azonban nem ismerték sem a településfejlesztés szakmai, sem a lakóterület egészségügyi és környezeti igényeit, sem a megközelítés közlekedési és közműigényeit, nem törődtek a szomszéd falvakkal és városokkal való kapcsolatokkal sem. Ezért sorozatos hibákat követtek el, elsősorban a topográfiai, természeti környezethez nem alkalmazkodtak, és nem hagytak helyet a köztisztviselőknek, az ellátási létesítményeknek, parkoknak, néha az utcáknak sem. Igen sok házhelyet telepítettek egészségtelen területre, vagy bűzlő állattelepek mellé.

Az Újjáépítési és Közmunkaügyi Minisztériumba akkor kerültem át a Fővárosi Közmunkák Tanácsától, amikor Veres Péter író lett a miniszter. A Falurendezési Osztály előadója, később osztályvezetője lettem. Feladatomban a házhelyosztások településfejlesztési, társadalmi, környezeti településhálózati szempontból való felülvizsgálata és áttervezése volt. Végeredményben a minisztériumnak 2800 község házhelyrendezését kellett módosítania és tervvel ellátni. Ehhez egy, az osztály részét képező ún. rajztermet szerveztem fiatal mérnökökből, építészekből, közigazdászokból. Mikor sok lett a feladat, ebből a rajzteremből alakítottam ki a Területrendezési Intézetet (TERINT), amely már négy osztályra oszlott, amelyek közül az egyik a Regionális Tervező Osztály volt, amelynek egyik feladata a házhelyosztások településközi kapcsolatainak felülvizsgálata, az egészséges falunövekedési irányok meghatározása és a regionális szintű ellátás biztosítása volt. A házhelyosztási területeken nyílt lehetőség a régi falvakban hiányzó közösségi és alapellátási intézmények elhelyezésére, pótlására. Sok falu ezáltal új központot kapott. Ehhez a regionális összefüggéseket is meg kellett vizsgálni, mert a magasabb szintű intézményeket, középiskolákat, kultúrotthonokat, rendőrséget, postát, sokfajta üzletet, vásárterületet, pihenőparkot minden faluba nem lehetett telepíteni, más falvakból a legjobban megközelíthető falvakban kellett kielégíteni a szomszédos falvak igényeit is, így keletkezett a falusi regionális szolgáltatások körzeti rendszere.

A házhelyosztási terveket és felülvizsgálatokat a belügyminiszter, az akkor ugyancsak parasztpárti Erdei Ferenc rendelte meg a TERINT-nél, amelynek anyagi létfenntartását a „belügy” közigazgatási jellegű megbízásai adták.

A belügyhöz tartozott akkor az Államtudományi Intézet. Erdei Ferenc létrehozta a TERINT és az Államtudományi Intézet kapcsolatát és együttműködését. A mezőgazdaság kisbirtokra alapozott fejlesztését, a falvak egymás közti és városok felé, főleg a mezővárosokkal való közlekedés fejlesztésének lehetőségeit kellett feltárni közös erővel.

Erdei Ferenc különös súlyt helyezett a Nagyalföld községeire, mezővárosaira és tanyavilágára. A tanyavilág lakossága volt a legnagyobb probléma, mert teljes elszegelyezésben élt. Bár helyzetük termelési szempontból előnyös volt, de a villany és az

utak hiánya a kultúrától, az ország többi részeitől, a városoktól, sőt az iskoláktól való teljes elszigeteltsége a társadalom leghátrányosabb helyzetű rétegévé tette lakóit. Ugyanakkor a háború alatt és után a tanyai lakosság 1 800 000 főre duzzadt fel, sok új tanya keletkezett. Tanyán jóval többen laktak, mint Budapesten.

Az Erdei Ferencel folytatott tárgyaláson született meg a „Tanyai Tanács” megszervezésének gondolata. Ennek célja három összetevőből alakult ki. Egyrészt Erdei Ferenc állította fel azt az elvet, hogy ahol tanyás területen jól megközelíthető helyen községi tanácsházát és üzletet építünk, ott a tanyai lakosok ezek mellé költöznek, és rövidesen új falu fejlődik ki.

Részemről jött a tanyai lakosság jól megközelíthető központokba telepíthető regionális alapellátásának elve, vagyis a megmaradó tanyák számára ellátási közintézményi és iskolaközpontokat kell létrehozni, és végül Bibó István adta hozzá a tanyai területek új közigazgatási beosztásának elveit, hogy az új községháza és a központ milyen területre terjessze ki hatását a tanyavilágban, így a nagy területű mezővárosok közigazgatási területeit kisebb községi területekre kellett felosztani.

E hármast alapon jelöltük ki a Nagyalföld 133 lehetséges tanyaközpont hipotézisét, hozzávetőleges helyeit. A két bázisintézetből a helyszínre küldött helyki-jelölő csoportok ezt a javaslatot megtárgyalták a tanácsokkal, a földosztó bizottságokkal és a tanyai lakossággal. Ennek eredményeként 88-ra csökkent a reálisan kialakítható tanyaközpontok száma, majdnem mind beépítetlen, szabad területeken lévő útkereszteződésekénél. Ezek közül azonban végül is csak 28 helyen indult meg valóban tanyai községi tanácsház építése és ezekből valóban új falvak, a TERINT által szakszerűen tervezett falvak nőttek ki. De 60 kijelölt helyen a tanyaközpontok kudarcba fulladtak, senki nem költözött oda.

A TERINT megtervezte kb. 30 új tanyaközpont-falu és még 2800 felülvizsgált házhelyosztási terület rendezési tervét. Ezek elkészülte után meghívtam a kormány tagjait és a köztársasági elnököt a tervek és a falumodellek megtekintésére.

Rákosin kívül mindenki eljött. Ennek a kormánylátogatásnak az volt az eredménye, hogy az addig minisztériumi osztályként működő TERINT-et a Gazdasági Főtanács ülésén intézetként megalapították, és attól kezdve kapott rendszeres költségvetési ellátást, akkortól bízta meg a TERINT-et az Országos Tervhivatal városrendezési és regionális tervek készítésével. Így alakult ki a magyar regionális tervezés és a településhálózat-tervezés első kiinduló pontjává a „városhiányos területek” meghatározása.

A TERINT-ben 1948-ban alakítottam meg a várostervezési, regionális tervezési és a településkutatási osztályokat. Ezek a területi vizsgálatokat az ország egész területére kiterjesztették. 1949 első félév végére már nagyjából készen volt az első országos méretű regionális vizsgálat, amely az akkor rendelkezésre álló statisztikai anyagon és egy sor helyszíni vizsgálaton alapult.

Ezt fel tudtuk használni az 1948–49-ben már előkészületben lévő első öt-éves terv első változatához, amely a nehézipar és a bányászat fejlesztését szolgálta. A falufejlesztési elképzeléseket a Nemzeti Parasztpárt igyekezett ebbe beleilleszteni.

4. A nehézipari fejlesztésre irányuló regionális tervezés

Berei Andor, a Tervhivatal akkori elnöke számára a legfontosabb teendő Budapest, Miskolc, Ózd és a tervezett Duna menti vasíparon alapuló városfejlesztés volt. A vezetés a vas és acél országára gondolt, amit elleneztem egy akkori előadásomban, amelynek szövege megmaradt. Helyette az alumínium és az élelmiszeripar fejlesztését javasoltam.

Miskolc város tervéhez egyetlen alapadatot közölt Berei, hogy az akkor 60000 lakosú Miskolcot 10 év leforgása alatt 300 000 fős, nehézipari várossá kell fejleszteni, amiből persze nem lett semmi. Mivel azonkívül más adatot nem kaptunk, egy Sajó-völgyi regionális tervvel igyekeztünk a város tervét megalapozni. Ebben vetettük fel először a későbbi Kazincbarcika, mint új város javaslatát Miskolc túlzott ipari koncentrációjának tehermentesítésére, éspedig elsősorban új bányászvárosként, mellékesen jövőbeli vegyipari bázisként is, szénosztályozó és mosóüzemet is javasoltunk oda.

A Dunamenti Vasmű telepítési tanulmányát a nehézipari és közlekedési minisztériumi tervezőkkel együtt dolgoztuk ki. A telepítési dokumentáció szerint Mohács messze a legalkalmasabb helynek mutatkozott, ezért kidolgoztunk egy pécs–mecsek–baranyai regionális tervet, amelyben Komló új várostelepítésére tettünk javaslatot, egy Komlótól Mohácsig tervezett feketeszén-szállító kötélpályával való szállítási kapcsolattal.

A jugoszláviai ércszállításra dolgoztuk ki a mohácsi kikötő tervét. Ehhez készült el Mohács városrendezési terve, amelynek kivitelezését el is kezdték, és amely egy Budapest–Mohács Duna menti urbanizációs fejlesztési és közlekedési sávot is feltételezett. A Mohácsi Vasmű és az új városrész-telepítési koncepcióját később az akkori jugoszláv-ellenes politikai indokok alapján a határ közelsége miatt letiltották. Az új telepítési helyet Dunaújvároson (akkor még Dunapentelén) már regionális tervezés nélkül határozták el felülről. Ez a dokumentáció változatai közt úgy szerepelt, hogy hátrányos feltételei miatt a tervdokumentáció elvetette.

Készült egy Zagyva-völgyi regionális terv is Salgótarján és Hatvan várostervével együtt. Ebben Nagybátony és Lőrinci új városok létesítése szerepelt javaslatként. Nagybátony meg is valósult, bár mire első üteme megépült, addigra kimerültek a környéki szénbányák, amelyet munkaerővel való kiszolgálására telepítettek. Mindezek a regionális tervek, a városrendezési tervek és az ipartelepítési tervek programadatainak kialakításához készültek, mivel a gazdasági tervezéstől ilyet nem kaptak.

Európában egyedülálló volt a magyar regionális tervezés jellege, amelynek specialitása, hogy az egész településhálózatot, beleértve a városfejlesztést is, a mezőgazdasági falvak igényei szempontjából kiindulva terveztük, és ez így maradt a későbbiekben, az OTK időszakában is. Így maradt el az elkülönített városhálózat-tervezés és lett „településhálózat-tervezés” az összes falvak figyelembevételével. Ezért vált első feladatná a „városhiányos területek” meghatározása ott, ahol a magasabb szintű szolgáltatáshoz a falvak lakói nem jutottak hozzá.

5. Az első országos területfejlesztési koncepció és a regionális tervezés megszüntetése

A TERINT működésének első idején kíséreltem meg az első országos területfejlesztési koncepció vázlatát kidolgozni, amit rövid cikkben 1949 elején publikáltam. Ehhez már rendelkezésre álltak az első országos regionális vizsgálat, a főváros és agglomerációja romhelyzetének felmérése és első rendezési koncepciója, az ország egészére kiterjedő házhelyosztási tervezés tapasztalatai, három ipartelepítést alátámasztó kisebb regionális terv. A külföldi regionális tervek túlnyomó része nagy folyók vízbázisára és hajóútvijára telepítette urbanizációs és iparfejlesztési létesítménysorozatait, küszöbön állt a kormány nehézipari fejlesztési programja. Ezen az alapon kiindulva három fő fejlesztési tengely kiemelt fejlesztésére tettem javaslatot: egy északkelet–délnyugati bányászati, nyersanyagbázisra támaszkodó, de vízbázisban szegény, melyet a Duna és a Tisza vízbázisára alapított két észak–déli fejlesztési tengely egészített ki. Ezek fő keresztelési pontjában Budapest központi szerepének igazolását láttuk.

1949-ben a Gazdasági Főtanácshoz elküldtem és a Mérnök Szakszervezet ülésén előadtam országos fejlesztési koncepciómat. Egyetlen érdemi észrevételt nem kaptam, de egy hivatalos politikai vélemény hangzott el, hogy nem helyes országos és regionális terveket készíteni egy intézetben, mivel ez kizárólag a politikai vezetés ügye, egyetlen igazi regionális tervező van, és az Sztálin elvtárs.

A regionális tervezés ezután következő degradálásának jellegzetes kuriózuma a TERINT sorsa. Ezt az első regionális tervezéssel foglalkozó intézetet az Ujjáépítési és Közmunkaügyi Minisztérium keretében szerveztem meg, ez nevezett ki megbízott igazgatójának.

A TERINT tervezési eredményeit a már említett kiállításon bemutatták a köztársaság elnökének és a kormány tagjainak, akik Rákosi kivételével el is jöttek. Gerő Ernő kifogásolta, hogy egy ilyen intézmény kormányhatározat nélkül működik, Vas Zoltán az OT új elnöke szerint a TERINT teljesítménye kitűnő, csak az a hiba, hogy nem az Országos Tervhivatalnál működik. Majd ő sürgősen átveszi. Gerő előterjesztésére a Gazdasági Főtanács ezután következő ülésén megalapította az egy éve már aktívan működő intézetet. Rövidesen következett a Rajk-ügy, amellyel kapcsolatban engem letartóztattak. A TERINT-et Vas Zoltán átvette az Országos Tervhivatalhoz. Először ott megszüntették a regionális és városrendezési tervezést, ehelyett az intézetet a települések ipartelepítési alkalmasság szerinti kategóriákba sorolásával bízták meg, e kategóriák teljesen heterogének és önkényesek voltak. Csak Budapest és Miskolc lett kategórián felül fejleszthető. Egy évvel később engem életfogytiglani fegyházra ítélték, és ezáltal a TERINT letartóztatásom előtti munkája gyanússá vált, és az irányításom alatt készült összes terveket és vizsgálatokat elégették, ezeknek azóta nyomuk sem maradt.

E tanulmány szubjektív jellegéhez tartozik az is, hogy az ezután következő öt év eseményeiről nem tudok számot adni, azt azonban mégis tudom, hogy további 8 évig az 50-es évek ismert beállítottsága miatt a központosított és voluntarista tervlembontásos rendszernek nem volt szüksége a fejlesztési tervek tudományos megalapozására, az ágazatok mindenhatóságának pedig nem kedvezett volna a területi érdekek szerinti koordináció kontrollja.

Akkor voluntarista ipartelepítési döntések helyettesítették a regionális tervezést és egy Helykijelölési és Városépítési Bizottság vette át a TERINT szerepét. A regionális tervezés 1958-ig megszűnt.

A magam részéről 1954 végén történt rehabilitálásom után ismertem meg az akkori Népgazdasági Főtanács nevű kormányzati szerv 1950-ben kelt határozatát, amely szerint regionális terveket készíteni nem szabad, mivel ennek feltételei a népgazdasági tervezésben nincsenek meg. Majd ha hosszú távú népgazdasági tervek lesznek, akkor ezekhez kell majd területi vetületeket készíteni.

A korszak fő alkotásai a nehézipari és bányászati üzemekhez telepített szocialista új városok voltak, amelyeket országos és regionális megalapozás nélkül telepítettek ágazati elhatározások alapján. A 8 új város emésztette fel szinte az ország teljes településfejlesztésre jutó erőforrásait, és ezáltal az ország többi városának és községének fejlesztése elmaradt, vagy minimálisra zsugorodott.

6. A regionális tervezés újjáélesztése 1955 után

Szétdarabolták a település- és területfejlesztési hatásköröket is. Ennek elvi irányítását és a fejlesztést ellenőrző tevékenységet az Országos Építésügyi Hivatalra és az Építészeti Tanácsra bízta, Trautmann Rezső elnök irányítása mellett. Az Építésügyi Minisztérium csak a várostervezés hatósági irányítását tartotta meg, Papp Imre vezetésével. Felállították a Városgazdálkodási Minisztériumot a tanácsok településüzemeltetési tevékenységének hatósági tervirányítására, Szabó János miniszterrel az élén.

Ez a szétforgácsolt település- és területirányítási szervezet 1957-ig állt fenn. Akkor az Építésügyi Hivatalt és a Városgazdálkodási Minisztériumot megszüntették és mindhárom településrendezési és fejlesztési tevékenységet az Építésügyi (később Építésügyi és Városfejlesztési) Minisztériumban a Településfejlesztési Főosztályon egyesítették, és főosztályvezetőnek ismét engem neveztek ki.

Ezt megelőzőleg 1956-ban, mint az OÉH városrendezési csoportvezetője már felvettem a regionális tervezés újból megindításának szükségességét, de válaszul az ÉVM illetékes miniszterhelyettese kijelentette, hogy „Magyarországon regionális tervezés nem lesz”.

Ennek ellenére még az Országos Építésügyi Hivatalban előkészítettünk egy városrendezési törvényerejű kormányrendeletet, amelyet 1955-ben sikerült elfogadtatni, és ebbe belekerült az a mondat, hogy minden város- és településrendezési tervhez előtte el kell végezni „a regionális összefüggések vizsgálatát”. Ez a mondat kiprovo-kálta a regionális településközi kapcsolatokkal való foglalkozás igényét.

1956-ban a mohács-szigeti és a Duna jobb parti Tolna megyei településeket teljesen elpusztító jeges árvízkatasztrófa után elkészült a VÁTI-nál az első, a Minisztertanács által jóváhagyott regionális terv, amely az árvízveszélyes helyeken szétszórt tanyai lakosságot és az árvízveszélyes helyeken fekvő falvak népét nem veszélyeztetett területeken felépített új falvakba telepítette át. Ezzel a tervvel tört meg a 7 évig érvényes regionális tervezési tilalom.

1957-ben az Építésügyi Minisztériumban főosztályvezetői tevékenységemet

egy regionális tervezést megindító új kormányhatározat előkészítése jellemezte. Ezt az MT rendeletet 1958-ban hozta a kormány, ebben elrendelte, hogy regionális vizsgálatot kell készíteni az ország egész területére, később pedig regionális tervek is készüljenek. Mindez az Építésügyi Minisztérium feladata.

Az országos regionális vizsgálatok immár másodízben 3 év alatt az új adatok alapján elkészültek. Az országos vizsgálatok komplexek voltak, kiterjedtek a nyersanyagok helyzetére, a természeti környezetre, a topográfiára, a főváros és mindegyik település tényleges regionális vonzáskörzetére, vagyis a különböző vonzáskörzetek meghatározására. A munkaerővonzást, a kereskedelmi, oktatási, egészségügyi, igazgatási, más ágazati, közlekedési, postai és ingázási vonzáskörzeteket külön vizsgáltuk meg. Az ingázás, a demográfiai, foglalkoztatási, szakmai, társadalmi rétegösszetétel, a közlekedési és intézményhálózat helyzete, az üdülési és idegenforgalmi vonzástényezők, vendéglátás, a lakáshelyzet, a közmunkahelyzet, a mező- és erdőgazdaság, az ipari termelés és foglalkoztatás, a szolgáltatások, a településnagyságok és földrajzi eloszlásuk, az energia, építőipar, építőanyagok helyzete egyaránt vizsgálat tárgyai voltak.

II. Az Országos Településhálózat-fejlesztési Koncepció készítésének időszaka (1960–1975)

1. Előkészítő tanulmányok

E tanulmány szerzője az 1961-ben megjelent „Vidéki városaink” című, Borsos József által szerkesztett könyvben tanulmányt írt az ország településhálózatának 1870—1960 közötti történetéről, és ott először ismertette a településhálózat jövőbeli fejlesztésének prognózisait is, és ezt kapcsolatba hozta a közlekedési hálózat kívánatos fejlesztésével. 1960-ban jelent meg „A településhálózat regionális rendszere” c. tanulmányom, és 1962-ben „A magyarországi regionális tervezés és a településhálózat fejlesztése”, amely kandidátusi értekezésem is lett. Ennek opponensei Erdei Ferenc, az MTA főtitkára és Granasztói Pál akadémikus voltak. Ezzel az MTA kontrollja alá kerültek a későbbi OTK alapvonalai. 1966-ban jelent meg „A regionális tervezés” c. Gerle Györggyel közös könyvem, amely már részletesen tartalmazta az OTK későbbi megoldásait és magyarázatát.

A településhálózat-fejlesztési koncepció a településhálózat nagy aránytalanságainak fokozatos kiküszöbölését tűzte ki célul. Alap gondolata a területi különbségek csökkentése lett, a funkciók decentralizálása segítségével.

Alapjában és egészében a decentralizációs és a területi különbségkiegyenlítő tendencia volt a lényeg.

A vizsgálatokat 1961-ben befejeztük. Ezek alapján megállapítottuk, hogy összefüggés van a főváros és annak adminisztratív funkciói országos túlcentralizáltsága és az ország egész főközlekedési hálózatának Budapest hídjai felé irányuló sugarasan centralizált szerkezete között. Ezért felállítható volt az az alapelv, hogy a közlekedés fő hiányosságát: a nagyobb vidéki városaink közötti közvetlen tangenciális kapcsolatok hiányát kell kiküszöbölni, a fővárost elkerülő vonalakkal, mert így vonhatók be a vidéki városok is a kereskedelmi és a kulturális folyamatok fő áramkörébe.

A vizsgálatokból levonható másik fontos következtetés, hogy az ország északi, iparosítottabb vidékein az infrastrukturális, urbanizációs, kulturális fejlettség is magasabb szintű, mint a Nagyalföld és a Dél-Dunántúl iparilag elmaradott és mezőgazdaságilag is hátrányos helyzetű területein. Ezekben belül is Szabolcs-Szatmár és Somogy megyék a legelmaradottabbak, ezért preferált elbánásban kell részesülniük.

A vizsgálat meghatározta az ún. városiányos területeket, amelyek magasabb szintű intézményekkel és szolgáltatásokkal legrosszabbul ellátottak. Itt fejlett kisvárosok nagyközségekből való kifejllesztése szükséges, és nem új ipari városok telepítése.

Megállapítottuk, hogy több mint 400 000 napi és heti ingázó utazik városi munkahelyére a falvakból, és ennek harmadrésze nagy távolságra utazik, ebből egyedül Budapestre 200 000-en jönnek és mennek naponta. 1950 és 1960 között közel 1 millió lakos költözött a hátrányos déli területekről a foglalkoztatási hiányokkal küzdő, fejlődő északra, ezen belül a budapesti agglomerációba. Már akkor rámutattunk arra, hogy az 1000 főn aluli kistalvok lakossága erősen, az 500 főn aluliaké vérszesen csökken, ugyanakkor a kistalvok száma állandóan nő, mert a középfallvakból is elvándorolnak, csak a nagyfallvak stabilak. Megállapítottuk, hogy a nagyalföldi tanyavilág lakossága 1949-ig nőtt, azóta rohamosan csökken, mert ellátottságuk romlik. Meghatároztuk azokat a területeket, ahol a tanyás településmód előnyös az ottani intenzív mezőgazdaságnak, ezért Bács-Kiskun és Szabolcs-Szatmár megyében a tanyavilág megtartására és feltételei javítására van szükség.

Mindezen területi, gazdasági és társadalmi aránytalanságok közül a legsúlyosabbak a főváros ipari, szellemi, kulturális túlkoncentrátságából eredő túlzott lakosság- és munkaerővonzó képessége és a főváros körüli gyűrű, valamint az ország déli és keleti területeinek gyenge népességmegtartó ereje. Az elmaradott országrészek fejlesztési lehetőségeit veszélyeztetik a főváros túlkoncentrált funkciói, amelyek ugyanakkor a budapesti infrastruktúra túlterheléséhez vezetnek.

A lakás, a szociális és műszaki infrastruktúra főváros környékén nem képes utolérni a bevándorlás ütemét. De ez nem küszöbölhető ki, amíg az egész közlekedési hálózat sugaras koncentráltága egyedül a fővárosban teszi lehetővé az ország minden részével való gyors kapcsolatot, addig a vidéki városok elszigeteltek maradnak, mert az ország bármely két távoli pontja között a leggyorsabban Budapesten keresztül lehet eljutni. Ezért csak itt jó a munkahelyek, a raktárak és a magasszintű intézmények hatékonysága. A nehézzipar északi bányavidékekre alapozott fejlesztése miatt délen alacsonyabb az életszínvonal. További hátrányos helyzetet okoz az ország déli, nyugati és északi határsávjában a sűrű aprófallvas településhálózat és a nagyalföldi tanyavilág, végül a határsávok zsákutca jellegű elhanyagolt helyzete.

2. Az OTK három továbbfejlesztett változata

1961 és 1963 között elkészült a VÁTI-ban létesített új Regionális Tervező Irodán az első „Településhálózat-fejlesztési tanulmányterv”. A tanulmányterv társadalmi vitája az ágazatoknál, a megyékben és a társadalmi szervek előtt, a szakszervezetekkel, a MTESZ-szel, a Hazafias Népfronttal, a Magyar Urbanisztikai Társasággal, a nagyüzemi munkássággal, valamint a megyékben a termelőszövetkezetekkel való or-

számos konzultáció alapján történtek azok a módosítások, amelyeket az Országos Településhálózat-fejlesztési Kerettervnek nevezett új dokumentációban dolgoztunk ki, amely 1968-ban készült el, és amely az új gazdasági mechanizmus reformtörekvések 1966-tól kezdődő vitáinak és kidolgozásának területfejlesztési megfelelője volt. 1968-ban elkezdődött a keretterv hivatalos egyeztetési eljárása, amelynek eredményeképpen készült a kormány elé terjesztett OTK.

A Településhálózat-fejlesztési Tanulmányterv, a keretterv és végül a kormány elé terjesztett településhálózat-fejlesztési koncepció munkáit részben a minisztériumból, 1967 után, mint a VÁTI igazgatóhelyettese magam irányítottam. Részt vett benne az összes minisztérium és a megyék által kinevezett összekötők.

A viták alapján átdolgozott második változatot „Országos Településhálózat-fejlesztési Kerettervnek” neveztük. Ez már nem társadalmi, hanem hivatalos kormányzati egyeztetésre került. A beérkezett ágazati és megyei észrevételek figyelembevételével készült el az OTK, az Országos Településhálózat-fejlesztési Koncepció két kötete, amelyet az ÉVM részéről Trautmann Rezső miniszter, a Minisztertanácsnak jóváhagyásra 1971-ben terjesztett elő.

E három változat 10 évig tartó készítése folyamán azonban a koncepció további részletesebb megalapozására került sor.

A három változat kisebb területű, de részletesebben kidolgozott helyi regionális tervek készítésén alapult. Az egyik tervsorozat a megyei településhálózat-fejlesztési tervekből állt, amelyek a megyei tanácsokkal és megyei tervező vállalatokkal közösen készültek, az 1968. évi országos keretterv megyei kritikáját és módosítását tartalmazták. A megyék településhálózat-fejlesztési tervei a minisztertanácsi előterjesztés részeként szerepeltek, és a megyék OTK-val való összhangját bizonyították. A megyei terveket a megyei tanácsuléseken hagyták jóvá.

A másik előkészítő tervsorozat speciális ipari és üdülőkörzeti területi terveket tartalmazott, a közigazgatási határookra való tekintet nélkül.

Az országos tervezésen kívül az ÉVM főosztálya több kisebb, de kiemelten fejlődő területre részletesebb regionális tervek készítésével bízott meg két tervező intézetet. Főleg ott hiányzott a területi terv, ahol az öt éves tervek a nehézipar, a bányászat és a vegyipar preferenciális fejlesztését irányozták elő. A VÁTI 1961–63 között ilyen céllal készítette el a borsodi Sajó völgye–Miskolc, a Székesfehérvár–Veszprém székhelyű Bakony-vidéki bányászati és ipari terület, és ismételten a Pécs–Mecsek és a Zagyva völgye–Salgótarján területek regionális terveit.

Ezek mellett a túlcentralizált főváros és igen elmaradott környékének problémakörét és ennek megoldását kellett regionális tervezéssel megoldani. A „Budapesti régióknak” nevezett terület tervezésével az ÉVM a BUVÁTI-t bízta meg, ennek tervezője Preisich Gábor volt. Ennek a tervnek területe nemcsak Budapest és későbbi ún. agglomerációja volt, hanem hozzátartozott a szűkebb agglomeráción kívüli, az azt körülvevő város- és településgyűrű is. A terv ebben 8, Budapest körüli nagyközség és kisváros és körzetének kiemelt fejlesztésére tett javaslatot. Ez volt a Budapest tehermentesítésére előirányzott három városgyűrű közül a legbelső, amelyben a Budapestre koncentrált közlekedéshálózat az országban legsűrűbb, és ahol az elterelő gyűrű hiánya jelentős belvárosi túlszűfoltsgot hozott létre. Ennek a központi régióknak déli részén Dunaújvárostól északra javasolt a terv egy olyan új Duna-hidakon áthaladó nyugat–keleti elterelő

közlekedési, vasúti és közúti fővonalat, amely még elég közel van a fővároshoz, ahhoz, hogy az egyébként annak hídjain keresztülhaladó forgalom egy részét elszívja. Ez az országos tervben a Székesfehérvár, Adony, Ráckeve—Cegléd, Szolnok tengely része lett. Ide javasolta kihelyezni a terv a fővárosba koncentrált országos érdekű raktárbázisokat. Ez a terv kitűnően integrálható volt az országos tervezésbe. Minden regionális jelentőségű dunántúli város Székesfehérvárral, minden nagyobb alföldi város Szolnokkal került volna közvetlen kapcsolatba.

Az ipari területek tervezésével párhuzamosan az ÉVM hozzáfogott az üdülőtérületi kistájtervek készíttetéséhez. A Balaton és környéke regionális terve 1958 és 1960 között készült, és kiváló minősége tette lehetővé az ugyanezen időben elkezdődő balatoni üdülésfejlesztést. A regionális terv a tó fürdési és üdülési kapacitásfelmérésével igyekezett meghatározni a túlszűfoaltság és a kihasználtság távlati egyensúlyát. Meghatározta a Balaton menti települések különböző és egymást kiegészítő üdülésfejlesztési céljait, és főleg a be nem építhető part menti erdőket természeti és tájvédelmi területet, kilátópontokat. A terv alapján annak megvalósítására megalakult a Balatoni Intéző Bizottság. Egy ideig a fejlesztés a terv alapján folyt. A Farkas Tibor által készített terv magas minősége kiérdemelte a Nemzetközi Építész Szövetség Abercrombi díját, amely annál értékesebb volt, mivel nagy London terve után ez volt a második ilyen díjazott terv.

1967-ben azonban zavar állt be. A Minisztertanács rendeletileg engedélyezte a külterületeken zártkertek parcellázását, a nagyüzemi termelésre alkalmatlan földek kiárúsítását. A Balaton környékén minden zártkert üdülőtelek lett, és ezáltal majdnem minden beépítetlennek tervezett területből tervszerűtlen zavarossággal beépített terület lett. Ez a tervezett kialakítást lehetetlenné tette, annál is inkább, mert a külterületből az építésügyi hatóság ellenőrzése ki volt zárva. A tópart túlszűfoлтtá, a tóvíz szennyezetté vált.

Mindez ellentétbe került az 1960-ban a kormány által jóváhagyott tervvel. Hasonló helyzetbe került a többi üdülőkörzeti terv is.

A balatoni terv, 1960. évi jóváhagyása után sorban készültek az ország különböző, az OTK munkákban már körülhatárolt üdülőkörzeteinek regionális tervei.

A Dunakanyar regionális tervét a BUVÁTI-ban Preisich Gábor, a Velencei-tó, a mátra—bükk-hegyvidéki, Egert és Miskolcot, valamint a Cserhát keleti részét magában foglaló területre, a nyugat-dunántúli osztrák határ menti, műemléki és termálgyógyászati üdülőterületre, a Fertő tótól Sopron, Szombathely, Zalaegerszeg, Göcsej, Órség környéki turisztikai vonzásterületre, a burgenlandi tanáccsal egyeztetett terv készült.

Készült terv a Mecsek-vidékre, a Bakony-vidékre és egy Tisza II duzzasztott tó partjaira is. Ezeket a terveket a Balaton mintájára kezelésbe vette egy, a tervezési területre az Országos Idegenforgalmi Tanács által szervezett „Idegenforgalmi Intézőbizottság”.

Mindezek megvalósítását eltorzította a zártkerteknek a külterületi parcellázása következtében üdülőházakkal való zavaros út, közmű és komfort nélküli beépítése, és ennek minden más üdülési formánál gyorsabb, rákszerű terjedése.

Ez időben készült a Tisza egész hosszára egy kétparti regionális terv, amelynek kifejezett célja volt, hogy a Tisza mente az ország egész keleti felének fejlesztési

tengelyévé váljon. Ennek része volt egy közép-tiszai, Szolnokot, Törökszentmiklóst, Kiskőröst, Kecskemétet és Csongrádot, Szentest magába foglaló terv, amely a Nagyalföld urbanizációs és iparfejlesztési növekedési pólusának szerepét töltötte volna be. A Duna két partja mentén egy dél-dunai urbanizációs és ipari tengely kifejlesztését szolgáló regionális terv készült, Dunaújváros, Kalocsa, Szekszárd és Baja–Mohács között. Ennek fő célja volt, hogy az ország déli, elmaradott gazdaságú területén a Duna bőséges vízbázisát és nemzetközi víziszállítási lehetőségeit kihasználó fejlesztési pólus alakuljon ki.

Végül készültek határ menti, a szomszédos országokkal koordinált regionális tervek. A Rajka–Visegrád közötti Duna menti sávra, az Ipoly mentére és Aggtelek környékére Szlovákiával koordináltan, délen pedig egy Dráva menti terv Jugoszláviával koordináltan, végül a nyugat-dunántúli terv Ausztriával koordináltan készült. Mindezek a részlet-regionális tervek bőséges anyagot szolgáltatottak az Országos Településhálózat-fejlesztési Konceptióhoz, és annak helyi sajátosságok szerinti reális területi differenciáltságának kidolgozásához.

A részletes helyi regionális terveket az OTK felhasználta és magába olvasztotta, ezáltal realitása jelentősen megnőtt, helyi adottságokhoz való alkalmazását ez alapozta meg.

3. A rendezés és fejlesztés körül kialakult vita és rendeleti szabályozása

Az OTK előkészítéséhez tartozott a rendezési és fejlesztési tervek értelmezésére vonatkozó hosszan elhúzódó vita. Ez lényegében az akkor műszaki-fizikai területi tervezésként (bár tévesen) jellemzett regionális rendezési tervezés és az akkor inkább csak elméletben létező népgazdasági területfejlesztés feladatai közti munkamegosztásra vonatkozott. A vita eredménytelensége is bizonyította, hogy hamis, mert egymástól elhatárolhatatlan egységes és teljes kölcsönhatásban működő tevékenységeket akart kettéosztani. A kettősség abból származott, hogy az 1963. évi Minisztertanácsi határozat az ÉVM feladatává tette a regionális tervezést és az OT feladatává a regionális fejlesztést, sőt kimondta, hogy a regionális terveket a VÁTI készíti, a területfejlesztési tervek készítésére az OT köteles új területi tervező intézetet felállítani. Ez azonban sohasem valósult meg.

1971-ben a kormány három határozatot hozott. Az elsőben jóváhagyta az Országos Településhálózat-fejlesztési Konceptiót, a másodikban meghatározta az országos településhálózat-fejlesztési irányelveket, a harmadikban a regionális területi tervezés szervezeti rendszerét, amelyben ismételt az ÉVM-re osztotta ki a regionális rendezési tervek készítését, továbbá a fejlesztési tervekhez kapcsolódó javaslatok készítését, de az OT feladatkörébe utalta a területfejlesztési tervezést és döntéshozatalt.

Az OT azonban ezt a feladatkört csak egyetlen alkalommal végezte el, amikor a hosszú távú népgazdasági terv területi fejezetét dolgozta ki, 1970–1995 távlatra, kb. 10 oldalon.

A rendezés kontra fejlesztés vita, végül is városrendező építészek és közgazdászok közti szakmai vitává és ezen keresztül ÉVM és OT közötti vitává fajult. Ennek több véleményellentét volt a tárgya. A közgazdászok (Közgazdasági Egyletem) és az OT

különböző termelési profil szerinti gazdasági körzetekre kívánta beosztani az országot, volt 10, 12, 14 és 6 régiós javaslat. Az urbanisták és az ÉVM települési vonzáskörzetekben gondolkodtak, amelyeket a közlekedési hálózat által összetartozó településcsoportok együttműködése tart össze, és erre 9 régiós beosztást javasoltak, amelyek végső formájukban a megmaradó, de revidéált határu megyékből tevődtek volna össze. Minden megye annyi területet adott volna át más megyének, amennyi új területet más megyéktől kapott volna.

Ez a két szempont teljesen összeegyeztethetetlennek bizonyult, mert az OT javaslatok termelési hasonlóságokon alapultak, míg az ÉVM beosztás a lakosság infrastrukturális és kereskedelmi ellátásának összefüggéseit vette alapul, és a termelőeszközök területi fejlesztését ehhez kívánta hozzáidomítani. Ehhez kis és nagy regionális, később közép- és felsőfokúnak elnevezett ellátási és ingázási foglalkoztatási körzetek országos rendszerét tervezte meg.

A regionális terveket nagy távlatra, 30 évre és azon túlra tervezték, mivel az érvényes kormányrendeletek a regionális tervezés feladatává tették a termelő és ellátó beruházások telepítésének területi és időbeli koordinációját is. A beruházott állóeszközök, ingatlanok fennmaradási és kicserélődési időtartama pedig 30–50 évnél hosszabbnak bizonyult. A termelési kooperációk és termékszerkezetek ennél jóval gyorsabban változnak. A közgazdászok és az OT a regionális terveket a hosszú távú népgazdasági tervek területi vetületének tartották, de akkor még ezek a hosszú távú tervek nem léteztek. Az urbanisták szerint viszont a területi, természeti, településhálózati és infrastrukturális feltételek feltárása kell, hogy megelőzze a hosszú távú népgazdasági tervezést, és ezért az előkészítő regionális tervek figyelembevételére kell ráépíteni a népgazdasági tervezést.

Ezeket az ellentétes nézeteket nem sikerült egyeztetni. Ezért a Magyar Tudományos Akadémia főtítkára, Erdei Ferenc velem és az OT-val történt megegyezés alapján felállított egy magas szintű területi tervezési akadémiai elnöki bizottságot 1963-ban a két nézet közötti egyeztetése céljából. Ennek elnöke Trautmann Rezső miniszter, titkára Erdei Ferenc lett.

Az elnöki bizottság három évig vitatta a regionális beosztásokat és településhálózati terveket, mivel azonban semmilyen egyeztetett eredményre nem jutott, 1965-ben megszüntették.

4. Az OTK készítéséhez kialakított célkitűzések

Az ezalatt elkészült településhálózat-fejlesztési tervtanulmány a későbbi keretterv és végül a koncepció fő céljaként az ÉVM azt tűzte ki, hogy „számolja fel a településhálózat aránytalanságait, és fejlessze fel a gazdaságilag és társadalmilag hátrányos helyzetű területeket, vagyis közelítse azokat a fejlett ipari területek színvonalához”.

Ebből a célból olyan összehangolt települési, közintézményi, ellátási és közlekedési hálózatot kell kialakítani, amely biztosítja az összes települések lakosságának területileg egyenletes legmagasabb színvonalú ellátását.

Ugyanakkor a termelősféra területi telepítése biztosítsa a lakosság teljes foglalkoztatását kisebb körzeteken belül, vagyis szüntesse meg a távolsági és a heti ingázást. Biztosítsa a szociális, közintézményi és műszaki infrastruktúra létesítmények kapacitásának hatékony kihasználtságát, szüntesse meg a nagyobb városok túlszűfoltosságát és szüntesse meg egyes területek ellátottságának hiányait. Kerülje el, hogy egyes települések túlzottan koncentrált fejlesztése akadályozza más települések fejlesztési lehetőségeit, vagyis egy települést se fejlesszenek más települések kárára. A települések közti munkamegosztással biztosítsa, hogy minden település részt vállaljon az országos gazdasági és társadalmi aktivitásban.

Az itt leírt alapvető célkitűzéseket már az 1963. évi tervtanulmány megfogalmazta, az 1968. évi keretterv-változat e célokat átvette, és ez lett az alapvető követelménye a kormány 1971. évi területfejlesztési irányelveinek is. Ezeket a követelményeket az OTK és megelőző változatai a következő fő megoldásokkal igyekezett megvalósítani:

– A főváros országos túlcentralizáltságát fokozatosan megszünteti azáltal, hogy újonnan kiképzett országos főközlekedési hálózati csomópontokon kifejlesztett ellenpólus városok átveszik az eddig csak Budapestre koncentrált szerepkörök egy regionális részét. E célból úgy egészíti ki az eddigi Budapest-centrikus közlekedési hálózatot, hogy az ellenpólus városok egymás között közvetlen Budapestet elkerülő új fővonalakon közlekedhessenek. A tervtanulmány 8. a koncepció 5. ellenpólust jelölt ki.

– Az északi, főleg nehézipari bányászati, iparilag fejlett országrészek ipari monopolhelyzetét megszünteti, és a mezőgazdaság, a gépipar és az élelmiszeripar fejlesztésének súlypontját a Dél-Dunántúlra és a Nagyalföldre helyezi át.

– A településsűrűség és településméret és lakosságkoncentráció aránytalanságait azáltal csökkenti, hogy a túl sűrű aprófalvas területen jól ellátott faluközpontokat jelöl ki, megközelíthető helyeken, az aprófalvak sorvadását lefékezi, ugyancsak lecsökkenti a közepes méretű falvakból aprófalvakká sorvadó falvak számát, véget vet az alföldi tanyavilág hátrányos helyzetének azáltal, hogy a sorvadó tanyavilág területein új mezőgazdasági falvakat fejleszt ki, ahol pedig a tanyavilág mezőgazdasági működésre alkalmas, vagyis Bács-Kiskun és Szabolcs-Szatmár megyékben, a tanyavilág fejlesztését irányozza elő.

– A városi ellátási és szociális kulturális infrastruktúra hiányos területeket meghatározza és ezekben meglévő nagyközségeket középszintű kisvárosokká fejleszti ki. Az 1960. évi 64 város helyett 30 éven belül 134 várost, vagyis plusz 70 új várost fejleszt ki a falvak által legközelebb elérhető településekből, ezzel a magasabb szintű urbanizált ellátást az ország minden lakosára kiterjeszti, a területi, földrajzi helyzet miatti hátrányokat ezzel megszünteti.

– Kijelöli a kisebb-nagyobb regionális vonzaskörzettel rendelkező, vagy vonzaskörzet-központtá tehető települések területi és lakossági, kisebb, középfokú és nagyobb felsőfokú vonzaskörzetét, hogy az ott kifejlesztésre kerülő közintézményeket és ellátó létesítményeket a vonzaskörzet lakossága ellátására alkalmasan lehessen méretezni. Így nem településhierarchia, hanem városkörzetnagyságon és lakosságszám alapján alapuló egyenletes ellátottság jön létre.

– Ebben a települési rendszerben a különböző szintű központok elsősorban abban különböznek, hogy mekkora lakosság és terület nagyságrend kiszolgálására lé-

tesülnek. Ezért egyik feltételük, hogy mind több település lakossága minél rövidebb idő alatt elérhesse. Fő feladatuk, hogy a körzetükbe tartozó többi település fejlesztését segítsék elő termelő és ellátó, és biztosított helyi foglalkoztatás és ellátás szervezésével. Erőforrásaikat ne a többi településtől való elvonással szerezzék be, fejlettségük a körzet többi településére sugározzon ki. A körzet fejlesztése, a központfejlesztés a fő célja.

– Az ellenpólusrendszer elsősorban a főváros túlszűfoaltságának és túlcenztralizáltóságának tehermentesítését szolgálja. Az ipar, a szellemi, a kultúra és a kereskedelem túlzottan egy városra koncentráltóságát nem az ellenpólusok lakosságának túl gyors növelésével, hanem minőségi, ipari, szolgáltatási környezetfejlesztési és szellemi irányítási decentralizáció útján kell elérni.

– Az ellenpólusrendszer hasznát az egész településhálózatra kell kiterjeszteni. Nem csak a fővárost kell tehermentesíteni. A regionális ellenpólusközpontok számára a 134 kisváros fejlesztésével képezzünk ellenpólusrendszert. A 90 kis- vagy középfokú körzetközpont túl gyors növekedését körzetükben a legjobb helyzetű, kb. 140 nagyközség kiemelt fejlesztése és a központtal való munkamegosztása ellensúlyozza. Ezeket még további ellenpólusokként tehermentesíti a termelőszövetkezeti és állami gazdasági központokként működő – kb. 1000 – alsófokú faluközpont. Az össztelepülés-hálózati ellenpólusrendszert kiegészítette az egyes vonzaskörzetek egészének együttfejlesztési elve. Az ellenpólusrendszer decentralizációs fő célja csak akkor valósítható meg, ha lemondunk a különböző szintű központok külön fejlesztéséről és ehelyett a központokat vonzaskörzetükkel szervesen együttműködő településrendszerként fejlesztjük mind a középfokú központok, vagyis városok környékei, mind a felsőfokú központok, vagyis megyeszékhelyek, mind a regionális központok, vagyis a főváros ellenpólusainak vonzaskörzetei esetében. Úgy irányoztuk elő a fejlesztést, hogy az akkori ötéves népgazdasági tervek mindegyike keretében folyamatosan kijelöli a terv azokat a közép- és felsőfokú körzeteket, amelyekben lévő összes települést öt évig preferáltan fejleszti az akkori tervgazdasági rendszer. Ezt a fejlesztést a körzeten belüli munkamegosztás és településközi együttműködés, a körzeten belüli és a körzetet a szomszédos körzetekkel összekapcsoló vonalas infrastruktúra országosan kiemelt fejlesztésével együtt tartottuk szükségesnek. Ez a mechanizmus arra vezetett volna, hogy ötéves tervenként mindig másik felsőfokú körzet lenne preferált, így az előirányzott koncepció lényegében 50 év alatt valóban kialakulhatott volna. Nem így történt.

– Az OTK el akarta kerülni az ellátási vonzaskörzetrendszer egyoldalúságát, és ezért igyekezett ugyanolyan súllyal funkcionálisan együttműködő körzetrendszereket is meghatározni annak alapján, hogy a helyi adottságok milyen ágazati és foglalkoztatási összetételre és milyen ágazatok súlyponti fejlesztésére alkalmasak. A 9 makroregió ennek az elvnek az érvényesítéséhez túl nagyok bizonyult.

Ezért az OTK főleg háromfajta funkcionális kiskörzetet vett számításba:

a) azokat a körzeteket, amelyeket egy jól koordinált ipari fejlesztés tart össze;
b) azokat, amelyekben a jó mezőgazdasági adottságok súlypontilag a mezőgazdaság fejlesztésének rendelik alá a többi fejlesztési célt;

c) azokat a körzeteket, amelyekben az üdülés és idegenforgalom vonzástényezői olyan jelentősek, hogy az idegenforgalmi ágazat fejlesztési igényeinek kell alárendelni a többi, főleg a termelési összetevő területi igényeit és az ipari és mezőgazdasági környezetszennyezés káros hatásait.

Jelentősek voltak az OTK-ban meghatározott iparfejlesztési körzetek, amelyekben arra kell törekedni, hogy az ipari kooperáció, nyersanyagforgalom és munkaerőbázis egy kisebb körzeten belül legyen intenzív, hogy ezzel elkerülje a raktárhelyzet rossz települési viszonyai miatti európai átlagnak kétszeresét kitevő túlzott szállítási hosszakat, és a túlzott mértékű távolsági ingavándor-forgalmat. Az ipari körzeteket az OTK a szoros ipari kooperációt, a közös nyersanyagbázist és a közös munkaerőbázist, a közös ipari struktúrát kialakítva körzetenként tervezte meg.

Az OTK 15 ilyen ipari kooperációs, közös munkaerő és infrastruktúra körzetet határozott meg. Ezek felét akkor még gyengén iparosított, elmaradott területeken tervezte. Ezen felül kijelölt 23 üdülési és idegenforgalmi körzetet, amelyek mindegyikén más közös üdülési vonzástényezők léteznek, és azokhoz közös egységes üdülési infrastruktúra fejleszthető ki, az üdülőtelepülések ezekre együtt épülnek rá.

Ezekon kívül az OTK elhatárolt az országhatárok mentén 10 határ menti, a szomszédos országok fejlesztésével koordináltan tervezendő sávot, amelyek a kétoldalú határ menti tervezés alapjai lettek.

Fontos megjegyezni, hogy ezeknek a funkcionális körzeteknek területeit úgy egyeztettük a vonzaskörzetbeosztásokkal, hogy mindegyiket több teljes középfokú vonzaskörzet alkotta, és mindegyik egy-egy regionális makrokörzeten belülré esett.

Az OTK az első tervezési munka volt, amely az agglomerálódás és az agglomerációk új és alapvetően fontos urbanizációs jelenségével érdemben foglalkozott. Mindekelőtt az országban 17 agglomerációt, illetve az agglomerálódás előrehaladott folyamatába érkezett településcsoportot határozott meg. Ebből a budapesti központi agglomeráció az OTK szerint 69 településből, a 16 vidéki agglomeráció összesen 200 településből áll. Az agglomerációbeli településeket külön településhálózati típusnak tekintik, amelynek három fajta agglomeráción belüli szerepköre lehet. Az agglomerációt egy, a településnél magasabb rendű településeggyüttesnek jellemzi, amelyen belül a településeknek oly szoros funkcionális kapcsolatai alakulnak ki, hogy kifelé egy nagy település vonzótényezőjeként szerepelnek együttesen. Az agglomeráció egyes települései olyan viszonyban vannak egymással, mint egy nagyváros településrészei. További területfelhasználási jellemzője, hogy az agglomeráció településeinek beépített részei egymás felé annyira összenőnek, vagy az összenövés tendenciáját megtartják. Az agglomeráció településeggyüttese a fejlettség egy magasabb fokát vagy valóságban, vagy potenciálisan képviseli. Belső munkamegosztása szorosabb, mint egy vonzaskörzeté. Az agglomerálódás nem cél, hanem elkerülhetetlen fejlődési tendencia.

5. Az OTK jóváhagyásának jellegzetességei

A regionális tervezés történetének egy döntő hatású eseménye volt az OTK minisztertanácsi előterjesztése és jóváhagyása. A jóváhagyás módja és tartalma nagy mértékben eltért az OTK tervek tartalmától és tendenciáitól, és messzemenő hatásokkal járt.

A Minisztertanács az ÉVM előterjesztése alapján 1971. január hónapban jóváhagyta az Országos Településhálózat-fejlesztési Koncepciót, amit azóta OTK néven emlegetünk. A jóváhagyás azonban csak a határozat bevezető mondata. A koncepció által

képviselt fejlesztési tendenciákat nem a jóváhagyó határozat szövege tartalmazza, hanem egy másik MT határozat, amelynek címe „A településhálózat-fejlesztés irányelvei”. A kettő nincs egymással összhangban.

A jóváhagyó határozat ugyanis a koncepció egyetlen részletét emeli ki, és azt egyedül tárgyalja, mégpedig a települések alsó-, közép- és felsőfokú, valamint kiemelt felsőfokú és agglomerációs település kategóriákba való sorolását.

Tartalmazza az említett kategóriák mindegyikének 52 küszöbfeltételét, ezen kívül semmi mást.

Az eddigi ismertetésből kitűnik, hogy a települések kategóriákba sorolása és főleg hierarchikus alsó, közép, felső jelleggel nem volt az OTK lényege, csak egy olyan következtetés, amely a vonzáskörzet és az abban élő lakosság nagyságrendje szerint különböztette meg a vonzáskörzetek központjait és társközpontjait, mert számos több központú körzetünk is volt.

Miután a jóváhagyó határozatban egyedül ez szerepelt kiemelten és az OTK teljes szöveges és térképekre rögzített tartalmát sohasem publikálták, ezért a lakosság és a tanácsi és ágazati szervek az OTK-t azóta kizárólag a települések néhány kategóriába sorolásaként fogták fel.

Az OTK lényegbeli mondanivalóit azóta sem vették tudomásul és nem is ismerték meg. Holott a települések kategóriákba sorolása a tervezés 10 éve folyamán nem is szerepelt, illetőleg csak a régiók, alrégiók és falukörzetek és városkörnyékek kategóriáiként kezelték a tervezők.

A település-kategorizálás, központ-kategorizálás igényét csak a jóváhagyást előkészítő néhány hónapban állította fel az MT titkársága, és azzal adta vissza az előterjesztést az ÉVM-nek, hogy csak akkor hagyható jóvá a koncepció, ha a kategóriák küszöbfeltételei és a települések kategóriákba sorolása is ki lesz dolgozva. Ezt a 10 éves tervezés utolsó két hónapjában, erőltetett ütemben dolgoztuk ki. De akkor sem sejtettük, hogy ezzel holmi gazdasági-pénzügyi közigazgatási hierarchiaképpen fogják ezt kezelni. Mi vonzáskörzet-nagyságrendek szerinti megkülönböztetésnek szántuk, hogy a vonzáskörzet igényeihez lehessen alkalmazni az infrastruktúrákat köz- és ellátó intézményeket. Tehát a tervezők nem ismertek településhierarchiát az alárendeltség értelmezésében.

Ennek ellenére a jóváhagyás szövegére támaszkodva már néhány hónap múlva költségvetési és beruházási prioritásként kezelték az OTK-t és a felsőfokút a középfokúnál nagyobb, a középfokút az alsófokúnál nagyobb költségvetési juttatásként fogták fel, a „felsőfok” a megyeszékhelyek kiváltsága lett.

Budapest és a felsőfokú települések is külön infrastukturális alapot kaptak. Az állami lakásépítést a közép- és felsőfokúakra korlátozták, és számos egyéb privilégiumot is kitaláltak kategóriánként.

Az OTK központfejlesztési, preferencia-hierarchiaként való kezelése teljes ellentmondásba került az OTK egyik legfontosabb alapelveivel, a teljes vonzáskörzetek és funkcionális körzetek egészének együttfejlesztési elvével. A központok külön fejlesztése lehetetlenné tette az OTK megvalósítását. A felső- és középfokú központok külön városhálózatként való kezelése ellentmond a városok körzetfejlesztési funkciójának is. Az OTK szerint csak összefüggő egységes településhálózat van, amelyben város és felu kooperációját főleg középfokú körzetenként és agglomerációnként együtt

kell fejleszteni. Elkülönített városhálózat és külön faluhálózat nincs, illetve ha van, ez anomália, és meg kell szüntetni.

A később, az 1980-as években keletkezett OTK hatását mérlegelő bírálatok tévesen úgy ítélték meg, hogy az OTK a tervlebontásos rendszer szolgálatára készült, és okozója lett volna a nagyobb városi központok további koncentrációjának és a falvak sorvadásának. Ezek a vélemények az OTK meg nem ismerésén alapultak. Az OTK ugyanis az 1966-ban megindult, 1968-ban kidolgozott gazdasági mechanizmus reform radikális területi és települési megfelelőjeként készült. Szembehelyezkedett az addigi centralizálási és hierarchizálási törekvésekkel. Elsőrendű célja a termelési és kulturális tevékenységek decentralizálása volt.

EI kívánta érní, hogy a terület- és településfejlesztési döntéseket olyan szinten hozzák meg, ahol közel vannak az információs forrásokhoz. Az ellenpólusrendszer a döntési mechanizmusok lefelé decentralizálásának területi eszközrendszere volt. Minden központot minden szinten ellenpólusok tehermentesítették, és az funkció és hatalmi lebontást egyszerre jelentett. Ez erős ellenállást váltott ki az önkényes döntésekhez ragaszkodó országos és megyei szervek vezetőiből, a mechanizmus akkor kezdődő fékezése érződött.

6. Az OTK megvalósításának mérlege

Az OTK célkitűzéseinek jelentős része 25 év alatt megvalósult, más megoldásai pedig kudarcot vallottak a szerint, hogy melyek estek egybe valódi csoportérdekkel, és hogy melyek megvalósítását támasztották alá kormányzati, gazdasági és társadalmi ösztönzők.

— Budapest túlcentralizált ipari szerepkörét a foglalkoztatás és a termelési volumen szempontjából jelentősen csökkentették az OTK jóváhagyását követő évtizedekben, pontosabban Budapest ipari részesedése az országból felére csökkent, az 1960. évi kb. 50%-ról az 1985. évi 24%-ra. Ez csökkentette a nagy távolságú ingavándor-forgalmat a vidékről való betelepődést, és növelte a vidéki ipart, és ezzel a Budapest és a vidék közti ipari és infrastrukturális színvonalkülönbséget is jelentősen csökkentette.

Ez jelentős mértékben az OTK-ra való támaszkodás eredménye volt. Ugyanakkor nem csökkent, hanem nőtt a főváros szerepe a vidékre települt és fejlesztett operatív iparirányításban, amennyiben a vidéken növekedő ipar 50–60%-ának vállalati irányítási központjai Budapesten maradtak. Így az ipari decentralizáció szellemi és irányítási koncentrációt szült. Gyengén valósult meg az intenzív innovatív iparfejlesztés szelektivitása Budapesten. A vidéki iparfejlesztés nagymértékben elősegítette a település- és főleg városfejlesztés decentralizációját, de főleg a munkaerőigényes technikailag elmaradott üzemek fejlődtek vidéken. Néhány húzóágazatú vidéki iparváros kifejlődésével nem tartott lépést a szakemberek és az értelmiség odatelepülése. Így a szellemi decentralizáció nem követte az ipart, a szellemi kapacitás 1960–1970 között 88%-ban koncentráldott Budapestre, jelenleg 1985 után 70–80%-a ott is maradt. Az új vidéki ipari központok szellemi vonzóereje alig nőtt.

– Nagymértékben megvalósult az ország déli és keleti elmaradott részeinek fejlettségi közeledése az északkelet–Budapest–délnyugat irányú országos nehézipari tengelyhez. Az életszínvonal kiegyenlítődése dél és észak, a keleti és a nyugati országrészek között jelentős volt, ezt részben az urbanizáció gyors fejlődése okozta az OTK által a városhiányos területeken várossá fejlesztésre kijelölt nagyközségek gyors várossá válása folytán. Az OTK által javasolt 70 új várossá fejlesztésből 60 valósággá vált. Részben pedig a mezőgazdaság felértékelődése okozta, a mezőgazdasági foglalkoztatottak életszínvonalának és életkörülményeinek az ország északi harmadrészához való felemelkedése következett be. A mezőgazdaság a régebben elmaradott országrészek nagy részének jövedelmezőjévé vált, az infrastruktúra és melléktevékenységként az ipar az északi országrészeknél gyorsabban fejlődött az elmaradott délen és keleten. Az országrészek makroregionális elmaradottsága megszűnt, egyes hátrányos helyzetű foltok viszont még maradtak. Ott is a kisvárosi központok erős fejlődése és a városkörnyéki falvak elmaradottsága közötti különbség lett a fő aránytalanság, a régebbi, országrésznyi hátrányos helyzetek erősen csökkentek.

– Jelentős volt az országos urbanizáció decentralizált előrehaladása. Igaz, hogy a decentralizáció elsősorban 19 megyeszékhelyet részesített előnyben, az OTK tendenciózus félremagyarázása segítségével. A 23 felsőfokú központból 19 megyeszékhely volt, és a felsőfokú alatt nem minőségi fokozatot akartak értelmezni a megyei tanácsok, hanem finanszírozási, költségvetési, beruházási és infrastrukturális felsőbbiséget. Mégis az OTK előtti 8 városra koncentrált erős urbanizációs fejlődés most már kiterjedt 23 felsőfokú városra, tehát decentralizálódott, és ehhez társult 60 kisváros jelentős fejlesztése, ezáltal a 64 városból álló országos városállomány 125 városból álló városvázzá növekedett az OTK alapján, tehát a falvaknak a városoktól való átlagtávolsága a felére csökkent.

– Az OTK a faluhálózatot egyrészt szorosabban kapcsolta hozzá a szétszórtabbá, faluközelivé fejlődött városhálózathoz, ott, ahol a területi fejlődés dinamikusabb volt. A falurendszeren belül nagymértékű differenciálódás állt be, és ez nem volt idegen az OTK falukörzet-fejlesztési intencióitól. Az OTK kb. 900 alsófokú faluközpont teljes ellátottságú fejlesztését irányozta elő, a statisztikák szerint pedig kb. 1000 nagyobb falu fejlődött dinamikusabb tempóban, mint a városfejlődés átlaga, és ennek 90%-a az OTK alapfokú központjaiban történt. A törés a kis aprófalvak terén állt be. Az OTK egyetlen település megszűnéséről sem tett említést, minden falut be akart kapcsolni a körzetek együttfejlesztési folyamatába. Mégis kb. 200 aprófalva népességfogyása vált visszafordíthatatlan mértékűvé, mert az aprófalvak gazdaságilag hatékony eltartó képessége elszigetelten nem érvényesíthető, csak faluközösségekbe integrálódva. Az integráció viszont elmaradt, holott az OTK falukörzetei ezt célozták. Az OTK kijelölte az Alföld térképén a megmaradó és fejlődő tanyavilág területeit. Ez a tervezési cél egyértelműen teljesült, a Bács megyében és Szabolcs, Szolnok megyében kijelölt tanyafejlesztési területeken és néhány kisebb folton a tanyafejlődés újabb virágzásnak indult a mezőgazdaság rentabilitásának talaján.

– Az üdülőkörzetek és üdülőtelepülések kijelölése az OTK-ban teljes sikernek tekinthető. Az üdülési igény és az idegenforgalom növekedésére kijelölt 23 körzet és 300 üdülőtelepülés a tervezett cél felé fejlődik. Közülük 15 kijelölt körzetben aktívan működő idegenforgalmi intézőbizottságot szerveztek, és az OTK helyesen meghatáro-

zott üdülési vonzó tényezőit és minőségi hatótényezőit hatékonyan kamatoztatták a tervezett települések 60%-ánál.

7. Az OTK jóváhagyását követő bírálatok

Az OTK jóváhagyását követő bírálatok a regionális tervezés történetéhez tartoznak. Ugyanis ezek nem a koncepciót magát bírálták, hanem a jóváhagyó határozatot nevezték el koncepciónak. Azzal a váddal illették a koncepciót, hogy az egyrészt a tervbontásos rendszer településfejlesztési megfelelője, másrészt a centralizáció és a nagyvárosi koncentráció serkentője, hivatkozási alapja, továbbá, hogy a falusi települések elsorvasztását tervezte meg. Ennek a bírálatnak tarthatatlanságát az OTK céljainak és tartalmának leírása önmagában bizonyította. Mégis foglalkozni kell vele, mert az OTK-nak a gazdasági és közigazgatási reform és a településhálózati decentralizálás volt nemcsak célja, hanem effektív eredménye is. Tervezésének kezdetétől a városi túlkoncentráció ellensúlyozása, korlátozása és a kistelepülések fejlesztése volt a legfőbb tartalma. *Egész hatása a dekoncentráció irányába hatott.* Kiindulópontja volt a városi túlkoncentráció, és az abból származó bajok, a városi infrastruktúrák konstans elégtelenségének, és a kis falusi településekből való elvándorlásnak a korlátozása. Ezért készült el az OTK.

Az OTK a gazdasági reform településhálózati megfelelője volt. Elsősorban a településfejlesztés tervbontásos rendszerének megszüntetése érdekében készült, és ezért készítésének egész évtizede és alkalmazásának 15 éve alatt mindig a tervbontás és a városi centralizáció hívei harcoltak ellene, és igyekeztek sikerét megakadályozni. Az OTK-nak nem volt közigazgatási célja, de abból indult ki, hogy a településhálózatfejlesztési döntési szintek decentralizálása szükségszerű következménye lesz és lett is. Az OTK a területrendezés és településfejlesztés hatósági koordinációját eleve 6 regionális szellemi és irányítási központra kívánta leadni Budapestről, onnét kellett volna a megyéhez szétosztani. Ez nem sikerült, ami az OTK egyetlen nagy kudarca volt.

A megyeszékhelyekre, vagyis 20 városra koncentrált erősebb fejlesztés, habár önmagában hibákra, az infrastrukturális létesítmények permanens hiányára vezet, mégis előrelépés az egyetlen Budapestre centralizációhoz, és a műszaki, nehézipari központok OTK előtti koncentrációjához képest.

A városhiányos területek sikeres megszüntetése kifejezetten falufejlesztési érdekek alapján történt, ezzel a falvak és városok közti elérhetőségi és időtávolságok országosan felére csökkentek. Ez a falvak lakóinak alapvető érdekeit szolgálta.

A nagytérsgégi fejlettségi különbségek jelentős csökkenése az OTK területi különbség megszüntetési célkitűzésének reális sikere volt.

Az OTK egyetlen aprófalú megszüntetését sem irányozta elő, hanem az aprófalvak falukörzetenként integrált beillesztését és a körzet központtal való kooperációs munkamegosztást célozta a gazdasági és kulturális aktivitások rendszerébe. Számolt az OTK egyes aprótelepülések visszafejlődésével, olyan mértékig, ameddig a helyi adottságok hiánya miatt 1000 év óta állandó településrendszer-változások mindig is voltak. Egyes települések megszűntek, helyettük újak létesültek. De az OTK alapelve volt, hogy mindegyik körzetben a településméretet mindenfajta nagyságrendjére szükség

van. Csak azt kell kiküszöbölni, hogy egyes nagyságrendek pl. a legkisebbek, hiányozzanak a nagyságrendi skálából. Ahol ilyenek hiányoznak, ott létesíteni kell azokat. A falu lakósszáma kicsinyége önmagában nem indokolhatja a sorvadást és megszűnést. Pl. a Nagyalföld területén kb. 100 új korszerű aprófalú létesítésével számolt a koncepció, ebből kb. 60 nagyüzemi kis lakótelep létesült is. Az OTK falvak sorvadásának okozója sehol nem volt, inkább a megindult és regisztrált sorvadások fékezője lett. Az OTK egyetlen szociális, kulturális létesítmény megszüntetését nem irányozta elő, csak az újak létesítésének ésszerű telepítésére adott indíttatást a meglévő iskolák, mozik, kultúrházak, rendelők megszüntetése az OTK ellenére történt.

Az OTK a jóváhagyás előtt még nem ismert „egyéb település” fajtát sem, mint „szerepkör nélkülit”.

A kerettervben még a „falú” elnevezés szerepelt, a későbbi „egyéb” helyett, és a „központi szerepkör nélküli” volt a jóváhagyott „szerepkör nélküli” elnevezés.

Az utolsó pillanatban történt kistelepülésekre hátrányos változásokat felülről építették bele, valószínűleg az akkor már megindult reform fékezése, tervezők által még fel nem ismert folyamata hatására. Különösen hátrányosan hatott az OTK céljainak elérésére az „öt nagyváros” néven ismert regionális, szellemi, kulturális élet decentralizációját szolgáló 5 regionális központ megyeszékhely színvonalat meghaladó fejlesztésének erőszakos megakadályozása, mert 5 jelentős súlyú regionális központ a budapesti centralizáció hatékony ellenszere lett volna, és a megyék közti koordináció helyi biztosítója is. Ezért a központi hatalom centralizáltságát a 20 megye hatékony segítségével érte el. A már elfogadott 6 gazdasági tervezési körzet így nem válhatott „felsőfokú régióvá” 6 szellemi központtal, ami az OTK koncepciója volt. Így maradt egyetlen nagy szellemi, kulturális, irányítási központ az ipari decentralizáció és az OTK ellenére Budapest.

Az OTK jóváhagyására kerülő előterjesztése tartalmazta a megyék OTK-val összehangolt megyei településhálózat-fejlesztési terveit is, amelyek megelőzően a megyei tanácsok végrehajtó bizottságaival egyeztetve készültek. A jóváhagyott határozat úgy intézkedett, hogy a megyei tervek részletesebben kell kidolgozni, azonos metodikával, és azokat megyei tanácsüléseken kell jóváhagyni. Így minden megyei tanács elkészítette és jóváhagyta saját megyéje településhálózat-fejlesztési tervét a helyi feltételek és érdekek szerinti módosításokkal.

8. Az OTK utólagos ellenőrző kutatásai

A regionális tervezés OTK után következő lépése volt az ország területén létező fejlettségi különbségek részletes vizsgálata, most már matematikai módszerek segítségével. Ez az OTK helyességének utólagos ellenőrzését és az azutáni országos regionális tervezések előkészítését együtt szolgálta.

1971 és 1981 között készült el e célból két, összesen 11 kötetes munka: „A magyarországi területi fejlődés törvényszerűségeinek feltárása”, 1975 (PERCZEL K.) és „A társadalom és a gazdaság területi szerkezete, a területi egyensúly feltételei” (VÉCSEI P.) c. munkák hozták ezt az eredményt. Ezek az országos elemző tanulmányok az OTK szerinti 90 középfokú körzetet és azokon belül a közép- és felsőfokú közpon-

tok fejlettségi különbségeit vizsgálták meg. Gazdasági-termelési, társadalmi rétegződési összetétel és urbanizációs-infrastrukturális fejlettségi különbségeket külön-külön és összevontan állapították meg faktoranalízis és clusteranalízis felhasználásával. Több mint 100 fejlettségi tényező szerinti országos térkép készült, és az országbeli összevont területi fejlettségi különbségek világosan kiderültek, először az 1970. évi, majd az 1960. és az 1980. évi állapotvizsgálatok alapján. Ebből aztán meg lehetett határozni a fejlettségi különbségek három évtizedes területi változásait és a 90 körzet és 130 központ fejlődési életút típusait. Ezt később kiegészítette a falusi települések területi fejlődési különbségeinek és életút típusainak vizsgálata (VALÉR ÉVA). Így ez a regionális vezési periódus arra adott választ, hogy az ország minden települése a fejlődés melyik szintjén helyezkedik el, és hogyan fejlődik. Végeredményben jól elhatárolódtak az elmaradott vagy hátrányos helyzetű körzetek, amelyekben még az extenzív vagyis munkaerőigényes, automatizálás előtti gyáripár fogadásához szükséges feltételek sem alakultak ki, ahol lényegében a manufaktúrális szintről nem jutottak tovább.

Átlagos és országosan leggyakoribb az extenzív munkaerőigényes termelés szintjére eljutott, vagy befogadására alkalmas körzet. Végül legfejlettebb típus az intenzív fejlettségű termelés és szolgáltatás befogadására alkalmas, kellő szellemi kapacitással és infrastruktúrával rendelkező körzet, amely vagy innovációk befogadására, vagy azok megalkotására és kibocsátására is alkalmas, amelyekben kifejleszthetők az elektronika, az informatika és az automatizálás feltételei.

Külön vizsgálat tárgya volt a körzetközpontok és a körzetek többi részei közti különbség. Ahol a központ fejlett, a körzet elmaradott, az tipikus jele az extenzív fejlettségnek.

Budapest és agglomerációjának együttes fejlettsége sokszorososan meghaladja a bányászati-nehézipari középhegységi tengelynek az ország egyéb részeinél magasabb fejlettségét is. Ettől délre húzódik egy keskeny sáv, amelyben a leghátrányosabb helyzetűek nagyobb része található. De ezen túl az 1960-ig elmaradott dél-dunántúli, délföldi területek már az országos átlagig fejlődtek fel. A legnagyobb problémát az okozza, hogy gyakori az infrastruktúra fejlettségének elmaradása a gazdasági és társadalmi igényektől.

III. Regionális tervezés 1971 után

1. Az országos területrendezési terv és az országos ágazati területi tervek

Az ország fejlettségi struktúrájának elemzése új, megalapozottabb, differenciáltabb országos területi tervezést készített elő, az 1979–1982 között készült Országos Területrendezési Tervet (BARÁT E.).

Ez 240 mikrokörzet fejlesztési lehetőségeit vizsgálta. Ezeket elmaradott, extenzív és intenzív fejlettség elérésére alkalmas típusokra osztotta. Ezt a hármas osztályozást az OTT a települések közti munkamegosztás és kooperáció, vagyis a kapcsolatrendszer intenzitáskülönbségeire alapozta. Az elmaradott körzetekben a települések elszigeteltek, az extenzív körzetekben a központ privilegizáltan fejlődik, de alig hat a körzetére.

Az intenzív körzetben a központok és a többi települések közti kapcsolatok és munkamegosztás intenzív, a legintenzívebb kapcsolatok az agglomerálódó körzetekben alakulnak ki.

Az OTT a jelenleg sugaras országos közlekedési fővonal infrastruktúrákat egy négyzethálós rendszerbe igyekezett átfejleszteni. Célul tűzte ki a településhálózat, a termelőerők fejlesztésével, a településközi infrastruktúrák és a környezetfejlesztés feladatát hosszú és nagy távlatra (15 évre és 30 éven túl). Az OTT-t az ágazati minisztériumok és megyék véleményezése alapján alakították át, de jóváhagyásra nem terjesztették elő.

Az OTT-n kívül 1970 után háromfajta jellegű regionális tervek készültek. Az egyik fajta az ágazati nagyberuházások által befolyásolt térségek komplex regionális újratervezése volt, amilyen pl. a Bős-Nagymarosi vízlépcsőrendszerre készült a cseh-szlovák társtervezőkkel közösen, vagy pl. a tervezett, de meg nem valósult bicskei erőmű területére. Ezekben a térség településeire gyakorolt káros környezeti hatások csökkentése vagy kiküszöbölése és az előnyös településfejlesztési hatások jó és konkrét kihasználása volt a fő feladat.

Ezekben helyet kaptak a nagyberuházásokat módosító javaslatok is, ütköztek a településfejlesztési, a társadalmi és az ágazati érdekek.

A másik 1970 és 1985 közötti periódusra jellemző, régebben nem gyakorolt típusa az ágazati minisztériumok számára készített országos vagy megyénkénti területfejlesztési és egyben ágazattelepítési tervek voltak. Ezek elsősorban infrastruktúrafejlesztési regionális tervek. Ilyenek: a településhálózat energiaellátásának terve megyénként és országosan, ilyen készült a közlekedéshálózat és külön a közúthálózat fejlesztésére. Ilyennek megalapozó művelete az ország külterületi nyomvonalas létesítményeinek nyilvántartása, amelynek kettős célja a mezőgazdaságilag művelt területek vonalas infrastruktúrák által való túlzott csökkenésének és szétdarabolásának elkerülése és a különböző ágazatok vonalas vezetékes infrastruktúráinak területi koordinálása közös infrastruktúrasávokba.

Ilyen ágazati terv típusnak tekinthető az ország egészére készült Országos Üdülőtérületi Terv, amely nemcsak az üdülőtérületeket és településeket osztályozta fejlesztési célok szerint, hanem külön foglalkozott az ifjúsági és a falusi turizmus, a hivatásturizmus és a termál-gyógyturizmus országos területi fejlesztési lehetőségeivel. Ez a terv megalapozta az Országos Idegenforgalmi Hivatal, az Idegenforgalmi Intézőbizottságok területeinek az ÉVM és OT területfejlesztési politikájának operatív munkáit.

Röviden a következőkben foglalom össze az 1985. évi országgyűlési határozat lényegét:

– A nagyobb városok ne növekedjenek extenzív módon, az urbanizáció súlypontját a kis- és középvárosokra kell helyezni. Mérséklődjön a nagyvárosokba való bevándorlás és azt a közép- és kisvárosokba, valamint a városiasodó falvakba kell terelni. (Az OTK célkitűzése is.)

– A településhálózat egységes, összefüggő rendszer, amely a települések gazdasági, igazgatási, ellátási szerepkörén alapul. (Akárcsak az OTK kategóriái.)

– Lesznek fejlődő, stagnáló és visszafejlődő települések, de azok fejlődjenek,

ahol az adottságok a hatékony működtetéshez megvannak. (Az OTK-ban visszafejlődő nem volt.)

– Az alapfokú infrastruktúrát minden településen helyben, vagy kis távolságon belül kell létesíteni. Az ellátási szempontból kedvező helyzetű települések száma szaporodjon 1300–1500-ra. (Az OTK-ban ezek száma 1250 volt.)

– A teljes körű középfokú ellátást a városokban és a városi központszerepet betöltő nagyközségekben célszerű kiépíteni, hosszú távon 180–250 településen. (Az OTK-ban 284 ilyen központ szerepelt, ebből 134 város az 1960. évi 64 helyett.)

– Felsőfokú ellátást elsősorban Budapesten és a megyeszékhelyeken kell kifejlesztetni, felsőfokú ellátású városok száma gyarapodjon. (Az OTK-ban 23 volt ezek száma.)

– A főváros súlya legyen jelentős a felsőfokú ellátásban, a tudományban, a művelődésben, az idegenforgalomban, a nemzetközi és országos szervezési feladatok végzésében, a műszaki haladásban, az innovációban, az exportképesség javításában, de mérséklődjön a termelésirányításban, az élömunkaigényes termelésben. (Az OTK ezeket az országos szelektív és szellemi központi feladatokat 6 regionális központra decentralizálta. Ehhez képest visszalépést jelent.)

– A főváros átmenő forgalmát csökkenteni kell, és ezen kívül az agglomerációs övezet középfokú ellátásának javításával kell Budapest központját tehermentesíteni. (Azonos az OTK-val.)

– Az öt regionális funkciót betöltő nagyváros mennyiségi fejlődés nélkül elsősorban országrészekre kiható kulturális, irányító és tudományos feladatok ellátásában bővíljen, javuljon nagyobb szakmai hozzáértést és szellemi háttérrel kívánó termékeik aránya, táguljon szervező, irányító, tudományos, művelődési, oktatási, egészségügyi hatáskörük. (Az OTK-val azonos.)

– A kisvárosok váljanak körzetük valóságos központjává. Javuljon a községek gazdasági bázisa, eltartó képessége, legyenek foglalkoztatási lehetőségek, elfogadható kisebb ingázási távolságban (az OTK alapelveivel egyezően).

– A nagyközségekben és óriásfalvakban erőteljes ütemű városodási folyamatot kell kibontakoztatni. (Az OTK 200 ilyen városiasodó nagyközséget jelölt ki.)

– Fokozott figyelmet kell fordítani az ország távlati alapananyag- és energiaellátás szempontjából különösen fontos térségekre és a vízigényes ipar és víziközelkedés fejlesztése szempontjából különösen fontos Duna menti sávra. (Azonos az OTK 15 alapananyag és vízigényes ipari körzetével, főleg a Dél-Dunával.)

– A kedvezőtlen adottságú, egyoldalú gazdasági szerkezetű aprófalvas és tanya térségekre és az agglomerálódó térségekre (az OTK konkrétan elhatárolta a hátrányos helyzetű aprófalvas és a fejlesztendő térségeket), az üdülőkörzetekre (az OTK 23-at határozott meg), főleg a Balatonra, a Velencei tóra, a Duna-kanyarra, a Mátra–Bükkre és az ország határ menti térségeire. (Mindez megvolt az OTK-ban.)

– Az ipari kiskörzetek belső kooperációját kell előtérbe helyezni. (Az OTK 15 ipari kiskörzethez kooperációs koncepciót adott, közös belső infrastruktúrát és közös munkaerőbázist írt elő az ipari kiskörzetekben, főleg jelentős körzeten belüli szállítási infrastruktúrát.)

Látjuk, hogy az országgyűlési határozat lényegében megerősíti az MT 1971. évi irányelveit és az OTK megoldásait, így azok tovább élnek.

3. A regionális tervezés jövő feladatai az országgyűlési határozat után

Ide tartozik, hogy a VÁTI 1986-ban ismételtén foglalkozott a „regionális tervezés helyzetével és fejlesztésével”, valamint „a regionális terv karbantartásával” (MIK-LÓSSY és VÁRNAI). Ezek metodikamegújítási kutatások, a tervezés társadalmi oldaláról és a realizálás szempontjaival való jobb megalapozása érdekében a területfejlesztés folyamatként és nem megvalósítandó állapotként való felfogásának alátámasztására és a társadalmi közreműködés jobb módszereinek tanulmányozására.

Befejezésül kissé túllépek a regionális tervezés történetének tényein, és rátérek a jövő igényeire, ahogyan szubjektíve látom.

A múltban az új koncepciókat megelőzte, az elméleti megalapozás és aztán a jogi irányelvek leszögezése alapján az új területi tervkészítés. Az országgyűlés határozatainak is akkor lesz valóban fogantatja, ha azok megvalósítását területi és településfejlesztési koncepció kidolgozása követi, aminek egy területfejlesztési és településfejlesztési folyamat kidolgozása felel meg.

Ennek időben folyamatosan közeledni kell az országgyűlés által kitűzött célokhoz. Enélkül az országgyűlés csak jókívánságok kifejezéséhez jutott volna el.

A „feladatok” végrehajtásához új módszerekkel a mai új gazdasági és társadalmi viszonyokhoz alkalmazkodó rugalmasan változó és időben is folyamatosan használható területi koncepció szükséges. Olyan koncepció, amely számol a jövőben bekövetkező többfajta változási tendenciával is. Ehhez tehát különböző gazdasági-társadalmi változásoknak megfelelő többféle változat kidolgozása szükséges, többféle jövőfejlesztési „scenário”, amelyek közt minden új helyzetben rugalmasan lehet egyikről a másikra áttérni.

El kell kerülni illúziók és önkényes, a helyi adottságoktól idegen fejlesztési ötleteket. De el kell kerülni a törvényes kötelezettséggel jóváhagyott jövőképeket is. A tervszerűség nem a változatlan jövőkép követésében áll. Annak ismerete jelent tervszerűséget, hogy a településhálózat és minden település összefüggő egységes rendszer, amelyben minden fontos részváltozás kihat a rendszer többi részére is, és ezt a hatást folyamatos tervezéssel mindig újra át kell vinni az egész rendszerre. Helyes fejlődésre csak az addigi múltbeli fejlődés szerves folytatása, a meglévő adottságokra alapozás ad lehetőséget. De ezt a fejlettség növelésére kell felhasználni, körzetenként, országosan és a településeken belül is.

A körzetek egészének együttfejlesztése a fő módszer és ezen belül az adottságokra támaszkodás. A fejlettség növelését és a települések és a településközi infrastruktúrák együttes és egymástól függő fejlesztését nem szabad elszigetelt fejlesztéssel megtörni.

Nincs külön központ-város és külön falufejlesztés, csak összetett, és település-kooperációt létrehozó körzetfejlesztések egymással való összehangolásából eredő országos regionális fejlesztés.

Egy ilyen típusú országos folyamattervezési keretkoncepció létrehozása a következő regionális tervezés történeti lépcsőfoka. A merev kategorizálásokat ezzel lehet elkerülni. Az adottságok a méretek, a fejlettségi fokok és a vonalas infrastruktúra-fejlesztési lehetőségek teljes és folyamatos skáláját kell felhasználni merev változatlan kategóriák és jövőképek helyett.

IRODALOM

- BERNÁT T.—BORA GY.—FODOR L. 1973: Világvárosok, nagyvárosok. Gondolat, Budapest.
- BOUDEVILLE, J. R. 1972: Aménagement du Territoire et Polarisation. Genin, Paris.
- BIBÓ I. 1986: Válogatott művei. (Szerk. VIDA I.—NAGY E.) Magvető, Budapest.
- ERDEI F. 1939: Magyar város. Athenaeum, Budapest.
- ERDEI F. 1940: Magyar falu. Athenaeum, Budapest.
- FARAGÓ K.—MAJOR J. 1957: A magyar mezőgazdasági településhálózat fejlesztésének kérdései. Településtudományi Közlemények 9. pp. 3—37.
- GERLE GY. 1959: A regionális tervezés helyzete és módszerei a KGST országokban. Építésügyi Szemle 12. pp. 375—377.
- GERLE GY. 1974: Környezet- és településhálózat. Akadémiai Kiadó, Budapest.
- HENCZ A. 1973: Területrendezési törekvések Magyarországon. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest.
- KŐSZEGI L. 1964: A területi tervezés főbb elvi és módszertani kérdései. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest.
- LETTRICH E. 1965: Urbanizálódás Magyarországon. Akadémiai Kiadó, Budapest.
- KULCSÁR V. (szerk.) 1976: A regionális elemzések módszerei. Akadémiai Kiadó, Budapest.
- MARKOS GY. 1955: A területi tervezés elméleti alapjai. Közgazdasági Szemle 12. pp. 1468—1482.
- MUMFORD, L. 1985: A város a történelemben: létrejötte, változásai és jövőjének kilátásai. Gondolat, Budapest.
- PERCZEL K. 1946: Kell-e országos építési keretterv? Uj Építészet 2. pp. 1—4.
- PERCZEL K. 1947: Jegyzetek Magyarország tájrendezéséhez. Uj Építészet 1. pp. 84—86.
- PERCZEL K. 1948: Házhelyosztás. Fórum pp. 791—798.
- PERCZEL K. 1958: A város- és községrendezés megszervezése. Építésügyi Szemle 1. pp. 2—5.
- PERCZEL K. 1958: Az országos településhálózat. Építésügyi Szemle 9. pp. 257—260.
- PERCZEL K. 1958: Javaslat Magyarország regionális beosztására. Építésügyi Szemle 10—11. pp. 299—304.
- PERCZEL K. 1960: A magyarországi regionális tervezés elvi alapjai. Építés- és Közlekedéstudományi Közlemények 1—2. pp. 3—42.
- PERCZEL K. 1960: Faluhálózatunk fejlesztése. Valóság 3. sz. pp. 53—64.
- PERCZEL K. 1960: A magyarországi regionális tervek fajtái. Építésügyi Szemle 8. pp. 225—229.
- PERCZEL K. 1960: A gazdasági régiók és a megyék viszonya. Építésügyi Szemle 9. pp. 72—77.
- PERCZEL K. 1961: Pécs regionális összefüggései. Építésügyi Szemle 3. sz. pp. 72—77.
- PERCZEL K. 1961: A mai magyar városhálózat kialakulása. In: Vidéki városaink (szerk. BORSOS J., pp. 77—93.) Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest.
- PERCZEL K. 1965: A társadalmi struktúra változásainak hatása a településhálózat fejlesztésére. Építés- és Közlekedéstudományi Közlemények 1. pp. 43—57.
- PERCZEL K.—GERLE GY. 1966: A regionális tervezés és a magyar településhálózat. Akadémiai Kiadó, Budapest.
- PERCZEL K. 1975: A magyarországi urbanizáció és agglomerálódás tényezői. In: A Nemzetközi Földrajzi Unió Konferenciája (szerk. SÁRFALVI B.) Akadémiai Kiadó, Budapest.
- PERCZEL K. 1976: Magyarország urbanizációs fejlettségének területi struktúrája. Építés- és Építészettudomány 1—2. pp. 227—254.
- PERCZEL K. 1984: Az ismeretlen OTK és a településhálózat újraértékelése. In: A városépítésről (szerk. PREISICH G. pp. 76—85.) Kossuth Könyvkiadó, Budapest.
- PERCZEL K. 1984: A falvak helye a településhálózatban. In: A városépítésről (szerk. PREISICH G. pp. 344—356.) Kossuth Könyvkiadó, Budapest.
- PERÉNYI I.—JANKOVICH I.—KERESZTÉLY GY. 1956: A regionális tervezés metodikája. Településtudományi Közlemények 8. pp. 5—27.

RECENZÍÓK

VUICS TIBOR: A MAGYAR AGRÁRGAZDASÁG ALAPVETŐ KÉRDÉSEI

Egységes jegyzet a tanárképző főiskoláknak
(Tankönyvkiadó, Budapest, 1988. 214. p.)

A szerző széles körű érdeklődésre számot tartó jegyzetet indított útjára. Az egységes jegyzet bevezetőben kifejtett célkitűzések szerint a tanárképző főiskolák speciálkollégiuma számára készült. Ez azt sugallja, hogy nem kell minden hallgatónak elsajátítania az egészet, netán vizsgáznia belőle, hanem az érdeklődők speciális igényeit elégíti ki. Ez nagy szabadságot és lehetőséget jelent a szerző számára, mind a jegyzet belső struktúráját, mind pedig a téma feldolgozásának módszerét és mélységét illetően.

A 214 oldal terjedelmű munka célkitűzésében a szerző azt hangsúlyozza, hogy az agrárszektor a magyar gazdaságban olyan fontos szerepet játszik, amely indokolja az ágazattal való behatóbb foglalkozást. Kifejti, hogy szükséges az élelmiszergazdaság földrajzában tanult ismeretek elmélyítése és a jelenleg felmerülő gondok behatóbb tanulmányozása.

A szerző a fenti cél megvalósításához igen gazdag forrásanyagra támaszkodott. Ez már önmagában is hasznos, mert ez biztos „iránytű” lehet az érdeklődő hallgatók eligazításában.

A jegyzet igen nagy adatbázist használ fel, és annak lényegét 26 táblázatban foglalja össze. Az adatok nemcsak a jelenre, vagy a közelmúltra, hanem különböző távolabbi időpontokra és időszakokra is vonatkozik. Ez lehetővé teszi, hogy a hallgatók önállóan vonjanak le következtetést az érvényesülő tendenciák mértékére, jellegére, irányára vonatkozóan. A táblázatok egy részét a jegyzetíró nem a statisztikai forrásmunkákból, hanem egyéb, az irodalomban feltüntetett könyvekből, kéziratokból vette át, ami önmagában nem baj, de esetenként összehangolatlanosság hatását kelti.

A bőség zavarával küszködik a szerző ábraanyagát illetően is. 45 diagram és kartodiagram teszi szemléletesebbé a mondanivalóját. Esetenként ezeket az ábrákat a túlszűfoltosság jellemzi. Talán, ha a szerző bátrabban szelektált volna a bemutatandó összefüggések, a szemléltetendő tendenciák között, a lényeg jobban ki-

emelhetővé vált volna. A 17. ábra pl. egyenesen félrevezeti az olvasót, amikor a mezőgazdaság, a gyáripar és a nemzeti jövedelem dinamikáját mutatja be, és az idő tengelyén az 1867–70-től 1900-ig eltelt 30–33 év ugyanakkora, mint 1900-tól 1913-ig.

A jegyzet 10 nagy fejezetre tagolódik.

Az első egység az agrárgazdaság helyét, szerepét elemzi hazánk gazdasági életében. A kérdés időbeni alakulását is sokoldalúan világítja meg.

A második fejezet hazánk helyét vázolja fel a világ agrárgazdaságában.

A következő fejezet az agrárgazdaság fogalmát tisztázza, majd fejlődését szakaszolja és jellemzi azokat. A munka 1985-ig elemzi a felmerülő problémákat, tehát az azóta bekövetkezett változásokkal nem foglalkozik.

A negyedik fejezet az ágazat szektorális megoszlását és az egyes szektorok sajátos fejlődését mutatja be.

Új egység taglalja az agrárgazdaság területi elhelyezkedését befolyásoló tényezőket.

A hatodik fejezet az agrárgazdaság kapcsolatrendszerét tárgyalja. A témakörön belül külön foglalkozik a horizontális és a vertikális integrációval. E téren hangsúlyosítja a szerző a témakörre vonatkozó gazdaság eredményét.

A hetedik fejezet a magyar agrárgazdaság vertikumait tárja az olvasó elé. Ebben a fejezetben valóban eleget tesz a szerző a sokat hangoztatott vertikális szemléletnek, de mégis bizonyos hiányérzete van az olvasónak, amikor úgy érzi, hogy egyes élelmiszeripari ágazatok elsikladnak.

Külön egység vázolja fel a mezőgazdaság termelési körzeteit, majd pedig az ágazat jövőjét. Gyorsan változó világunkban ezt az ágazat perspektíváját felvázoló egységet némi fenntartással kell fogadnunk, ugyanúgy mint a munkában máshol előkerülő legaktuálisabb kérdéseket, ez azonban nem róható fel a szerzőnek, hisz a kézirat leadása óta bekövetkezett változásokat csak az előadásokban tudjuk figyelembe venni.

A fentiek alapján úgy vélem, hogy egy igen sok információt tartalmazó jegyzetet bo-

csátott a szerző az olvasók elé, amelyet hallgatóink és az érdeklődők haszonnal forgathatnak.

DR. ABONYINÉ DR. PALOTÁS JOLÁN

SURYA KANT: ADMINISTRATIVE GEOGRAPHY OF INDIA

(India közigazgatási földrajza. Rawat Publications. Jaipur, 1988. 280 p.)

A földrajztudomány nemzeti iskoláiban a legtöbb esetben visszatükröződnek az adott ország legfontosabb problémái. A közigazgatási területszervezés földrajzi kérdéseinek kutatása és feltárása alapvető jelentőségű India számára.

A Panjab Egyetem Földrajzi Intézetében (Chandigork) egy nemzetközileg elismert és nagyra értékelt közigazgatás-földrajzi iskola alakult ki. Az intézet elsősorban az angol földrajz hagyományaira építette fel kutatási és oktatási tevékenységét. Posztgraduális jelleggel folyik a közigazgatás-földrajz oktatása, térszemlélettel rendelkező közigazgatási szakemberek képzése. Ez volt az első ilyen jellegű központ Indiában.

Surya Kant a tér közigazgatási szervezésével kapcsolatos földrajzi kutatások főbb irányzatainak és eredményeinek bemutatásával indítja elemzését, s megállapítja, hogy a földrajztudomány – jelentős elméleti eredményei dacára – méltatlanul háttérbe szorult a politikai és társadalmi térszerveződések kutatásában, pedig mind szemlélete, mind pedig módszertani apparátusa szinte erre a feladatra predestinálja.

India történeti, területi, államszervezeti fejlődési folyamatának keretébe illesztve elsősorban Panjab (az öt folyó földje) kérdéseivel foglalkozik részletesen. Panjab ma India egyik legkisebb szövetségi állama, területe 50362 km², lakossága 16,8 millió fő. Gazdaságilag India egyik legfejlettebb területe, az I főre jutó nemzeti jövedelem meghaladja a 3560 rúpiát (kb. 300 dollár), s ez az egyik legmagasabb érték az indiai államok sorában. A településhálózata sokszínű, a városi népesség aránya 27,7%, a településhálózaton belül meghatározó a 134 város, illetve városi agglomeráció, melyek a sűrű fahálózat (12342 falu) igazgatási-ellátó központját képezik.

Panjab történeti, területi fejlődését, a közigazgatási területbeosztás átalakulását i.e. 2750-től 1947-ig a hatalmi, a gazdasági, politikai, kulturális, vallási tényezők sokoldalú feltárásával taglalja a szerző. Bemutatja, hogy a

mindenkori hatalom a saját felfogásának, érdekeinek, stratégiai szemléletének és céljainak megfelelően rendezkedett be, alakította át a terület közigazgatási struktúráját.

A mai folyamatok előzményeként részletesen elemzi a szerző a történelmi Panjab kettéosztásának folyamatát. India függetlenné válásakor Panjab vallási alapon került felosztásra India és Pakisztán között. A történeti Panjab 359179 km² területéből a gazdaságilag fejletlenebb 152649 km² K-i rész maradt India határain belül. A terület korábbi gazdasági és igazgatási központja – Lahore – Pakisztánhoz került.

1956-ban a központi kormányzat úgy döntött, hogy India állami közigazgatási berendezkedését nyelvi alapokra kell helyezni. A területi reformot fokozatosan hajtották végre, Panjabra 1966-ban került sor. Ekkor leválasztották a függetlenség kivívásakor megmaradt területéről a hindu nyelvtérletet. Az új államterület (50362 km²) mindössze 1/7-e a történeti Panjab területének.

A szerző részletesen elemzi Panjab jelenlegi közigazgatási struktúráját, a különböző jellegű és szintű közigazgatási egységek működési mechanizmusát. Az 5 fokozatú *általános igazgatás*, a speciális célokat szolgáló, változó hierarchiájú *szakigazgatás* területi és működési kérdéseinek széles körű elemzése után a szerző matematikai statisztikai módszerekkel elemzi Panjab közigazgatási területi struktúráját, működésének jogi és pénzügyi feltételeit, összetevőit, eredményességét, és kísérletet tesz egy optimális közigazgatási területbeosztás földrajzi alapjainak kimunkálására.

A magyar olvasó számára a monográfia izgalmas és hasznos olvasmány. Egy tőlünk távoli ország, eltérő történeti, gazdasági, kulturális, politikai fejlődését érzékelve ismerhetjük meg India és különösen Panjab nagyon is hasonló közigazgatási területszervezési problémáit.

HAJDÚ ZOLTÁN

A fentiek alapján úgy vélem, hogy egy igen sok információt tartalmazó jegyzetet bo-

csátott a szerző az olvasók elé, amelyet hallgatóink és az érdeklődők haszonnal forgathatnak.

DR. ABONYINÉ DR. PALOTÁS JOLÁN

SURYA KANT: ADMINISTRATIVE GEOGRAPHY OF INDIA

(India közigazgatási földrajza. Rawat Publications. Jaipur, 1988. 280 p.)

A földrajztudomány nemzeti iskoláiban a legtöbb esetben visszatükröződnek az adott ország legfontosabb problémái. A közigazgatási területszervezés földrajzi kérdéseinek kutatása és feltárása alapvető jelentőségű India számára.

A Panjab Egyetem Földrajzi Intézetében (Chandigork) egy nemzetközileg elismert és nagyra értékelt közigazgatás-földrajzi iskola alakult ki. Az intézet elsősorban az angol földrajz hagyományaira építette fel kutatási és oktatási tevékenységét. Posztgraduális jelleggel folyik a közigazgatás-földrajz oktatása, térszemlélettel rendelkező közigazgatási szakemberek képzése. Ez volt az első ilyen jellegű központ Indiában.

Surya Kant a tér közigazgatási szervezésével kapcsolatos földrajzi kutatások főbb irányzatainak és eredményeinek bemutatásával indítja elemzését, s megállapítja, hogy a földrajztudomány – jelentős elméleti eredményei dacára – méltatlanul háttérbe szorult a politikai és társadalmi térszerveződések kutatásában, pedig mind szemlélete, mind pedig módszertani apparátusa szinte erre a feladatra predesztinálja.

India történeti, területi, államszervezeti fejlődési folyamatának keretébe illesztve elsősorban Panjab (az öt folyó földje) kérdéseivel foglalkozik részletesen. Panjab ma India egyik legkisebb szövetségi állama, területe 50362 km², lakossága 16,8 millió fő. Gazdaságilag India egyik legfejlettebb területe, az I főre jutó nemzeti jövedelem meghaladja a 3560 rúpiát (kb. 300 dollár), s ez az egyik legmagasabb érték az indiai államok sorában. A településhálózata sokszínű, a városi népesség aránya 27,7%, a településhálózaton belül meghatározó a 134 város, illetve városi agglomeráció, melyek a sűrű faliuhálózat (12342 falu) igazgatási-ellátó központját képezik.

Panjab történeti, területi fejlődését, a közigazgatási területbeosztás átalakulását i.e. 2750-től 1947-ig a hatalmi, a gazdasági, politikai, kulturális, vallási tényezők sokoldalú feltárásával taglalja a szerző. Bemutatja, hogy a

mindenkori hatalom a saját felfogásának, érdekeinek, stratégiai szemléletének és céljainak megfelelően rendezkedett be, alakította át a terület közigazgatási struktúráját.

A mai folyamatok előzményeként részletesen elemzi a szerző a történelmi Panjab kettéosztásának folyamatát. India függetlenné válásakor Panjab vallási alapon került felosztásra India és Pakisztán között. A történeti Panjab 359179 km² területéből a gazdaságilag fejlettebb 152649 km² K-i rész maradt India határain belül. A terület korábbi gazdasági és igazgatási központja – Lahore – Pakisztánhoz került.

1956-ban a központi kormányzat úgy döntött, hogy India állami közigazgatási berendezkedését nyelvi alapokra kell helyezni. A területi reformot fokozatosan hajtották végre, Panjabra 1966-ban került sor. Ekkor leválasztották a függetlenség kivívásakor megmaradt területéről a hindu nyelvtérületet. Az új államterület (50362 km²) mindössze 1/7-e a történeti Panjab területének.

A szerző részletesen elemzi Panjab jelenlegi közigazgatási struktúráját, a különböző jellegű és szintű közigazgatási egységek működési mechanizmusát. Az 5 fokozatú *általános igazgatás*, a speciális célokat szolgáló, változó hierarchiájú *szakigazgatás* területi és működési kérdéseinek széles körű elemzése után a szerző matematikai statisztikai módszerekkel elemzi Panjab közigazgatási területi struktúráját, működésének jogi és pénzügyi feltételeit, összetevőit, eredményességét, és kísérletet tesz egy optimális közigazgatási területbeosztás földrajzi alapjainak kimunkálására.

A magyar olvasó számára a monográfia izgalmas és hasznos olvasmány. Egy tőlünk távoli ország, eltérő történeti, gazdasági, kulturális, politikai fejlődését érzékelve ismerhetjük meg India és különösen Panjab nagyon is hasonló közigazgatási területszervezési problémáit.

HAJDÚ ZOLTÁN

A KÖVETKEZŐ SZÁMUNK TARTALMÁBÓL

Hajdú Zoltán: Az 1956-os közigazgatási területbeosztási reformterv földrajzi kérdései

A. Gergely András: Etnoregionalizmus Magyarországon

Gyarmati György: Közigazgatási reformtörekvések Magyarországon, 1945–1949

Vági Gábor: Megye-reform – megyei tanács nélkül

E számunk szerzői:

Dr. Abonyiné dr. Palotás Jolán kandidátus, egyetemi docens, JATE, Gazdaságföldrajzi Tanszék, Szeged

Hajdú Zoltán tudományos munkatárs, földrajztudományok kandidátusa, MTA RKK, Pécs

Kengyel Miklós egyetemi docens, kandidátus, JPTE, Állam- és Jogtudományi Kar, Pécs

Kőszegfalvi György műszaki tudományok doktora, tudományos igazgatóhelyettes, VÁTI, Budapest

Krajkó Gyula egyetemi tanár, tanszékvezető egyetemi tanár, JATE, Gazdaságföldrajzi Tanszék, Szeged

Perczel Károly kandidátus, műszaki-tudományos tanácsadó, VÁTI, Budapest

Tiner Tibor tudományos munkatárs, MTA FKI, Budapest

E számunk lektorai:

Boros Ferenc, Erdősi Ferenc, Tóth József

A kézirat a nyomdába érkezett: 1989. május. Terjedelem: 9,— A/5 ív

A tartalomból:

Közsegfalvi György: A települések infrastruktúra-fejlesztésének új feltételei és feladatai

„Az infrastruktúra-fejlesztés új feltételei között egy sor kérdésben új magatartásra van szükség. Ezek sorában olyan kérdések említhetők, mint például milyen érdekek hatnak a települések infrastruktúrájának fejlődésére, hogyan segíthető elő az ágazati és területi érdek jobb összehangolása, mit lehet tenni az infrastruktúra-fejlesztés komplexitásának erősítésére, van-e szerepe a normáknak, normatív jellegű szabályozásnak az infrastrukturális ellátás szervezésében.”

Kengyel Miklós: A magyar bírósági szervezet területi elhelyezkedésének ellentmondásai

„A bírósági szervezet területi elhelyezkedésével kapcsolatban számos ellentmondás figyelhető meg. A járásbíróságok számának a csökkentését rendre az igazságszolgáltatás hatékonyságának a fokozásával indokolták meg, eközben azonban teljesen figyelmen kívül maradtak a bírósági szervezet településföldrajzi adottságai. Ennek következtében az igazságszolgáltatás „megközelíthetőségének” a feltételei kedvezőtlenül változtak.”

Tiner Tibor: Zsákutcában

„A nagyváros általában kétféle módon enged az autó nyomásának. Az első, az ún. amerikai út, azaz autó-léptékű városok létrehozatala óriási területtel, a gyalogosforgalom megszüntetésével, térben szétszóródott városi funkciókkal. ... A második (ún. európai) út a város számára az előzőnél több szenvedéssel jár, mivel a sűrűn beépített, gyalogosra méretezett történelmi város és a térzabáló autó között éles konfliktus keletkezik. A konfliktus feloldása általában nem a város, hanem az autó javára történik, elsősorban hibridmegoldások alkalmazásával.”