

PERÉNYI IMRE

**A TELEPÜLÉSRENDEZÉS-TERVEZÉS MEGÚJÍTÁSÁNAK
ELMÉLETI ALAPJAI**

TERÜLETI ÉS TELEPÜLÉSI KUTATÁSOK



**TERÜLETI ÉS TELEPÜLÉSI
KUTATÁSOK**

6.

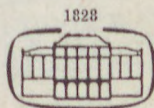
74144

PERÉNYI IMRE

**A TELEPÜLÉSRENDEZÉS-TERVEZÉS MEGÚJÍTÁSÁNAK
ELMÉLETI ALAPJAI**

Övezt —

**MTA
KIK**



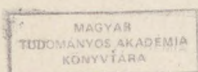
Akadémiai Kiadó, Budapest
1990

681867

Területi és Települési Kutatások

Megjelenik az MTA Regionális Kutatások Központja (Pécs)
gondozásában

A szerkesztőbizottság elnöke: ENYEDI GYÖRGY



Sorozatszerkesztő: HORVÁTH GYULA

Lektorálta: PAKSY GÁBOR

© Perényi Imre

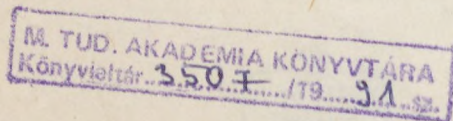
A kiadásért felelős:

az Akadémiai Kiadó és Nyomda főigazgatója

Műszaki szerkesztő: Tavaszi Tibor

ISSN 0238—0552

ISBN 963 8371 48 X



Készült: „BOKSZIT” Kft. Nyomda 91-23/i

Felelős vezető: Baumgartner Sándor

TARTALOM

I. A településrendezés-tervezési elvek fejlődésének kérdéséhez	7
II. A települési funkciók területi-hálózati felépítésének rendszer szemléletű megújítása	21
III. A települési környezetminőség és a környezetkultúra humánökológiai követelményei	37
IV. Az esztétikus települési környezet, a történelmi-építészeti értékek védelme	52
V. A település és makrokörnyezete alakításának és megújításának hatékonysága	66
Jegyzetek	89
Irodalom	103
Angol és orosz nyelvű összefoglalók	105

I. A TELEPÜLÉSRENDEZÉS-TERVEZÉSI ELVEK FEJLŐDÉSÉNEK KÉRDÉSÉHEZ

A második világháború öröksége, az ország agrárjellege, ipárának fejletlensége és egészségtelen területi koncentrálódása meghatározó volt az ország települési rendjének kialakításában aránytalanságaival, torzulásaival együtt. Az azt követő évtizedek társadalmi-gazdasági fejlődése, a termelés és a termelékenység, a szociális és egészségügy, az életszínvonal és életvitel, a művelődés és a kultúra terén — az időszakonként voluntarista gazdaságpolitika és helyenként a demokratikus államiság és emberi jogok súlyos megsértése mellett is — jelentős eredményeket hozott. A településrendünk kiigazításában végbement fejlődés — az újabb aránytalanságok és feszültségek mellett is — jelentősnek mondható. Növekedett a városi népesség aránya, számszerűleg nőtt a városállomány, strukturális változás eredményeképpen szaporodtak a nagyobb népességszámú települések. Stagnáltak viszont a kisebb városok és falvak jelentős része. Összességében javult a városok infrastrukturális ellátottsága, azonban messze elmaradt az igényektől.¹

Bár fele annyian, mint korábban, még százezrek élnek külterületen, részben tanyákon, részben mezőgazdasági üzemi majorokban. Kereken másfél millió ember ingázik naponta, kétszázezer hetente.

A szociális infrastruktúra (a lakásállomány és a szolgáltatások fejlesztése) és a műszaki infrastruktúra (közlekedés, közmű) lemaradás igen jelentős. Szétnyílt az olló a vízvezeték- és csatornahálózat kiépítése között. A közúti hálózat nem képes levezetni a túl gyorsan növekvő gépjárműparkra épülő országos és helyi közlekedést. A tömegkommunikáció fogyatékosága (elsősorban a telefonhálózat kiépítetlensége) mind a társadalmi, mind a gazdasági fejlődés, az előrehaladás gátjává vált.

Az ágazati szemlélet korlátlan uralma, az alkalmazott, többnyire korszerűtlen technológiák miatt a környezetszennyeződés nem csökkent. Ezt még tetőzte a mezőgazdaság kemizálása, a gépjárművek növekedése és előregedése stb. Mindezek révén a környezeti ártalmak jelentősen növekedtek, az ország területének jelentős részére a sérült környezeti jelleg a jellemző. Ehhez azonban hozzá kell tennünk, hogy városaink nagyobb része a környezetszennyeződésből adódó problémák — a tömör beépítés, a korszerűtlen ipar, a növényzettel fedett területek elégtelensége, az úthálózat és a közművek kiépítetlensége stb. — sem újkeletűek.

Kétségtől ehhez az elmúlt negyven év során mi is hozzájárultunk, az erőltetett ütemű és az ökológiai szemléletet nélkülöző iparfejlesztés, valamint a kiegyensúlyozatlan, a környezetet nem kímélő életvitel révén.

Az elmúlt évtizedek településfejlesztési, -rendezési folyamatát lehetőségek és korlátok kísérték. Kétségtől amiatt, hogy az eszközök nagyjából koncentráltak és központi kezelésbe jutottak, lehetővé tették a koncepció, tervszerű előkészítést és lebonyolítást. A kormányzat az anyagi eszközök koncentrációjával egy adott időszakra súlypontot képezhetett a fejlesztés folyamatában akár ágazati, akár települési kategóriákban. Az anyagi eszközök ilyen koncentrációja azonban szinte kizárta a helyi források képzését, illetve felhasználását, korlátozta a helyi kezdeményezéseket, gátolta a települések egyenlő esélyét a fejlődésben.

Felvetődik tehát a kérdés: az eseményekben annyira bővelkedő évtizedek társadalmi-gazdasági fejlődését szolgálni hivatott urbanizációs folyamatot hogyan segítette, illetve befolyásolta a korszak urbanisztikai gondolatvilága, illetve ennek hazai fogadtatása.

Számunkra is ismeretesebbek voltak azok az elvi tételek, amelyek megfogalmazása többnyire még a század első harmadára esett és amelyeket az egyetemes, különösen az európai urbanisztika az időben korszerűnek vélt.²

Ezeknek az elveknek a szintézisét jelentette az ún. „funkcionális város” elmélete, amelyet a CIAM (Congrès International d'Architecture Moderne) negyedik kongresszusán Athénban 1933-ban fogadtak el és a későbbiekben mint a modern városépítés Chartája vált ismertté. A Chartának lényegében kiegészítői-kísérői voltak a lakókörnyezet kialakítására vonatkozó rendszerek — az amerikai ún. szomszédsági egységek —, illetve a szovjet lakókomplexumok koncepciója a 20-as, 30-as években.³

Az európai modern építészeti és urbanisztikai törekvésekhez való hazai igazodás gyökerei visszanyúlnak a harmincas évekhez. Ekkor jön létre a CIRPAC magyar csoportja. Ez olyan csoportosulás volt, amelynek modern építészeti-urbanisztikai célkitűzései voltak és kétségtől a magyar építészek progresszív részét tömörítette. Így nem véletlen, hogy a háborút követően az új, a modern építészeti irányát vallók — részben baloldali beállítottságuk révén — az építésügy terén befolyásos szerephez jutottak. Tevékenységük révén a Bauhaus, a CIRPAC által hirdetett elveket deklarálták hazánkban is. (Az első években ezt elősegítette a Tér és Forma körül tömörülő építészek, talán még markánsabban az „Új építészet köre” és lapja, az „Új építészet”.)

Lényegében csak az 50-es évek elején alakul, formálódik ha-

zánkban a települések (városok, községek) létrejöttét, fejlesztését, rendezését segítő tudományos tevékenység, amely ez időben kapja nevét: *településtudomány*. Létrejön a Magyar Tudományos Akadémia keretében a Településtudományi Bizottság és megszerveződnék a szakterület kutatóbázisai (TERINT, VÁTI, BME).

Az első átfogó kutatási terv 1952-ben indul. A településrendezés-tervezés főbb elveit — hazai adottságokra adaptálva — egyrészt az Athéni deklarációra, másrészt az újabb nemzetközi, főleg a szovjet szakirodalomra (hiszen mögöttük már egy harmincéves intenzív városépítési gyakorlat volt), valamint a hazai kutatásokra támaszkodva alakították ki. Az eredmények már ebben az időben helyenként túlhaladtak az Athéni Charta „funkcionális város” elvein.⁴

1960-ban az Országos Távlati Tudományos Kutatási Terv több mint hetven főfeladata közül egy, a 60-as számú a településtudományi kutatásoknak jutott. (Azáltal, hogy a regionális tervezés kutatásai szintén külön fő feladatként szerepeltek és elsősorban gazdaságföldrajzi értelmezést kaptak, egyértelművé vált a tervkészítők számára, hogy a 60-as számú főfeladatnak kimondottan a településekkel kapcsolatos műszaki-építési, városépítési témák feldolgozására kell irányulnia.) Az OTTKT-be való felvétel megnövelte a kutatások pénzügyi lehetőségeit, a szervezettség kereteinek kialakítására indítékot adott, és mód nyílt más tudományágak kutatásaival való egyeztetésre, koordinálásra is.

A hazai településtudományi kutatások abból az elvből indultak ki, hogy a kutatás alapvető célja a településrendezés-tervezés gyakorlatának elméleti alátámasztása. Ez nagy segítséget nyújtott a kibontakozó településrendezés-tervezési gyakorlathoz. A 70-es évekre már minden település rendelkezett az általános városrendezési terv valamely fajtájával, számos regionális terv készült.

A 60-as és a 70-es évek hazai urbanizációs folyamatának alakulásában nem lebecsülendő a városrendezési tervek szerepe, az a tény, hogy szinte minden településnek volt rendezési terve, ezeket általában az újszerűsége, a korszerűsége való törekvés jellemezte. A tervek gyakorlathoz való igazítására irányuló törekvés eredményeképpen a terveket rendszeresen (talán túl gyakran is) felülvizsgálták. E városrendezési tervek *hatékonysága* mégis alacsony volt, nem utolsósorban azért, mert betartásuk felett nem örködött senki. Ágazati, csoport-, sőt egyéni érdekek kerekedtek felül a terv által képviselt közösségi érdeken. Helyenként maga a tanács sem tekintette a városfejlesztési tevékenység alapokmányának. Sok helyütt hozzájárult ehhez a helyi vezetők „rögtönzése” és a felső szervek túl gyakori „operatív” beleszólása. A végrehajtás ellen-

őrzésére a helyi szakigazgatási szervek képtelenek voltak, gyengeségük, helyenként szakmai képesítésük alacsony színvonala és az építészrendészet szétziláltsága miatt.

A tervezés gyakorlatában tartalmi kérdések is felvetődtek. Az időszak településrendezés-tervezése gyakorlatának legalapvetőbb problémája a tervek megalapozottsága volt. Kétségtől problémát okozott az *általános városrendezési terv*, a népgazdasági és a tanácsai hosszú távú fejlesztési tervek összehangolása. Az akkori fel fogás szerint az ÁVT-nek lényegében az utóbbiakra kellett volna épülnie. Más kérdés, hogy mennyire voltak megalapozottak az ilyen tervek. Jellemző volt, hogy amikor ehhez igazítva valamilyen „cél-állapotra” igyekeztek támaszkodni, akkor az a terv korszerűségének és rugalmasságának a kárára történt. Már ebben az időben felvetődött, hogy milyen mértékben kell a gazdasági tervekre épülniük? Nem helyesebb-e az ART-t „függetleníteni” az ilyen jellegű „tervektől”? Alapvető fontosságú, hogy az ART rugalmas legyen és tartalmazzon *alternatívákat*, tegye lehetővé a terv koncepcionális kialakításán belül — annak feladási kísérlete nélkül — az adott időszak reális követelményeihez való igazodást.

A *részletes rendezési tervek* kidolgozásában többnyire az a gyakorlat volt uralkodó, hogy ilyen tervek csak konkrét fejlesztésre kijelölt területekre készültek. Ez azt eredményezte, hogy a város-méretű összefüggés az ART-vel rendelkező szomszédos területekkel csupán elnagyolt volt. Problémát okozott, hogy noha a részletes rendezési tervek tartalmazznak szabályozási tervet és beépítési javaslatokat, a konkrét beruházás tervezése során a tervezők ezeket nem vették kellő mértékben figyelembe. Ennek „objektív” oka is volt. A városrendezési normatívák ugyanis „nem voltak kötelezőek” a beruházási tervekhez. Így vákuum keletkezett a terv és a kivitel között és a részletes rendezési terv elképzelései többnyire csorbitva érvényesültek a kiviteli tervekben. A konkrét beruházás tervezésénél a tervezőt annyira nyomta a beruházó mindenekelőtt és bármi áron gazdaságosságra (többnyire a vélt gazdaságosságra) való törekvése, hogy a részletes rendezési terv számos fontos megállapítása ténylegesen nem valósult meg. Pedig ebben az időben is ismert volt, hogy ha a RRT-k nem egy összefüggő, a város organikus részét képező területre készülnek, akkor a városrészre vonatkozóan a területfelhasználási, a városszerkezeti, az infrastruktúrális, a morfológia stb. követelmények nem érvényesülhetnek. Mindezzel csorbitva szenved a város, a lakókörnyezet általános, nagy távlatra szóló, az ART dinamikus fejlődést figyelembe vevő koncepciója is. Ennek ellenére e tervek sokaságából, számos szemléletben és módszertanilag egyaránt jelentős munka emelkedik ki.⁵

1965 második felében újabb öt éves tudományos kutatási tervet dolgoznak ki és fogadnak el. Ennek a tervnek központi célja a település, településhálózat rekonstrukcióját elősegítő elvek, módszerek tisztázása.

A településtudományi kutatások a későbbiekben egészülnek ki — a hiány kényszerhelyzetéből kiindulva — társadalomtudományi kutatásokkal (településszociológia, településegészségügy, lakás- és kommunális gazdálkodás, településigazgatás stb.). Így a kutatási terület kiszélesedik. Ez oly módon „sikerült”, hogy a 60-as évek végére a kutatás a területfejlesztés irányába fordul, erőteljesen „közgazdasági” jellegű, háttérbe szoríva a települések egészének, illetve azok létesítményeinek, területeinek kölcsönhatását vizsgáló településtudományi kutatások építészeti-műszaki jellegét.

Már a 60-as években a nemzetközi szakirodalomban, sőt a laikus közvéleményben is mind több észrevétel hangzik el a városépítés gyakorlatával szemben, totális, nem embercentrikus jellege miatt, nevezetesen, hogy az nem tükrözi sem a társadalmi, sem a nemzeti jelleget, nem igazodik a környezeti sajátosságokhoz. Ez az értékelés országonként eltérő élességgel jelentkezett, de a városépítés funkcionális egyoldalúságából adódó helyzet kritikája az ezredfordulóhoz közeledve európai viszonylatban mind általánosabbá válik.

1976-ban Vancouverben az ENSZ emberi településekkel foglalkozó, ún. „Habitat” konferenciája a településfejlesztés, a településtervezés, a területgazdálkodás, a kommunális infrastruktúra kérdéseihez kapcsolódóan részletekbe menően már más, realisabb szemléleletet tükröző ajánlásokat dolgozott ki.

Nem volt váratlan az Építészek Nemzetközi Szövetségének (UIA) 1979. évi mexikói közgyűlésén elfogadott, ún. Machu Picchu Chartának a törekvése sem, amely elismerve az Athéni Charta jelentőségét, de kritizálva fogyatékoságait is, megkísérelte összefoglalni mindazokat az elveket, amelyek azóta az építéset, városépítéset terén felhalmozódtak. Hasonló kritika illette a lakóterületi rendszerek elméleti tételeit, elsősorban merevségük miatt. A 60-as években megindul a lakóterület szerkezeti kialakítását célzó új utak keresése. Ezzel szinkronban voltak a hazai kutatás és tervezés törekvései.⁶

Jelentős szerep jutott településeink — kétségtelenül súlyozott — fejlődésében a kormány 1971. évi területfejlesztési irányelveinek és az Országos Településhálózat-fejlesztési Koncepciónak. Ezek az okmányok az ország településeit a területi munkamegosztásban betöltött társadalmi-gazdasági szervező és irányító, továbbá szolgáltató-ellátó szerepkörük, vonzásterületük és lakosságuk száma, valamint technikai-műszaki felszereltségük alapján megkülönböztet-

tett központokba, településkategóriákba sorolta. Ez a besorolás már önmagában is rendkívül merev volt, de nem annyira a „rendszerben”, mint a végrehajtás során túlzott előnyt élveztek a felsőfokú központok. Lényegesen kevesebb anyagi eszközhez jutottak a középfokú szerepkört ellátó közép- és kisvárosok, nagyközségek. Szerepük pedig a lakosság életkörülményeinek kiegyenlítésebbé tételében alapvető fontosságú, mivel (oktatási, egészségügyi, kulturális, kereskedelmi stb.) szolgáltatásaik vonzáskörzetük számára könnyebben elérhetők. A falusi települések többségét magára hagyták, pedig súlyos problémáik voltak. Kétségtelenül a településhálózat egyenletes fejlesztése — amely igényli a falusi települések eltartó képességének erősítését —, a fejlődésben elmaradt, illetve hátrányos helyzetben lévő térségek településeinek a fejlődés általános szintjéhez való felzárkózását, a települések komfortszintjének emelését stb. — csakis az országos szintű infrastrukturális fejlesztés gyorsítása révén érhető el. A többezres község-hálózat fejlődésére, valamint lakosságuk életkörülményeinek minőségére jellemző lett a nagymértékű differenciálódás: kisebb részben a városias fejlődés, nagyobb részben stagnálás, sőt visszafejlődés.

Igy urbanisztikai szemléletünket kétségtelenül befolyásolta — pozitív és negatív irányban egyaránt — az adott időszak európai urbanisztikai áramlata, valamint a hazai lehetőségek és korlátok által annak leegyszerűsített — a hazai viszonyokhoz nem eléggé igazodott — befogadása. Arra a feltevésre, hogy a magyarországi városépítés kétségtelen fennálló fogyatékoságainak kizárólagos okozója az uralkodó urbanisztikai szemlélet, egyértelmű nemleges választ kell adni. A hazai urbanizáció fogyatékoságának oka összetett eredetű. Egyrészt azzal magyarázható, hogy a gyorsuló urbanizálódás során a komplex városépítés-szemlélet helyett az egymással nem összehangolt ágazati szempontok érvénysültek, másrészt azzal, hogy a városépítés igényelt humánökológiai és esztétikai szempontjai a gazdaságosság jelszava mögé szorultak, az építető és az építő lokális érdekei jelentkeztek, harmadrészt pedig azzal is, hogy a településfejlesztés folyamatában résztvevők felkészültsége sem volt kellő színvonalú.

Végezetül arra kívánunk utalni, hogy a településrendezés-tervezést szolgáló, meghatározó településtudomány tételei nem az egyszerű és mindenkorra megfogalmazott elvek gyűjteménye, hanem az állandóan változó folyamatra épült doktrína: igazítva elveit az újabb felismerésekre, a gyakorlat eredményeire és nem kevésbé okulva kudarcaiból. Ezt indokolja, hogy a változás, megújulás igényével kell a XXI. század küszöbén is átértékelni és hazai vonat-

kozásban meghatározni korunk urbanisztikáját, elveit és módszereit egyaránt.

A gazdasági reformváltozások az ipari struktúrában, a vállalkozásban és a lakosság foglalkozási, érdek- és értékviszonyaiban jelentős átértékeléssel és átrendeződéssel járnak együtt. A nyílt (piaci) gazdaság kiépítése a társadalomra átmenetileg nagy nyomást gyakorol, feszültségeket vált ki, de kibontakozása idővel a társadalomban és a gazdaságban, az életmódban és az életszínvonalban kedvező változásokat eredményezhet. Mivel ez párosul a mind szélesedő társadalmi nyitással, a demokratikus fejlődés hordozójává is válhat.

A társadalmi-gazdasági folyamat kialakulóban lévő új iránya az urbanizációs folyamattal szemben is határozott igénnyel lép fel, amivel a településrendezés-tervezés folyamatában is számolni kell. Ez a települési környezet gyorsabb és egyenletesebb fejlődésében, az öngazgatásban és a közösségi részvétel aktivizálódásában, a helyi fejlesztési energiák feltárására épülő és emellett a települések egymásra utaltsága révén kiaknázható előnyök érvényre juttatásában, az egyenlő fejlesztési esélyek érvényében mutatkozik meg. Központi feladattá válik a környezetminőségi igények kielégítése.

A mennyiségi igény a fokozódó ellátottsági többlet és az újabb igények kielégítésének kívánalmaiban ölt testet, amelyek a differenciáltság követelményeivel is párosulnak. Ez jelentkezik a lakásnál, a közintézménynél és más szolgáltatásnál egyaránt, az urbanizálódással összefüggően szinte minden területen. A mennyiségi igény felveti a hatékonyabb megoldások, rendszerek alkalmazását, sürgetve mind a flexibilitás elvének széles körű alkalmazását az építmény vonatkozásában, mind a területfelhasználásban a rugalmasabb rendszer létrehozását. A minőségi igény hasonlóan jelentkezik mind az építmény, mind a területalakítás, -rendezés tekintetében. Az *előbbi* az építmény minőségére: az alapelrendezésre, az épületszerkezetre, a felszereltségre stb., az *utóbbi* a változatos egyéni térformálásra, a környezethez való alkalmazkodásra, a vonzó, esztétikus városképre vonatkozik.

A társadalmi-gazdasági fejlődésnek újabb más és rugalmasabb elemeket is tartalmazó tendenciái kétségkívül meghatározói az újabb magyarországi urbanizációs szakasz jellegének. Ezt követnie kell a településtudománynak és településrendezés-tervezésnek: az elkerülhetetlen szemléletváltozásnak a hatékonyabb irányokba mutató módszerei révén. Azaz a terület- és településfejlesztés egész problémakörének áttekintésére, elemzésére, átértékelésére és számos esetben feladatainak újbóli meghatározására van szükség.

Az urbanizálódás, a településfejlesztés középpontjában az ember

áll: akinek kedvezőbb életkörülménye az életkeretét jelentő település megformálásában a környezetminőség elvének priorítását igényli. Ha azt akarjuk, hogy városépítésünk korszerű legyen és beilleszkedjen az európai haladó törekvésekbe, emellett nemzeti, táji jellegzetességeivel magyar legyen, akkor a szemléletváltozásnak erre is ki kell terjednie. Az ezeréves magyar városépítés egész története meggyőzően bizonyítja, hogy településrendje, településeinek (falvainak és városainak) karaktere elválaszthatatlan az ország társadalmi-gazdasági, kulturális és technikai fejlődésének haladásától. A városépítést, mint tudományos és gyakorlati tevékenységet egyaránt az előrelátás és ebből fakadóan az újszerűsége való törekvés jellemzi. De egyúttal a magyarországi városépítés múltja azt is igazolja, hogy jellegzetes vonás volt a kontinuitásra való törekvés: az egymást követő korszakok alkotásai egymásra épülve, egymást kiegészítve formálták a városszerkezetet, városképet, végső soron a magyar település rendjét, a település arculatát, szerkezetét.

Felvetődik a kérdés, mennyiben bizonyulnak a jövő szempontjából tartósnak azok az elméleti tételek, amelyek a XX. század első harmadában fogalmazódtak meg és a háború utáni egyetemes és hazai gyakorlatot alapvetően meghatározták, milyen irányban és mértékben igénylik a szemlélet korrekcióját, az elvek továbbfejlesztését, illetve változását?

Arra a következtetésre jutottunk, hogy a települési környezet formálásának számos elvét újból át kell gondolni: átfogóbb, tartósabb elvek kialakítására kell törekedni. Olyan elvekre, amelyek előreláthatólag a századforduló utáni igényekhez is képesek lesznek igazodni. Nem vetjük el az Athéni Charta számos, nézetünk szerint a második világháború utáni nagy városépítési gyakorlat során is életképesnek bizonyult elveit, de a tapasztalatok alapján azokat korrigálni, pontosítani, továbbfejleszteni kívánjuk.

Az Athéni Charta megállapításai szerint: „...sürgősen szükséges, hogy minden városnak legyen saját programja, és olyan törvényeket hozzon, amelyek lehetővé teszik ennek megvalósítását... A programnak a szakemberek által végzett szigorú elemzésre kell épülnie. Előre számolni kell időben és térben a fejlődés szakaszaival. Termékeny talajon kell fogni a gazdasági adottságokat, a szociális szükségleteket, szellemi értékeket.”. Az elmúlt évtizedek gyakorlatában mértékadóak voltak ezek a megállapítások, ma is érvényesek. Ehhez helyesen teszi hozzá a Machu Picchu Charta: „... a közösségi testületeknek és a tervezőknek fel kell ismerniük, hogy a tervezés folyamata nem zárul le az adott város vagy régió tervének elkészítésével. A kormányok és a tervezők felelőssége az

is, hogy elősegítsék a tervek és az azok alapjául szolgáló településpolitika végrehajtását.”.

A környezetminőségre orientált településrendezés-tervezés a mai-tól bizonyos mértékben eltérő tartalmat, differenciált metodikát és normatíva-rendszert, újraértékelt műszaki és jogi szabályozást igényel, amely szem előtt tartja a területfelhasználástól a beépítésig az egyéni, a csoportos és a közösségi érdek egységét. Az ENSZ Habitat konferenciájának ajánlásai helyesen emelik ki: „A közösségi részvétel elengedhetetlen eleme kell, hogy legyen a települések ügyei intézésének, különösen a tervezési stratégiák kialakításának, végrehajtásának és ellenőrzésének, befolyásolnia kell az irányítás minden szintjén a települések politikai, társadalmi, gazdasági fejlesztésére vonatkozó döntéseket... A tervezés folyamataiban a közösségi részvételt maximálisan érvényre kell juttatni.”⁷

A településrendezés-tervezés korszerűsítése három aspektusban igényel tennivalókat: *tartalmi, módszertani és szervezési* vetületben. A Habitat ajánlása szerint: „A tervezés olyan folyamatos tevékenység, amely az országos fejlesztési célkitűzések, törekvések megvalósítását a rendelkezésre álló erőforrások ésszerű és hatékony hasznosítása révén szolgálja.” Ehhez hozzátesszük, hogy a humánökológiai és a környezetvédelmi, az esztétikai és pszichológiai szempontokra nagyobb hangsúlyt kell helyezni a tervezésben. A tervezésben érvényesüljön a *regionális szemlélet*. A Habitat ajánlásai szerint:

- „A település- és környezettervezést, valamint fejlesztést az általános társadalmi-gazdasági tervezés keretei között, országos, regionális és helyi szinten kell folytatni.
- A településtervezés érvényesítse az országos, a regionális, illetve a helyi prioritásokat, alkalmazzon tényleges adottságokra épülő modelleket.
- A településtervezés a tényleges és potenciális fejlesztési erőforrások reális feltárására és az ezekkel való ésszerű gazdálkodásra épüljön.
- A településtervezés országos szintjének feladata az országos jelentőségű fejlesztések, intézkedések és erőforrások koordinációja. Ennek megfelelően ki kell térnie a népesség területi megoszlásának főbb arányaira, a kiemelt gazdasági és infrastrukturális ágazatok fejlesztésének kérdéseire.”

Nézetünk szerint a *regionális szemlélet* (jellege) a településrendezés-tervezésben *egyrészt* abban mutatkozik meg, hogy a település és környezete, az összetartozó településcsoport egy fejlesztési-tervezési egységet képez. *Másrészt*, hogy egy régió belül és országosan is a települések funkciójuk teljesítését feladatmegosztásban, egy-

másra utalva végzik, mivel az eltérő funkciójú intézmények racionális működtetéséhez más és más települési adottságok (nagyságrend, jelleg stb.) az optimálisak. Sőt, az országhatáron túli tényezők (így a tranzitforgalom, az energiaellátás, a környezetvédelem stb.) is hatással vannak az ország településrendjének alakulására, fejlesztésére.

Mindez azt jelenti, hogy a településhálózati struktúra optimális kiépítése a hierarchikus települési rend létrejöttét feltételzi. A törtenelmileg kialakult településrend ennek megfelelően alakult és az ilyen irányú továbbfejlesztés is igényli azt.

A települések egymásra utaltsága, együttműködése azt is jelenti, hogy a település népességszámának és az ipar munkaerőigényének összhangját nem szükséges egy településen belül kielégíteni. Ez olyan infrastrukturális fejlesztés követelményével járna, amelyet városhálózatunk még hosszú távon sem tudna teljesíteni. Településhálózatunk sűrűsége lehetővé teszi, sőt indokolja is a „nyílt település” koncepcióját, a vándorforgalmat azonban lehetőleg a kistérség irányába terelve. A kisebb-nagyobb lélekszámú települések általában akkor életképesek, ha más településekkel együtt alkotnak olyan racionális nagyságú településcsoportot, amely ökonomikusan ki tudja elégíteni a közös ellátás megszervezésével a csoportot alkotó minden település lakosságának szolgáltatásokkal szemben támasztott igényeit. Ezt elősegíthetik a regionális közművek és a környék kiépített úthálózatának és tömegközlekedésének fejlettsége is. Lényegében ez határozza meg a települések egymáshoz való tényleges közelségét, amely lehetővé teszi és indokolja közös ellátásuk és a munkahelyek megszervezését.

A települések között — helyzetük és fejlődési tendenciáik, feladataik, így az agglomerációhoz vagy az együttélő településcsoporthoz tartozás szempontjából — különbség van. Az agglomerálódási jelenség is különböző: nagyvárosi agglomeráció, amely a központi nagyváros körül alakul ki és a kisebb városi és községi települések több vonatkozású együvé tartozásból fakadó (termelési, infrastrukturális, szerkezeti stb.) agglomerálódás. Ezért *egyrészt* súlyt kellene fektetni a régió belüli településhálózat tényleges körzeire, azon belül az agglomerációs térségek és együttélő településcsoportok határainak sokoldalú vizsgálódás alapján történő megvonására. *Másrészt* arra, hogy kisebb-nagyobb területen (körzetben, régióban) lévő települések lakosságának a munka, a pihenés, a lakás és az üdülés helyeinek nagyobb választási lehetőségét kell kapnia, vagyis a lakossági mobilitásra kell törekedni. Az összetartozó települések csoportosítása lazább elrendezésben történjék, ne a települések önállóságának csorbításával, hanem a *települések*

kooperációjával oldódjon meg. A különböző területi, hálózati rendszerek regionális összehangolása a munkahely és a lakóhely közlekedési, közmű-, szociális, kulturális stb. ellátásának, az infrastruktúrájának ökonomikusabb kiépítését, továbbá a területek és a táji adottságok egyenletesebb kihasználását, a környezet védelmét igényli. Végső célként figyelembe kell venni, hogy a település mindhárom szférájára (munka, lét, pihenés) ható fejlődés tendenciáinak a települési környezetre gyakorolt hatása nyomán az új társadalmi-gazdasági rend igényeihez jobban igazodó, de az adottságokkal is számoló népességeloszlás olyan térbeli rendjéhez kell eljutni, amely országrészenként sajátosan más, de tartalmában egységes, arányos és semmi esetre sem antagonisztikus, egymásra utalt, együttműködő településekből álló településhálózat létrejöttét eredményezi. Természetes, hogy egy hosszabb folyamatról van szó, ez nem egyik napról a másikra jön létre, hanem fokozatosan, lépésről lépésre a régi és új elemek harmonikus egybeforrásával. Az új rendszer alapját azonban már most kellene lerakni.

A fentiekben kifejtettek felvetik a kérdést, hogy a területi (országos-regionális) és települési fejlesztési-tervezési terveknek mennyiben kell egységes összefüggő tervezési folyamatot alkotniuk és ez az összetartozás milyen fázistagozódást igényel?

Munkánkban azonban e kérdéskomplexummal nem kívánunk részletesen foglalkozni, csupán a településrendezés nélkülözhetetlen regionális szemléletére szándékoztunk utalni. A feladat, amelyre vállalkozunk, a településrendezés-tervezés *tartalmi* korszerűsítése.

Előjáróban megjegyezzük, hogy a felvetődő kérdésekre még nem tudunk mindenben kielégítő választ adni, gyakran csupán érzékeltetjük a követendő utat. Ilyen kérdések például: milyen mértékben prognosztizálható a társadalmi-gazdasági és a technikai-technológiai fejlődés, melyek annak területi és települési vetületei és milyen hatása a településrendezés-tervezésre? A települési környezet alakításának, fejlesztésének társadalmi hatékonysága milyen kritériumokhoz igazodjon és hogyan jelentkezzen (esetleg ütemezéssel) ez a közép-, hosszú- és nagytávú fejlesztésben?

Ezekre és más felvetendő kérdésekre a választ csakis sokirányú komplex, programszerű kutatómunka segítségével tudjuk megadni. A válasznak magába kell foglalnia a *településrendezés-tervezési művelet* korszerűsítésének egész komplexumát. Ehhez természetesen anyagi forrásokra, a kutatói bázis megerősítésére és időre van szükség.

A tervezési folyamat egészének eszközévé kell válnia egyrészt

a *rendszer szemléletű* — az egymással meghatározott összefüggésben lévő területi és térbeli elemek egységes egészt képező összességét, felépítését a környezettel összhangban vizsgáló — gondolkodásnak, elemzésnek, cselekvésnek. Másrészt a regionális szemléletet hordozó nagyobb térségekben jelentkező sajátosságok szem előtt tartásának.

Új tervezési *metodikára* is szükség van. Újból szabályozni kell a tervek készítésének egész folyamatát. Az újszerű metodikában meg kell határozni a tervek elkészítésével, egyeztetésével, jóváhagyásával, karbantartásával, illetve módosításával kapcsolatos eljárásokat, a tervezési jogosultságot. Újból meg kell vizsgálni a tervfajták tartalmi követelményeit. Az új szabályozás célja a fejlesztési és rendezési tervek közötti összhang erősítése, a tervfajták egymásra épülésének biztosítása, a tervek komplexitásával párhuzamosan tartalmi egyszerűsítése, áttekinthetőbbé tétele, a terv időállóságának és ütemezhetőségének biztosítása. Helyesen állapítja meg a Habitat ajánlása: „A tervezés valamennyi szinten váljék folytonos tevékenységgé, amelynek feltétele a folyamatos koordináció, a reálfolyamatok nyomon követése, a különböző szintű és jellegű döntések oda-visszacsatolása, az érintett lakosság reagálásának következetes figyelembevétele.” A tervezés során a nyíltságra és a rugalmasságra kell törekedni, ez azonban nem jelenti azt, hogy a tervekben folyamatosan változásokat lehet eszközölni, mert ez komolytalanná tenné a városrendezési tervet, végző fokon káoszt okozna. Az időnként szükséges korrekciókat nyilván kell tartani, majd érvényesíteni a tervek időszakos felülvizsgálata, a műszaki nyilvántartás karbantartása során.

A *normatív rendszer* kidolgozását célzó kutatások kiindulópontját is át kell értékelni. Mindenekelőtt meg kell szüntetni azt a kettősséget, amelyet a városrendezési normatívák és a „beruházási” normatívák összehangolatlansága okoz a gyakorlatban. Az új normatív rendszerrel szemben alapvető követelmény a differenciáltság és a rugalmasság. Az egységes rendszeren belül meg kell különböztetni a minden településre vonatkozó általános és az azonos karakterű településekre vonatkozó részleges normatívákat. A magyarországi városállomány rendkívül heterogén, noha tipizálásuk erőltetett — egyedi jellegük hangsúlyozása mellett —, ez a normatív rendszer differenciált kialakítása érdekében mégis elkerülhetetlen. Nézetünk szerint a hazai városállomány több „típuscsoportba” sorolható. Ennek kialakítását vizsgálódás tárgyává kell tenni.

A hatékonyság mérésének *mutatórendszerét* egy meghatározott egységre (pl. egy főre, egy hektár területre — nettó, illetve bruttó

vonatkozásban —, 1 km úthosszra stb.) újból ki kell dolgozni azért, hogy a tervezési elképzelések eredményességét a normatívákhoz viszonyítva ki lehessen mutatni az alkalmazásra kerülő mutatók, modellek vagy kísérleti tervek, illetve a építés gyakorlatából merített és átlagértékek segítségével számszerű formában. Az így kapott értékeket azonban bizonyos óvatossággal kell kezelni, hiszen nincs két olyan település, amely nagyságrend és jelleg, helyi és társadalmi környezet, tervezési felfogás stb. szempontjából egyforma lenne.

A településrendezés-tervezés *szervezeti* korszerűsítése feltételezi a tervezési műveletnek a tervezés objektumához való közelítését. Ez azonban nem okvetlenül jelenti a tervezés erőltetett decentralizációját. A politikai intézményrendszer továbbfejlesztése — amely feltételezi a népképviselői testületek, a társadalmi szervezetek és mozgalmak növekvő jogait és szerepét a társadalmi-gazdasági folyamatban — a településrendezés-tervezés terén is újra kell fogalmazni szerepkörüket és jogosítványaikat. Számolni kell az állam és az állampolgárok jogainak és kötelességeinek módosulásával, amely *egyrészt* egész sor új rendeletet és intézkedést követel a tervezés és a megvalósítás folyamatában. *Másrészt a tervezés demokratizmusa* érdekében szükségessé válik az önkormányzati szervek, a lakosság szerepének növelése a tervezés és a realizálás folyamatában. A településtervezés célkitűzései ne legyenek személytelenek: az egyének és csoportok konkrét érdeke végső soron összvárosi érdek is. Jobban figyelembe kell venni a közösség és az egyének igényeit. Fel kell ismerni és fel kell karolni a közösség településformáló erejét: nagyobb teret kell biztosítani a kezdeményezésnek, a sokrétű öntevékenységeknek. Emellett a politikai és a szakmai nézetek összhangján, egymás jobb megértésén kell fárdozni. Továbbá azon is, hogy jobban kifejlődjön a szakmai és a társadalmi kritika és bírálat. A tervezés demokratizmusa érdekében az önkormányzat, a lakosság szerepének növelése, a tervezés folyamatába való bekapcsolása alapvető fontosságú.

A települési környezet alakítását biztosító követelmények felállítása nem új keletű igény, természetesen az mindenkor a kor sajátos igényeihez igazodva történt. Korunkban a települési környezetformálás az eddiginél sokrétűbb, bonyolultabb követelményeket fogalmaz meg. Nemcsak a politika, a gazdaság, a művelődés, tehát az emberi társadalom tevékenysége összességének intenzitása miatt, hanem az emberi környezet sokkal sérültebb voltának következtében is. Ma a településkörnyezet fejlesztésének (alakításának, védelmének) négy: *funkcionális, humánökológiai, esztétikai és hatékonysági* aspektusával számolunk. Csakis ezek

összessége biztosítja a települések környezetminőségének, környezetkomfortjának magasabb szintre emelését.

Végezetül a későbbiekben kifejtendők értelmezéséhez, indokolásához még néhány megjegyzést teszünk. Úgy ítéljük meg, hogy az egyetemes, illetve a hazai urbanisztika gondolatvilágát az említett három egymást követő deklaráció testesíti meg. Ezért mindegyelőtt az azokhoz fűződő mai viszonyunkat szükséges megállapítani. Természetes, hogy ezektől kisebb-nagyobb mértékben eltérő felfogással, iskolával is találkozunk. A hazai gyakorlatra megfogalmazott szabályzatok, előírások és normatívák is némileg eltérő felfogást tükröztek. Mégis úgy véljük, hogy ezek kritikai vizsgálata, bár szükséges, de nem illeszthető tanulmányunk kereteibe. Szem előtt tartva a város—falu települési rend organikus egységét, a két települési típus egymásra utaltságát, összetartozását, tanulmányunkban a hangsúlyt a városra, mint a bonyolultabb települési képződményre tesszük. Természetes, hogy a kérdések jelentős része a falusi jellegű településekben is jelentkezik, de a városhoz képest többnyire más módon. Elkerülhetetlen, hogy helyenként ne térjünk ki a szakmai körökben ismert tételekre is. Ez egyrészt szemléletünk komplexitásából, a teljesség igényéből, másrészt az ilyen esetben hangsúlyozást igénylő tételekből fakad, mivel a felismeréstől a gyakorlatig még hosszú az út.

II. A TELEPÜLÉSI FUNKCIÓK TERÜLETI-HÁLÓZATI FELÉPÍTÉSÉNEK RENDSZERSZEMLELETŰ MEGÚJÍTÁSA

Az Athéni Charta deklarálása szerint: „A városi élet kulcsa négy funkció: a lakás, a munka, a pihenés és a közlekedés. A tervek meghatározzák, hogy milyen legyen a négy kulcsfunkcióhoz tartozó részterületek szerkezete és rögzítik az egymáshoz való viszonyukat a városi élet egészében.”

Az egyik kérdés, ami e megállapítások nyomán felvetődik az, hogy mennyire bizonyulnak tartósnak az Athéni Chartának a település életvitelét meghatározó funkciói, mennyire szorúlnak ki-egészítésre, illetve milyen kapcsolatrendszer alakul azok érvényesítése során?

Abból a tételből indulunk ki, hogy korunk településeinek — a városnak, a községnek, az összetartozó településcsoportnak, amelyet a népesség- és tevékenységkontentráció hoz létre — a munka, az ellátás és a pihenés szférájának sokoldalú igényeit kell kielégítenie. E három szféra mindegyike a település életvitelét meghatározó számos funkciót feltételez. A *munka szférája* a nagyüzemi és a kisárutermelő-ipar és a mezőgazdaság, továbbá a települési infrastruktúra (a tömegközlekedés, a közmű-, a közüzemi, az intézményellátás stb.) intézményei, mint a lakosság muhahelyei. Az *ellátás szférája* a lakás, az intézmény, a közmű és a közüzem, a közlekedés és a lakosság ellátását biztosító egyéb létesítmények és szervezetek, mint a település szociális és műszaki infrastruktúrája. A *pihenés szférája* a sport- és játszóterületek, a szórakoztató és a művelődési intézmények, az üdülő- és a pihenőlétesítmények, mint a lakosság rekreációs feltételeit biztosító lehetőségek. A funkciók mindegyike *összetetten* (pl. a közlekedési: jármű és gyalogos, teher- és személyi, helyi és távolsági, egyéni és tömegközlekedési, közúti, vízi, légi közlekedés stb. bontásban) és számos funkció *együttesen* (pl. a közlekedés, a közüzem, mint munkahely és mint infrastruktúra) jelentkezik. A települési funkciók többsége esetében tartósságuk, maradandóságuk hangsúlyozása mellett kétségkívül azok skáláját nem lehet véglegesnek tekinteni. Kisebbség nagyobb mértékben változhatnak, gyarapodhatnak, csökkenhetnek egyrészt a település nagysága, jellege, a központi szerepkörváltás eredményeként, másrészt a társadalmi-gazdasági, illetve technikai-technológiai fejlődés, az életvitel és életmód alakulása következtében.

A második kérdés, hogy elfogadható-e a „funkciók” és a „részterületek” azonosságának koncepciója?

Ahogy a fentiekben kifejtettük, a funkciók összetetten és többnyire együttesen jelentkeznek, *rendszer*t, nem pedig lehatárolt területet jelentenek, noha területi-hálózati igénnyel lépnek fel, többnyire azonban nem igényelnek elkülönülést.³

A település meghatározott, de idővel változó területekből és hálózatokból tevődik össze: átfogó rendszer^t alkot, amely egyúttal minden esetben egy *magasabbrendű* (regionális, országos) területi és hálózati rendszer körülhatárolható része, eleme. Emellett a természeti és művi környezet egységéről — mint a társadalmi-gazdasági folyamat integráns eleméről —, a települési környezetről van szó. A települési környezet életképességét annak a rendszernek, kapcsolatnak helyes kialakítása biztosítja, amely a település területén, illetve azon kívül, de vele szerves kapcsolatban lévő területek és hálózatok között létrejön. Ezek a kapcsolatok a település területének funkcionális alaprendezésével, humánökológiai követelmények érvényesítésével, az esztétikai igények szem előtt tartásával és a gazdasági törekvések érvényrejuttatásával határozhatók meg.

Az Athéni Charta alábbi megállapításait ma is helytállónak kell tekinteni: „A szellemi és élettani állandókat a környezet befolyásolja: a földrajzi és topográfiai, a gazdasági és a politikai helyzet. Mindenekelőtt az első kettő, az elemek, a víz és a föld, a természet, a táj, az éghajlat jellege... Másodszor a gazdasági helyzet, a terület erőforrásai, természetes és mesterséges kapcsolatok a külvilággal... Harmadszor a politikai helyzet, a közigazgatási rendszer... A városok fejlődése szempontjából elsőrendű tényezők állandóan változnak.”

A települési rend és a települési környezet fejlesztése, formálása nemcsak a kialakult, hanem a perspektivikusan alakuló, fejlődő társadalmi-gazdasági rendet és az ezzel összefüggésben lévő a tudományos technikai-technológiai fejlődést, az életforma változásából és az életszínvonal növekedéséből adódó igényeket is feltételezi. A változásnak, a fejlődésnek a települési rend és a település szerkezetében, területi-hálózati rendszerében, alapvető létesítményeik megfogalmazásában szervesen kell végbemennie.

A településrendezés-tervezés olyan több dimenziós (területi, térbeli, időbeli) rend megteremtése, amelynek eredményeként a település területi és hálózati elemei bizonyos összefüggő csoportosításban jelentkeznek, és amelyek a település területének racionális felhasználásához és a hálózatainak optimális kiépítéséhez vezetnek. A funkciók találkozása — egy fő (pl. a lakás) és több kiegészítő funkció (pl. közút, közmű) révén — területhálózati rendszerek létrejöttét eredményezi. Hangsúlyozzuk, hogy nem területi-hálózati

egységekről van szó, hanem *rendszerekről*, amelyek nem eredményeznek okvetlenül lehatárolt homogén területfelhasználási kategóriát. E rendszerek ez idő tájt, nézetünk szerint, a következők lehetnek: a lakókerületi, az iparterületi, a településközponti, az agrárterületi, a pihenő-üdülőterületi, a zöldterületi, a közlekedési és a kommunális szolgáltatások rendszere. E rendszerek összessége a **TELEPÜLÉS**, amelyen a környezetével együtt élő terület és népesség értendő.

E rendszerek közül az első öt: a lakóterületi, az iparterületi, a településközponti, az agrárterületi és a pihenő-üdülőterületi komplex területi-hálózati rendszer, amelyekben általában a település rendeltetésének szférájába tartozó számos funkció található meg. A zöldterületi, a közlekedési és a kommunális szolgáltatások rendszerei alapvetően hálózatiak, de területigénnyel lépnek fel, noha nagyobb részben az előbbi területi-hálózati rendszerek részét jelentik. E három rendszer szinte az egész település területét átszövi, illetve felfüzi az említett komplex területi-hálózati rendszereket az egységes települési rendszerbe. Egy részük létezése nem vitatott, definíciójuk ismeretes. Másik részük azonban indokolást igényel.

Ami az *agrárterületi rendszert* illeti, szakirodalmunk eddig nem tekintette funkcionális területi-hálózati egységnek. Amennyiben ilyen területtel számolt, azt úgy tekintette, mint a beépített területen kívül fekvő tartalék építési területet. (Kétségtlenül a tartalékterület igénye ma is fennáll, de ez is aláhúzza a területfelhasználás fokozatosabb intenzitásának igényét.) A rendezés-tervezés tárgya — a települést és környezetét, illetve vonzáskörzetét magába foglaló területre vonatkozik a területfelhasználás, illetve a településszerkezet alakításának az igénye — miatt a település tervezési területének meghatározásakor már számolnunk kell az agrárterületi rendszerrel is. A *pihenő-, pihenő-üdülőterületi rendszer* is aránylag új eleme e rendszeregyüttesnek, ami abból a felismerésből fakad, hogy a települési lakosság rekreáció igényeinek a kielégítése ne csupán az erre a célra a településen kívül létesített területen történjék.

A napi pihenés színhelyét kétségtelenül a településen belül kell biztosítani, de a hétvégi pihenés színhelyeit is célravezető — legalábbis nagyobb részben — a település, illetve az összetartozó településcsoport által alkotott területre összpontosítani. Némi átértékelést igényel a *települési központrendszer* értelmezése: a település és a vele funkcionálisan összefüggő környékre, valamint a központi település szerepköre révén kiszolgáló hatósugarába eső területre kiterjedő hatású rendszert, szervezetet jelent. Ezek a te-

lepülésnek olyan körülhatárolt közcélú építési területei, ahol a központi település, általában a város, a „hatósugarában” lévő, általa kiszolgált települések jelentősebb igazgatási, társadalmi, kulturális, kereskedelmi stb. intézményei települnek. A település központja, illetve központjai, mint a település intézményeinek egy részét magába foglaló terület, az ellátás szféráján túlmenően a munka, sőt bizonyos mértékben a lakás és a pihenés szférájába is tartozó számos funkciót bonyolít le. Egyúttal a demokrácia új tartalommal telített fórumai is lehetnek. Nem utolsó sorban a város-szerkezet esztétikai gyűjtőpontjai, fókuszai is.⁹

A felsorolt rendszerek kialakításával kapcsolatban még egyszer aláhúzzuk, hogy nem „steril” rendszerek létrehozásáról van szó. Célravezető a rendszereket meghatározó funkciók bizonyos átfedése, sőt vegyítése. Minden esetben szükséges a rendszerek „összszedolgozása”. Gyakran számos ellentétes tendencia felszámolását kell megoldani. Így például egyrészt törekedni kell arra, hogy a lakóhely és a munkahelyek minél közelebb kerüljenek egymáshoz, másrészt, hogy az előbbi védeltsége biztosítható legyen. Nélkülözhetetlen a lakóterületi és iparterületi, a lakóterületi és a kommunális szolgáltatások, a lakóterületi, illetve iparterületi, valamint a zöldterületi rendszerek „együtműködése” a település egészének rendszerében.

Ha a rendszerek „vegyítése” olyan mértékű, hogy abban nem egy, hanem több funkció szinte azonos mértékben dominál, „vegyes területek” alakulnak ki. Így jöhetnek létre a lakó- és iparterületi, a lakó- és pihenő-, üdülőtérületi, lakó- és agrárterületi, ipari- és agrárterületi rendszerek. Körültekintően kell azonban eljárni, hogy az egyes funkciók működtetésének zavartalan feltételei biztosíthatók legyenek, sőt „összszedolgozásának” előnyei minél hatékonyabban kifejezésre jussanak.

A fentiekben kifejtettekből a következő kérdés adódik: indokolt-e fenntartani a kizárólag monofunkcionális elvre épülő területfelhasználást, illetve ennek feladása milyen hatással lehet a település területfelhasználásra?

A válasz egyértelmű, nem célravezető a települést kizárólagosan monofunkcionális rendszerek összességeként kezelni, ésszerű a funkciók bizonyos „vegyítésére” törekedni. Az Athéni Charta merev funkcionális tagozódását a Machu Picchu Charta helyesen korrigálja: „Az elmúlt évek során nyilvánvalóvá lett, hogy a városfejlesztés nem ösztönözheti tovább a városok jól lehatárolt funkcionális övezetek bontásának törekvéseit, sokkal inkább a megfelelően integrált többfunkciójú területei megteremtésének kísérletézésére van szükség.”¹⁰

Meglévő településben, főleg nagyobb városokban a monofunkcionális rendszerek működtetésének számos akadálya van, már amiatt is, hogy a vegyített rendszerek adottságként vannak jelen. Így — ellentétben az Athéni Charta megfogalmazásával — a település területe a vázolt polifunkcionális vagy monofunkcionális területi-hálózati rendszerekből, illetve a kettő vegyítéséből tevődhet össze.

A települési környezet alakulása, megújhodása az ismertetett településrendszer bármelyikénél olyan térbeli rend megteremtését teszi szükségessé, amelynek eredményeként — a területi és hálózati elemek bizonyos összefüggő csoportokat alkotva — hierarchikusan felépített ún. *mikrokörnyezeti* és *makrokörnyezeti* rendszerek bontakozhatnak ki.

A település lakókörnyezeti rendszere — oly módon, hogy kerülve az egy helyben, a szinte embertelen nagyságú egységbe való túlzott tömörítést, azaz több, kisebb-nagyobb, térben megosztott lakókörnyezetet alakítva ki — a városban és a környéki településekben egyaránt létrejöhet, figyelembe véve azt az alapvető követelményt, hogy egy adott lakóterület, illetve annak mikro-, illetve makróegységei optimális nagyságúak legyenek. Ez az jelenti, hogy legalább olyan lakosszámú legyen a lakóterület, hogy lehetővé tegye a lakosság kiszolgálására létrehozott különböző intézmények, közüzemek és közművek legracionálisabb típusainak optimális kihasználását, és amelyben különböző nagyságú és kiterjedésű közösségek szervezhetők, kielégíthesse a humánökológiai követelményeket és amelyben a környezet esztétikusan jelenhet meg.

A *termelő munkahelyi környezet* kialakítási szempontjai differenciáltabbak, mivel a különböző termelési feladatok, technikai és technológiai feltételek más és más fajta szolgáltatási, ellátási stb. igénnyel lépnek fel. Ezek egyik része — a technológiai igény a környezeti ártalmak, a szállítási körülmények miatt — elkülönülést kíván, ezért önálló *monofunkcionális ipari üzemi-raktári* területeken helyezhetők el. Másik részük más főfunkciójú elkülönítés mellett helyezhetők el. A távolabbi környezetre nézve is zavaró hatású zajos, bűzös, tűz- és robbanásveszélyes üzemek a város egészétől elkülönítve helyezendők el úgy, hogy a város lakó- és középületei, valamint többi ipari üzeme is megvédhetők legyenek ezek káros hatásaitól. Az elmúlt évtized gyakorlata azt mutatja, hogy a település nem tud védelmet nyújtani az egyes technológiai folyamatok emberre és környezetre egyaránt ártalmas hatásaitól. Ezért jelenik meg az a követelmény, hogy az üzemek különálló *ipari települést* alkossanak, biztosítva a lakóterü-

lettel a jó személyközlekedési, különösen tömegközlekedési kapcsolatot. Az iparterületi rendszer térben erőteljesen osztott, magába foglalja a város és környékének ipari területeit, a lakóterületen és a „vegyes” területen elhelyezett ipari tömböket, ipari telkeket. A hatékonyság miatt alapvető igény — a funkcionális követelményeken kívül — egészséges, humánus, esztétikus kialakításuk, illetve ilyen igényű átalakításuk.

Átértékelésre szorul a lakóhelyi és a munkahelyi környezet kapcsolata, egymásrautaltsága is. A település munkaerő és lakóhelyi befogadásának egyensúlya, tehát a településen belüli zárt rendszer létrehozása nem alapvető igény. Úgy véljük, hogy a kisebb települések eltartóképességének növelése sem igényli ezt az egyensúlyt. A munkarő mobilitása elkerülhetetlenné teszi a vándorforgalmat. Azonban arra kell törekedni, hogy az a mainál kisebb körzeten belül bonyolódjon le. Ez a feladat a munkahelyek ésszerű széttelepítését, mind a településközi közlekedés, illetve a körzeten belüli települési infrastruktúra egészének magasabb szintű kiépítését igényli.

A településen folyó termelés, kutatás, innovációs képesség nagymértékben a települési környezet függvénye. A lakóhelyi és munkahelyi környezet egymásra utaltságát, nézetünk szerint, ma ilyen módon kell értelmezni.

Amennyiben funkciók „vegyítése” olyan, hogy abban több fő funkció dominál „vegyes területek” alakulnak ki. Lakó- és iparterületi rendszer is létrejöhet így. Ez esetben azonban körültekintően kell eljárni, hogy az egyes funkciók működtetésének zavartalan feltételei biztosíthatók legyenek, sőt „összedszervezésének” előnyei is jelentkezzenek (időmegtakarítás a közlekedésben, közös közmű- és közintézményhálózat stb.). A polifunkcionális területek tehát nemcsak meglévő területi képződmények, hanem *tervezett* területi-hálózati rendszer egyik változataként kell alkalmazni azokat.

A település sokoldalú rendeltetését megtestesítő funkciók kielégítését jelentős mértékben a települési infrastruktúra biztosítja. A települési környezetminőség egyik feltétele, illetve meghatározója a települési, településközi, illetve a regionális-országos *infrastruktúra* fejlettsége. Az infrastrukturális ellátás szintjét sokféle, mértéke, terítettsége határozza meg, s annak a növekvő és változó igényekhez, a technikai-technológiai fejlődéshez, a társadalmi és a környezeti helyzethez állandóan igazodni kell. A *helyi települési infrastruktúra* összetevői: a szociális (kommunális) infrastruktúra és a műszaki (termelő) infrastruktúra. A Habitat ajánlásai szerint: „Az alapvető emberi szükségletek kielé-

gítése érdekében a hajlékot, a műszaki és szociális infrastruktúrát az össztársadalmi fejlesztési célokkal összhangban kell biztosítani... A lakás, a műszaki és szociális infrastruktúra tervezésénél és megvalósítási módjának megválasztásánál alkalmazkodni kell a tényleges szükségletekhez, a jövőben várható igényekhez, a helyi erőforrásokhoz és a munkaerő képzettségi szintjéhez úgy, hogy a fokozatos továbbfejlesztés feltételei is biztosítva legyenek.”

A települési *szociális* infrastruktúra kategóriájába tartozik a lakás- és a közösségi ellátás, valamint a lakossági szolgáltatások intézményrendszere.

A *lakás* a lakókörnyezet alapsejtje. A lakás és lakója közötti optimális viszonyt az jelentené, ha a család életének változása következtében módosuló lakásigény differenciált kielégítésére lehetőség lenne, vagyis a család, összetételében, struktúrájában, foglalkozási szerkezetében stb. bekövetkezett változásban megfelelő lakástípust választhatna magának az adott időszakban. Az már lakáspolitikai kérdés, hogy a lakáskörülmények időnkénti változtatási igények kielégítésére a szükséges körforgás biztosítható legyen. (Fontos feltétel, hogy a lakás szociális kategória, de kétségtelenül áru is, igényli a piaci kapcsolatot, azaz a kínálat haladja meg a keresletet.) Eszerint a nagyság, a beosztás, a felszereltség, a szolgáltatások stb. szempontjából sokfajta lakás-, illetve épülettípusra van szükség: kis és nagy lakásra, családi házakra, alacsonyabb és magasabb épületekre, szálloda jellegű és panziószerűen üzemeltetett lakóház típusokra stb. Tehát a kiszolgáló lakóréteg igényeitől és lehetőségeitől, az építés helyének jellegétől függően különböző lakás- és épülettípusok kialakítását, illetve elhelyezését kell biztosítani.

Az új lakásépítési akciók során szorgalmazni kellene az emberi léptékhez közelebb álló és a városokban a történelmi miliőhöz is jobban igazodó alacsonyabb, többszintes beépítési jelleg tömeges alkalmazását azzal a feltétellel, hogy az alkalmazott beépítési módok tegyék lehetővé a változatos kialakítást.

Elkerülhetetlen a jövőben is, hogy a város lakóterületei — és helyenként egyéb tömeges igényt kielégítő más jellegű épületei is — ismétlődő tervek, illetve típusterek alapján létesüljenek. A „típusizálás” nem a kor találmánya, ilyen igénnyel és realizálásokkal találkozunk a városépítés történetének számos szakaszában. De a mai igényeknek megfelelően ennek módzatait — a kedvezőtlen tapasztalatokból okulva — újból meg kell határozni. A lakóépület-tervezés területén a típustervezés több fajtáját különböztethetjük meg: *épület, szekció, lakáselem, szerkezet*. Környezet-

formálási szempontból a típusépület szerinti kivitelezés bizonyos mértékű korlátozása szükséges, alkalmazása csak akkor lehet sikeres, ha a különböző igényeknek és követelményeknek megfelelő, számos változatban alkalmazható rendszerek állnak rendelkezésre, természetesen mindenekelőtt az építetők tényleges igényével szinkronban. Úgy véljük, hogy a városok és városrészek jellegéhez, a különböző rendeltetésű útvonalak beépítéséhez, a terpadottságokhoz, valamint tájolási lehetőségekhez — flexibilitási képességük miatt is — jobban igazodik a szekció, a lakáselem és a szerkezet szerinti tipizálás. Az alkalmazott építőipari technológiát is az épület jellegének kell meghatároznia. Kétségtől elöllyben kellene részesíteni a rugalmasabb technológiákat.¹¹

A lakásépítés változó struktúráját kiváltó pénzügyi és kivitelezési konstrukció magával hozza a családirházas építés növekvő igényét. Nem vonva kétségbe ennek a törekvésnek a jogosságát és előnyeit, e gyakorlat káros hatására is fel kell hívni a figyelmet, mivel az a település területének széthúzásával (a terület más, esetleg termelői rendeltetéséből való kivonásával), az úthálózat, a közutak, a tömegközlekedési vonalak megnagyobbításával, az intézményhálózat felaprózódásával jár és nem utolsósorban gyakran kedvezőtlen városképet eredményez, végső fokon a közösség kárára. A megoldás a terület ökonomikus, egyúttal korszerű beépítési módok tömeges alkalmazása (sorház, láncház, átriumház stb.) lehet, igazodva a környező beépítés jellegéhez. A családirházas építési tevékenység is igényli az előregyártást, a gépesítést, a konténerszállítást, de sajátos szerkezetet, berendezést igényel. A lakásállomány fejlesztésének eredményessége nem utolsósorban megfelelő beruházó, tervező, kivitelező szervezetet feltételez. Az építési folyamatban résztvevők vállalati és csoportos érdekeltsége éppúgy, mint a lakosság, a lakóközösségek öntevékenységet elősegítő szabályozás és a munkához szükséges anyagi feltételek (hitel, akciók, gépkölcsönzés, előrecsomagolt anyagok és szerelvények stb.) nélkülözhetetlenek a tevékenység ökonomikussá tételéhez.¹²

Városainkban a meglévő lakásállomány műszaki és erkölcsi avulása állandó folyamat. Az erkölcsi avulás jóval megelőzi a műszaki avulást, mivel a lakások beosztásával, felszerelésével szembeni változó igény rövidebb távon jelentkezik. A műszaki avulás lehet totális, amikor az épület szerkezete és berendezése egyaránt olyan állapotba kerül, hogy annak megújítása meghaladja az új épületre fordítandó anyagi és időbeli tényezőket. Ez esetben, ha történelmi, műemléki, városképi követelmények fenntartásukat nem igénylik, *határozottabban* az épület bontását kell előírni. Amennyiben az épületek szerkezete (teherhordó falai, földemei) még megfelelő álla-

potban vannak, illetve megerősítésük reális költségkihatással elérhető, de a lakások beosztása és komfortszintje nem kielégítő, az épület felújítását a lakások modernizálásával kívánatos összekapcsolni. Az elvégzendő munkálatok során a lakások, illetve szobák száma csökkenhet, de ez ellensúlyozható azzal, hogy a régebbi épületek belmagassága lehetővé teszi a szintek számának növelését, illetve belső galériák kiképzését. A lakásszámot növelheti padlásterек beépítése és emeletráépítés is. Nagyobb körülményekkel kell eljárni a történelmi-műemléki épületek felújítása során, különösen a modernizálás mértékére vonatkozóan.

A lakossági szolgáltatások intézményei általában különböző nagyságú területek (tájegységek, településcsoportok, települések, településen belüli egységek) lakosságának szükségleteit elégítik ki. Ennek következtében az intézményhálózat regionális, összvárosi és helyi jellegű lehet.

Az intézményhálózatok méretezése függ a kiszolgáló terület nagyságától, a lakosság számától, kor szerinti összetételétől és az igényelt ellátás foka, pontosabban annak a terv távlatában meghatározható perspektivikus alakulásától, amelyet az ország társadalmi-gazdasági jellege, szociális célkitűzései és a gazdaság helyzete határozza meg. Az ellátottság mértéke az életforma és az életszínvonal függvénye is. Megjegyezzük, hogy a lakosság kor és nem szerinti megoszlása, valamint életvitele országrészenként és ezen belül tájanként is változó lehet és nem azonos az ipari és a mezőgazdasági jellegű településekben, a fővárosban és vidéken sem. Az egyes intézmények elhelyezésénél figyelembe kell venni ezek sajátos igényeit, mivel terület- és épületszükségletük, a szomszédos területekhez való viszonyuk, összeépíthetőségük, fejleszthetőségük különböző. Olyan intézményeknél, amelyeknek önálló terület-, illetve épületigényei vannak, a tervezett ellátottság mellett a perspektivikus ellátottság mértékét is figyelembe kell venni, azért, hogy a fejlesztés során nehézségek ne merülhessenek fel, tehát tartalék területekről kell gondoskodni. Ezek nagyságrendjét az intézményhálózat, a szolgáltatások várható fejlődése határozza meg.

Az intézményellátás várható átalakulása, valamint a telek területi és szintterületi igényeinek növekedése indokolja, hogy kialakításuk más irányú, részben gazdaságosabb megoldásának lehetőségeit keressük. Ennek módozatait a következőkben látjuk: nagyobb befogadóképességű középületek létrehozása, az erre alkalmas intézményeknek lakóépületbe való beépítésével, az épületek szintszámának — egészségügyi és egyéb szempontból még megengedhető mértékben való — felemelése, a rokonjellegű intézmények tömbösítése, egyes intézmények, illetve az erre a célra szoba jöhető helyiségeik több-

célú felhasználása, újfajta, variábilis, alapfokú és középfokú intézményfajták kialakítása. Az intézmények befogadóképességének emelése, szintszámuk növelése, lakóépületbe való beépítése jelentős fajlagos épületszint és telekterület csökkentését eredményezi. Az alkalmazott módszerek az intézmény és a beépítés jellegének függvényeként választhatók.¹³ Az intézmények összevonása, tömbösítése több vonatkozásban kedvező eredményekhez vezet: jelentős területmegtakarítást eredményez, az építési költségek, mind a magas-, mind a mélyépítési költségek csökkennek, az építés jobban szervezhető, időfolyamata lerövidül, az intézmények megközelítése a lakosság részéről kevesebb időt vesz igénybe, a fenntartási és üzemeltetési költségek kedvezőbben alakulnak. A tömbösítés szintjei jelentkezhetnek mind az alapfokú, mind a középfokú intézményellátás kielégítése során, tehát alapfokon és középfokon egyaránt összeépülhetnek intézmények. A középfokú intézményellátás kialakításában célszerű figyelembe venni az alapfokú intézmény hatósugarába tartozó intézmények egy helyen történő együttes telepítését.

Mind nagyobb súllyal vetődik fel az intézmények effektív kihasználásának kérdése, mivel gyakran helyiségeiket csak a nap bizonyos szakában használják ki eredeti rendeltetésüknek megfelelően. A kifejtettek felvetik az újfajta *variábilis* intézményfajták kialakításának szükségességét. Ez nemcsak jelentős telekterület és épületszint-terület megtakarítást eredményez, hanem biztosíthatja az intézmény hálózat hajlékonyságát, rugalmas felhasználóságát. Ehhez egyes intézményfajták helyett ki kell alakítani az újfajta variábilis intézményközpontok típusait. Ezek egyrészt funkcionális, másrészt nagyságrendi kialakítást jelentenek. Funkcionális vonatkozásban megkülönböztetünk például: oktatási-művelődési intézményközpontot, kereskedelmi-szolgáltatási intézményközpontot.

A kiszolgált lakosság szempontjából megkülönböztetünk:

- alapfokú intézményellátási központot,
- középfokú intézményellátási központot,
- egyesített alap- és középfokú intézményellátási központot.

A kiépült városrészekben az intézményellátás korszerűsítése egyrészt annak a vizsgálatát igényli, hogy a meglévő intézmények befogadóképessége növelésének, modernizálásának meg van-e a lehetősége, másrészt lehetséges-e és hogyan az új intézmények elhelyezése. Minden valószínűség szerint e két irányban kell biztosítani a növekvő igények kielégítését. Az első esetben emeletráépítéssel, tetőtérbeépítéssel, toldaléképítéssel, belső átépítéssel, a szükséges telekbővítéssel megfelelő eredmény érhető el. Lehetséges a kitelepítendő ipari és adminisztratív épületek igénybevétele. Az utóbbi, tehát az új épületek elhelyezése többnyire nehezen keresztülvihető.

Ezért különösen fontos, hogy az intézményhálózat kialakításához szükséges nagy telekterület- és szintterületigények miatt — amelyet a terület szűkossége nem tud kielégíteni — keressük az intézménykialakítás gazdaságosabb megoldásának útját. Ahogy már a fentiekben jeleztük, ez elérhető a minél nagyobb befogadóképességű, többszintű középületek létrehozásával, illetve (és ez esetben elkerülhetetlen) az erre alkalmas intézményeknek a lakóépületbe való telepítésével. Itt is szóba jöhet a rokonjellegű intézmények tömbösítése és egyes intézményeknek, illetve erre a célra alkalmas helyiségeiknek többcélú felhasználása, valamint az újfajta, variábilis intézményfajták alkalmazása.

Az intézményhálózat méretezésénél az újonnan létesítendő városrészt és a szomszédos területek igényeit együttesen kívánatos kezelni. Azt azonban világosan be kell látni, hogy sem a kívánatos kiszolgálási hatósugarat, sem az igényelt területnagyságra vonatkozó előírásokat nem lehet maradéktalanul betartani, ez nem lenne reális követelmény. Célravezetőnek mutatkozik az ilyen területekre sajátos normatív rendszer kialakulása.¹⁴ De más módon is lehetséges az egyébként jogos, de nem kielégítő igények némi egyensúlyozása: az épület komfortszintjének emelése klímaberendezés, nagyobb szintterület és térfogat, teraszos kiképzés, télikertek stb. révén.

Befejezésül megismételjük: a lakókörnyezeti rendszer kiépítése alapvető társadami-politikai probléma, amely nagyságrendje és összefüggései miatt egyúttal nagy horderejű komplex építészeti, műszaki, gazdasági feladat is. Ennek a feladatnak a megoldásában döntő szerepe van az intézményellátás racionális és ökonomikus kiépítésének. Hozzásegít ahhoz, hogy a végbemenő nagyarányú lakásépítési folyamatok nemcsak a lakásviszonyok változását eredményezzék, hanem a lakókörnyezet egészének kedvező alakítása is bekövetkezzék.

A település *műszaki* (termelői) infrastruktúrájának kategóriájába tartoznak a közúti (esetleg vízi és légi) közlekedés hálózata, létesítményei, a tömegközlekedés eszközei (gyorsvasút és villamosvasút, autóbusz és trolibusz), a vízellátással és vízelvezetéssel, hulladék gyűjtésével és hasznosításával, valamint a villamosenergia-, hő- és gázenergia-ellátásával és a távközléssel foglalkozó szervezetek, illetve azok létesítményei.

A műszaki infrastruktúra fejlődését, mind mennyiségi, mind minőségi vonatkozásban a növekvő, változó igények és újabb technikai lehetőségek határozzák meg. Nagyobb mérvűvé vált a lakosság mobilitási, kommunikációs igénye, ami mind a személyek, mind az áruk és az energia, továbbá a gondolatok helyváltoztatására irá-

nyul, mindez az egyéni közlekedés, a tömegközlekedés, a távhívás, a tömegkommunikáció nagyobb arányú fejlesztését eredményezi. Számolhatunk azzal, hogy kialakulnak a közforgalmú közlekedés új modernebb formái is, valamint magasabb fokon integráció jön létre egyes közlekedési eszközök között. A tömegközlekedés játszik elsődleges szerepet a településközi, a környéki és a nagyobb települések helyi közlekedésében, ez sűrűbb és differenciált közlekedési hálózatok kiépítését, környezetkímélő járművek alkalmazását igényli. A kommunikációs eszközök, főleg a távhívás gyorsabb fejlesztése egyéni és közösségi igény, elmaradhatatlan a termelés és a szolgáztatás hatékonyságának növelése érdekében. A közművesítés terén egyaránt jelentkezik az igény, hogy az ellátottság teljesebb legyen és mind újabbfajta igényeket képes legyen kielégíteni. Az ökológiai problémákat elkerülendő az egyes közműágazatok között egyensúlyt kell teremteni: így például a vízellátás-csatornázás, az energiaelőállítás-hulladékkezelés terén. Érzékelhető az a tendencia, hogy a közműhálózatok mind nagyobb részét a regionális rendszerek alkotják, és hogy mind több közműfajta épületberendezésként jelenik meg (pl. klíma, házi szemétképzők). Mindezek a környezet-minőség feltételei és nélkülözhetetlenek az egyenletesebb urbanizációs folyamat érdekében is.

A települések közötti együttműködés, feladatmegosztás csakis a települési infrastruktúra fejlettségének megfelelő szintjén képzelhető el. Kisebb települések esetében az infrastruktúra számos ágazatának létesítése és ökonomikus üzemeltetése esetén alapfeltétel a regionális jellegű műszaki infrastruktúra.

A települések területi és hálózati rendszereinek összedolgozása egyaránt feltétele a gazdaságos területfelhasználás és a műszaki infrastruktúra racionális és ökonomikus kiépítésének és üzemeltetésének.

A település közlekedésének feladata a termelést, az elosztást és a fogyasztást közvetlenül és közvetve szolgáló helyváltoztatási és szállítási igények kielégítése, vagyis a munkaerő, az energia, a nyersanyagellátás, a félkész- vagy késztermékek elszállítása, a kereskedelmi áruforgalom biztosítása, a közintézmények megközelítése, a tanulást, a pihenést, üdülést és egyéb személyes célokat szolgáló utazások lebonyolítása stb. Mindezek együttese alkotja a település közlekedését. Annak a környezetnek az élete mondható jól tervezettnek és megszervezettnek, ahol a termelés és a fogyasztás keretében csak a szükséges mértékű közlekedés bonyolódik le. Nem véletlen, hogy az Athéni Charta a közlekedést a lakás, a munka, a pihenés mellett mint a város *negyedik* kulcsfunkcióját emeli ki: „... kapcsolatot kell teremteni az első három között olyan közleke-

dési hálózattal, amely mindenki számára lehetővé teszi, hogy igényeinek megfelelően helyet változtathasson." Ehhez hozzátesszük, hogy tekintettel kell lenni nemcsak az adott település helyén, hanem a környékén lakó, naponta bejáró dolgozókra is, tehát az adott körzet vándorforgalmára, amely csakis a fejlett és kulturált közlekedési viszonyokkal fogadható el.

A település egyes területeinek adottságaiból eredő legcélszerűbb felhasználás csakis a különféle rendeltetésű területek közötti jó kapcsolat révén lehetséges, és ez csak megfelelő közlekedés esetén biztosítható. Ilyen módon tehát a közlekedés a település területe cél-szerű felhasználásnak egyik előfeltétele és egyben előmozdítója. A közlekedési hálózat a település egész területén az eltérő rendeltetésű területek elhatárolója és ugyanakkor összekötője. A településen és környékén a területfelhasználás módja, beépítésük jellege döntő jelentőségű a közlekedés szempontjából, mert a munkahely és a lakóhely elhelyezése és laksűrűségének mértéke a forgalom mennyiségét, míg a különféle rendeltetésű területek egymáshoz viszonyított elhelyezése a forgalom irányát és arányait befolyásolja, alakítja. A legnagyobb forgalom éppen az eltérő rendeltetésű területeket egymással összekötő útvonalakon, a munkahely és a lakóhely, a városközpont és a városkörnyéki települések vagy a rekreációs területek és a lakóhely stb. között alakul ki.

A település közlekedési hálózatának kialakítását a topográfiai viszonyok, a történelmi adottságok, a kielégítendő helyzetváltoztatási és szállítási igények, az országos közlekedéssel való jó kapcsolat és szétválasztásának igénye, a közlekedés és a település egyéb funkcióinak összhangja határozzák meg. Ez utóbbin egyrészt azt értjük, hogy a közlekedési létesítmények és a forgalom az egyéb települési funkcióinak gyakorlását ne akadályozzák, másrészt pedig, hogy a jelentősebb területek és létesítmények a közlekedési szempontoknak is megfelelően helyezkedjenek el.

A település korszerű közlekedésének legfőbb része a *közúti hálózat*, amelynek feladata a gyalogosforgalom és a járműforgalom levezetése, a tömegközlekedés lebonyolítása és részben a közművek elhelyezése, a beépített területek átszellőzése és a városképi igények esztétikus kielégítése.

Az Athéni Charta kiemelten foglalkozik a közúti közlekedés kérdéseivel. „Az utak átbocsátó képessége ma már nem megfelelő, megnehezíti a járművek gyorsaságának kihasználását és a város egyenletes fejlődését.” Ezért ajánlja, hogy: „A közlekedési utakat természetüknek megfelelően osztályokba kell sorolni és a járművek sebességéhez igazodva kell megépíteni... A zsúfolt útkeresztezések-nél szintet kell változtatni, így illeszkednek majd bele az állandó

forgalom rendszerébe... Az utakat rendeltetésüknek megfelelően a következő osztályokba kell sorolni: utca, sétaút, átmenő út és főútvonal... A gyalogosnak más útvonalon kell haladnia, mint a járműveknek.” Ezeket a megállapításokat ma is elfogadhatónak tekinthetjük, bár a helyzet azóta súlyosbodott és a megoldások bonyolultabbá váltak. Ezzel kapcsolatban három további követelményre utalunk. Az *egyik*: a gyorsan növekvő településközi forgalom miatt szorgalmazni kell a településnek az átmenő forgalomtól való megvédését elkerülő utak segítségével. A *másik*: a helyi úthálózat áttekinthető, határozott vonalvezetése minimális kereszteződést tartalmazzon, biztosítsa a gépjárműforgalom, a tömegközlekedés és a gyalogosforgalom egyenrangúságát. A *harmadik*: az úthálózat fejlesztése a szükséges forgalmi kapcsolatokon túl, a közeljövő várható forgalomáramlásából kiindulva történjen.¹⁵

A városi tömegközlekedés és a közúti személygépkocsi forgalom szempontjából főleg a nagyobb városokban kívánatos, hogy az átmérős útvonalak mindkét végére nagyjából azonos forgalmi terhelést eredményező létesítményeket telepítsenek. A forgalmi és gyűjtőúthálózat olyan sűrű legyen, hogy az azokon vezetett tömegközlekedési vonalak megállóhelyeinek vonzáskörzete „lefedhesse” a település egészének beépített területét. A térben és időben koncentrált áramlatokat okozó létesítményeket olyan helyre célszerű telepíteni, ahonnan több irányban vezethetők tömegközlekedési vonalak. A helyi és a környezeti adottságoknak nagyobb súlyt kell adni a rendszer kiválasztásánál. (Így például figyelembe vevő, hogy domb-, illetve hegyvidékre csak ritkább hálózatú és kisebb szállítóképességű tömegközlekedési eszközök vezethetők, ez a területfelhasználás minkéntjének meghatározását, a beépítés intenzitását korlátozza.)

A növekvő közlekedéssel kapcsolatos feladatok kielégítése az egyik *alapvető*, elsőbbséget igénylő tennivaló a település rekonstrukciója során, ami a közlekedési hálózat egészének rekonstrukciójához is vezethet. Ez egyúttal a város *egészének* rekonstrukcióját is jelentheti, mivel a közlekedési hálózat átalakítása visszahat az egész település, illetve az egyes településrészek területfelhasználására, szerkezetére. Az esetleg szükséges új forgalmi utak nyomvonalának meghatározása, a meglévő forgalmat lebonyolító útvonalaknak a kiszélesítése csakis az érintett útvonalak környezetében lévő beépítés állapotának, bontási lehetőségeinek alapos mérlegelésével lehetséges. Az úthálózat korszerűsítése magába foglalja a közlekedési létesítmények modernizálását és újak (például hidak, forgalmi csomópontok) létesítését, s rendszerint együtt jár a kör-

nyező beépítés megújításával, egyes esetekben az érintett területek felhasználásának megváltozásával is.

A közúti forgalom gyorsítása, biztonsága és ártalmas hatásának csökkentése érdekében végzendő munkálatok közül a következőket emeljük ki: a sűrű úthálózat ritkítása, a megszűnt utak, gyalogutak, parkírozó utak, játszóutak stb. céljára való alkalmazása, az úthálózatot alkotó utak úthálózatban betöltött szerepük szerinti differenciálása, föld alatti parkolók és parkolóházak építése, az úthálózat áteresztő képességének növelése közlekedésrendészeti és műszaki eljárások segítségével, a település belső forgalmát tehermentesítő, átmenő forgalmat levezető új útvonalak kijelölése, nagyforgalmú utak mentén zajvédelmi létesítmények (például támfalak, fasorok) elhelyezése.

Igen jelentős következményekkel járnak a közlekedés egyéb ágazatainak fejlesztésével összefüggő feladatok is. Így például a vasúti létesítmények rendszerének módosítása, főleg ha az egyes vonalak megszüntetésével, illetve új nyomvonalra helyezésével, pályaudvarok ki- vagy áttelepítésével jár, de akkor és ha a gépjármű és a gyalogos közlekedés biztonsága által igényelt szintbeli keresztezések felszámolása a feladat. A feladat természetesen egyedi, mégis úgy véljük, lehetséges és szükséges is, hogy a különböző nagyságrendű és jellegű városok optimális közlekedési modelltipusait dolgozzuk ki. Nézetünk szerint ez segítene meghatározni az adott esetben a városrekonstrukcióval összefüggő hatékony közlekedési megoldásokat, a városok korszerű közlekedési rendjét. Heylesen ajánlja a Habitat: „A közlekedési és kommunikációs feltételek javítását célzó politikáknál olyan rendszerek fejlesztését kell előtérbe helyezni, amelyek a lakosság többségének igényeit szolgálják, előnyt kell biztosítani a tömegközlekedésnek, mérsékelni kell a zsúfoltságot és a gépjárművek okozta szennyezést.”

A települési környezetminőség egyik alapvető feltétele a köz-művesítés kiépítettsége azzal a céllal, hogy az ellátottság minél teljesebb és a szolgáltatás minősége minél színvonalasabb legyen.

A vízellátás és szennyvízelvezetés teljes egyensúlyára törekedve biztosítani kell a víznyerést és a szennyvíztávítást összhangba kell hozni a település egészével, elrendezésével, területfelhasználásával. A vízbeszerzés és a szennyvíztávítást módjától függetlenül kell megállapítani, hogy szükséges-e saját víznyerő, illetve szennyvízelvezető és -tisztító berendezéseket létesíteni, vagy lehetséges-e az ipari, illetve regionális rendszerhez való csatlakozás. Továbbá gondoskodni kell az országos energiahálózatba (villamos távvezeték, gázvezeték, esetleg hővezeték) való bekapcsolás lehetőségeiről. A felhasználható hulladék energiáját is figyelembe

kell venni. Az energiahordozó létesítmények elhelyezésénél a lakóhelyhez való — még környezetvédelmi szempontból elfogadható — közelséget is mérlegelni kell.

A műszaki infrastruktúra ágazatainak és összességének gazdaságossága nemcsak a településrendszer lakosságától függ, hanem szoros összefüggésben van az igénybevétel intenzitásával, így például a laksűrűséggel. Ezért kívánatos, hogy az intenzíven beépített (magas laksűrűségű) területek a közműveknek a lakóterületre való érkezési helyéhez csatlakozzanak. A közművek rentabilitását az is fokozhatja, ha a szolgáltatást nemcsak a háztartások, illetve a település kommunális igényei, hanem egyidejűleg a termelés is igénybe veszi. Ez egyúttal a beruházás realizálását jelentős mértékben meggyorsíthatja.

Végezetül hangsúlyozzuk, hogy a közműhálózatok jellege és kapacitása egyik meghatározója egy-egy terület beépítési jellegének, laksűrűségének. Az építési területek fekvése viszont — értve ezen a terepen és a városszerkezetben való elhelyezkedést egyaránt — befolyásolja a közművesítés mértékének és az ezzel összefüggésbe kerülő beépítésnek a lehetőségeit.

A település rekonstrukciója során a közművesítés előtt kettős feladat áll: a közművesítéssel ellátandó területek kiterjesztése és a megnövekvő fogyasztási igények kielégítése. Ezek igénylik az újabb alapközmű létesítményeket, illetve a meglévők bővítését.

A vázolt elvek alkalmazása mellett arra kell törekedni, hogy az ismertetett rendszerek és tényezők egyikét se rendeljük alá a másiknak, tehát a település egészének alakításában az *egység* fenntartását kell szem előtt tartani. Az egységre való törekvésnek abban a szemléletben is meg kell mutatkoznia, hogy a település humánökológiai, esztétikai és ökonómiai aspektusait nem lehet a funkcionális igények kielégítésénél figyelmen kívül hagyni. Hogy a településen és környékén miként szerveződnek a területi-hálózati rendszerek, milyen az egymáshoz és a környező tájhoz való viszonyuk stb., mindez hatással van a lakosság egészséges életkörülményeire, az ipari termelés és szállítás gazdaságosságára, a település megjelenésére stb. Természetes, hogy az egymástól eltérő nagyságrend, jelleg, központi szerepkör bizonyos mértékben eltérő vonásokat kölcsönöz, végső fokon sajátos, szinte egyéni követelményeket állít a települési környezet egészének kialakítása elé.

III. A TELEPÜLÉSI KÖRNYEZETMINŐSÉG ÉS A KÖRNYEZETKULTÚRA HUMÁNÖKOLÓGIAI KÖVETELMÉNYEI

Az ökológia (környezetélettan) települési környezetet érintő egyik ága a *humánökológia*, amely az emberi társadalom létfenntartási (egészsége, közérzete stb.) szemszögéből kedvező környezet kialakítását, fenntartását igényli.

A településrendezés-tervezés egyik központi kérdésére vall az a követelmény, hogy az épített környezet, szűkebben a települési környezet olyan felépítésére kell törekedni, amelyik révén a környezet *egyrészt* védelmet nyújt az elkerülhetetlen tevékenység és a népesség koncentrációja következményeként jelentkező urbanizációs ártalmakkal szemben, az ipar, a közlekedés, a nagy emberi tömörülés által okozott levegő-, talaj- vízszennyeződéssel, a kedvezőtlen zajhatásokkal szemben. *Másrészt* lehetővé teszi a kedvező lakó- és munkahelyi környezetet, a művelődést és a nevelést, a testápolást, a testedzést, valamint a rekreációt.

E követelmények minden településre, mikro- és makrokörnyezeti viszonylatban egyaránt értendők. A települések jellege, nagyságrendje, a környezeti viszonyok érvényre juttatásuk egyes vonatkozásait hangsúlyosabbá tehetik. Kétséggkívül a nagyobb települések, a termelés és az egyéb tevékenység koncentrációja következményeképpen jelentkező környezeti ártalmakkal szemben fokozatosabb védelmet igényelnek, a szerkezetet jobban kell tagolni, a növényzettel fedett területeket növelni kell és nem utolsó sorban a szennyeződést előidéző forrásokat semlegesíteni vagy legalábbis hatásukat csökkenteni kell. Az eljárásnak azt is figyelembe kell vennie, hogy a nagyobb településen belül általában eltérő környezeti adottságú területek vannak, és így különböző környezetminőségi követelményekkel állhatunk szemben, valamint azt is, hogy a regionális, sőt országos környezeti viszonyok hatásaitól sem mentes egy adott települési környezet. Így a tennivalók egy településen belül nem elszigetelten jelentkeznek.

A rekreáció településre vonatkozó *tágabb* felfogásba tartozik a lakó-, a munkahelyi, illetve összvárosi környezet, amely lakosainak fizikai és pszichikai erőnlétének, fenntartásának, illetve újrateremtésének kedvez. A rekreáció *szűkebb* értelmezése a testedzés, a pihenés, az üdülés intézményeit, mennyiségi és minőségi követelményeik érvényesítését, létesítményeinek kedvező elhelyezését jelenti.

Az alábbiakban megkísérelünk választ adni arra a kérdésre, hogy melyek a településsel szemben felállítható alapvető humánökoló-

giai követelmények és azok hogyan realizálhatók a településrendezés-tervezés során?

Már a település helyének kiválasztásánál nagymértékben eldől a terület humánökológiai értékét meghatározó környezetminőség. Az alapvető kritériumok: a terület kedvező fekvését (tájolását) jelentő lejtők, szélvédetség esetén a terület kellő átszellőzése, kedvező domborzati viszonyok, a talaj tisztasága és szilárdsága, az alacsony talajvízszint, a kedvező víznyerési és szennyvízelvezetési viszonyok, a növénytakaró és termőtalaj réteg stb. és nem utolsósorban a környezeti értékek, erdőterület, vízfelület jelenléte, végezetül a terület felhasználás optimuma, az infrastrukturális ellátás-elrendezés színvonala, a lakás, a lakóhelyi, illetve a munkahelyi környezet alakítása, a vízellátás és szennyvízelvezetés egyensúlya, a hulladékgyűjtés és -kezelés, tehát összességében a korszerű települési viszonyok együttes meghatározása.

A település ökológiai egyensúlyának biztosítása szempontjából alapvető jelentőségű a biológiailag aktív területek védelme és növelése. A növényzettel fedett terület, a zöldfelület a korszerű település egészének és részeinek alkotóeleme, amely átszövi területét, összefüggő zöldterületei kapcsolatban vannak egymással, valamint a város körüli erdő- és vízfelületekkel, továbbá az összefüggő, országos zöldterületi rendszernek — erdőknek és réteknek, folyóknak és tavaknak — is részét képezi. Az erdő-, park-, kertterületek, vízfelületek olyan értékek, amelyek védelme ösztársadalmi érdek és e rendszer fenntartása az egészséges emberi környezet egyensúlyának alapfeltétele. A biológiailag aktív, a növényzet által fedett területeknek, a zöldfelületeknek sokoldalú szerepük van: egészségvédelmi, városépítészeti, közlekedésbiztonsági, termelési stb. vonatkozásban egyaránt. *Egészségvédelmi* szerepük a kedvező helyi klimatikus viszonyok kialakításában mutatkozik meg: szélvédetséget biztosítanak, a klimatikus szélsőségeket kiegyenlítik, ugyanakkor a por- és egyéb levegőszennyeződések mechanikai szűrésének jelentős tényezői, elősegítik az ipari tevékenységből, közlekedésből, fűtéstől stb. eredő gázok felhígulását, a levegő kémiai és biológiai tisztulását, felfogják és tompítják a kellemetlen zajokat, akadályozzák a tűz terjedését. A növényzettel borított területek jelenléte lehetővé teszi a kedvező lakókörülményeket, a napi munkából szükséges kikapcsolódást, az emberek egyoldalú igénybevételének (zárt helyiségben való tartózkodás, szellemi tevékenység stb.) kiegyenlítését. A növényzet jelentős eszköz a *városépítészeti* hatások kialakításában: a tér növelésében vagy szűkítésében, építészeti átmenetek kialakításában, épületek és emlékművek hangsúlyozásában, rálátások biztosításában, illetve lezárásában stb. Jelentős sze-

repük van a *városszerkezet* alakításában is: a beépített területet tagolják, övezetekre, illetve egységekre osztják. Az utcákon és tereken telepített, növényzet pedig forgalomterelő, forgalomelválasztó szerepével elősegíti a *közlekedés biztonságát*, gyorsaságát és akadálymentességét. Így tehát a növényzet által fedett területeknek, a zöldfelületeknek sokoldalú és komplex szerepük van, amely egyrészt a település nagyságától és jellegétől, másrészt a zöldfelületek nagyságától, minőségétől, elhelyezésétől függően változik.

Bár e munkánkban a normatívákra való utalást mellőzni kívánjuk, azt azonban leszögezhetjük, hogy a biológiailag aktív területek összterülete közelítse meg a város területének a felét és az a nagyobb szennyezőforrásokkal rendelkező városokban növekvő tendenciájú legyen. Arra is fell kell figyelni, hogy minél nagyobb a település, minél összetettebb a település szerkezete, minél változatosabb a terep felszíne és vízrajza, annál több, egymástól különböző mikroklimájú rész alakul ki magában a településben is. Ez a tény a település egészére vonatkozó intézkedéseken kívül az adott területre vonatkoztatott környezetminőséget emelő eljárások érvényrejuttatását is igényli. Ebben alapvető szerepe van a növényzettel fedett területek mennyiségének és minőségének.

A város zöldfelületű rendszerében kiemelkedik a korlátlan közhasználatú zöldterületek jelentősége. Kialakításuk során alapvető követelmény, hogy területileg elégséges, elhelyezésük egyenletes, összefüggő rendszert alkosson, a környezeti adottságokra épüljenek. A város zöldterületeinek *nagysága* mindenekelőtt a település nagyságától függ, de befolyásolják az éghajlati viszonyok, a környező táj természeti sajátosságai (domborzati és talajtani viszonyok stb.), valamint az adott település különleges egészségügyi követelményei (valamint az adott település különleges egészségügyi követelményei is: például a levegőszennyeződés, stb. megakadályozása). A város zöldterületi vázának kialakításánál azonban nem elég, ha a lakosságszám szerint szükséges zöldfelületeket, jellegüknek megfelelő szétosztásban (parkok, kertek, fásított utak és terek) biztosítjuk, arra is ügyelni kell, hogy ezek — lehetőség szerint — a város egész területét *egyenletesen* szőjék át, minél közelebb kerüljenek a lakossághoz, lakó- és munkahelyeikhez. A zöldterületi rendszer kialakításánál továbbá abból kell kiindulni, hogy a zöldterületek egymással *összefüggőek* legyenek, vagyis ne legyenek felaprózva, elszórva és egymástól elszigetelve. A szétszórta, kis terjedelmű zöldfelületek egészségügyi hatása nem megfelelő, esztétikai, társadalmi és egyéb funkciók betöltésére nem alkalmasak, a település épületrengetege közé beékelődve nem tudják a levegőt megtisztítani, a hőmérséklet, páratartalom, napsugárzás ingadozásait kiegyenlíteni, a kellemetlen szeleket felfogni stb.

A fentiek alapján helyesnek látszik, ha a település *zöldterületi rendszerének* kialakításánál a következőkből indulunk ki: a terület-hálózati egységeket egymástól elválasztó parksávok (fásított utak, sétányok) összefüggő rendszert alkotnak a nagyobb zöldterületekkel (fásított terek, kertek, parkok), és ne csak egymással legyenek összekapcsolva, hanem a település környékén lévő nagy kiterjedésű zöldterületekkel (parkerdőkkel, fásított vízpartokkal, gyümölcsösökkel stb.) is, hogy ezáltal a képzendő légszűrőn keresztül a tisztább, egészségesebb levegő állandóan és akadályoztatás nélkül beáradhasson a környékről a település területére.¹⁶ A település zöldterületi rendszere nyílt legyen, mint általában a település egészének felépítése, hogy így biztosítani lehessen a rendszer fejlesztését.

A zöldfelületek-zöldterületek egyrészt más környezeti rendszer (lakóhelyi, munkahelyi, vegyes) szerves alkotóeleme. Másrészt önálló egységenként, védő-pihenő-üdülő rendszerként képzendők ki a településben, annak környékén, illetve üdülőterületeken.

A település zöldfelületi-zöldterületi rendszerében kiemelt helyet foglalnak el a nagyobb, összefüggő egységek: méretük, fekvésük és értékes növényanyaguk következményeképpen higiéniai szerepük igen jelentős, nagymértékben hozzájárulnak a település, településrész kedvező klimatikus viszonyainak kialakításához. Elhelyezésük-nél figyelembe kell venni azt a követelményt, hogy a település, illetve az adott településrész bármely pontjáról rövid idő alatt elérhetők legyenek. Méretezésüknél abból kell kiindulni, hogy egy kb. 3 ha nagyságú zöldterület mindössze 10%-os, egy 50 ha nagyságú pedig már kb. 70%-os ún. teljes mértékű komfortos környezetet tud nyújtani. Természetesen a növényanyag intenzitása és fajtája korrigálhatja ezeket az értékeket. A kertek, parkok környezeti komfortértékeinek kialakulásában a már említett nagyságon és növényanyagon túlmenően közrejátszik a környező beépítés jellege és a beépítés módja (alacsony—magas, zártabb—nyitottabb) is, befolyásolja a park mikroklimatikai, pszichológiai stb. értékét.

Az alábbiakban röviden kitérünk a lakóhelyi, illetve a munkahelyi környezet alakulásának egyes humánökológiai kérdéseire.

A *lakókörnyezet-alakítás* sem képzelhető másképpen, mint az épület és környezetének organikus egységeként. A lakást maximálisan ki kell nyitni a környezete felé, ennek módjai lehetnek: a lakás minél nagyobb homlokzati frontja, teraszok, erkélyek, lodgiák létesítése. További alapfeltétel az életvitelhez igazodó, a beépítési jelleghez alkalmazkodó lakóépületfajták megválasztása. Az alkalmazott beépítési mód meghatározó az adott területen, az épületek elhelyezkedésének, csoportosításának, környezetük kialakításának

módjára. Továbbá meghatározandó a közlekedés, a szabad területek, az intézményellátás kiépítésének módozata, amelynek végső fokon a terület korszerű kialakítását kell eredményeznie. A növényzet olyképpen kialakítására kell törekedni, hogy a növényanyag kiválasztásával a különböző korosztályok igényei szerint kialakítandó szabad területek benapozása, illetve beárnyékolása és elkülönítése megoldható legyen, vegye figyelembe a terep vízrajzi, növényzeti és egyéb adottságait, a megközelítés irányait stb., s amelynek segítségével esztétikus környezet alakítható ki. A lakóházak környezetében a biológiaiilag passzív felületek csökkentésére kívánatos törekedni. Így a gépjármű célforgalom és a gyalogos forgalom egymástól való elkülönítését csak intenzív bepítés esetén célszerű alkalmazni. A járművek parkírozása, garagírozása ne az intenzív beépített, közművesített területen történjen, ne csökkentse a biológiaiilag akív területek felszínét, hanem vagy azon kívül vagy a felszín alatt helyezkedjen el. Az ipari termelés folyamata a környezetre többnyire kisebb—nagyobb mértékben zavaró, káros hatással van: a füst-, por-, gáz-, gőz-, stb. képződés beszennyezi a városok levegőjét, az ipari szennyvizek a folyókat (folyók némelyike szinte szennyvízcsatornává válik), az ömlesztett ipari hulladék a talajt és azon keresztül az ivóvizek nyerőhelyeit, növekszenek a zajforrások stb. Az ipar ártalmas környezeti hatásainak figyelembevétele alapvető jelentőségű a város egészének, illetve környezetének fejlődésére. Ez — ahogy már tárgyaltuk — az ipari termelésnek a környezetre ártalmas hatása szerinti kategorizálását igényli. A lakókörnyezetben csakis környezetre nem káros üzemek helyezhetők el.

Az *ipari területen* is alapvető igény a biológiaiilag aktív területek növelése: az ipari tömbök között fásított útvonalak létesítendők, ezek ártalmas hatású ipartelepek, üzemek esetén a védősávok méretéig szélesítendők. Ezen túl biztosítva legyenek a rövid munkaközi pihenést, testedzést szolgáló zöldterületek is. De szorgalmazni kellene a zárt technológiák, szűrőberendezések, zajgátló gépalapok, térelhatároló elemek szigetelését és más technológiai-technikai eljárások széles körű alkalmazását.

A *lakó- és ipari vegyes területeken* egyaránt biztosítani kell a lakó- és a munkahelyi funkciók zavartalan érvényesítését, illetve mikrokörnyezeti szinten a lakóház és közvetlen környezetének az esetleges ipari ártalmaktól való védelmét. Ez a növényzettel fedett területek növelésével érhető el, aminek egyúttal lehetővé kell tennie a szükséges játszó- és testedzésre alkalmas területekkel való kiegészítést.

Arra törekedve, hogy a település mind nagyobb mértékben szabaduljon meg a termelői-ellátási folyamatokat kísérő hulladékok

káros hatásaitól, részben megsemmisítő, részben hasznosítható (tároló és feldolgozó) üzemek és telepek hálózatára van szükség. Gondoskodni kell a hulladékok összegyűjtéséről, elszállításáról, megsemmisítéséről, illetve hasznosításáról. Az e célból használt területek illetve létesítmények a beépített területtől távolabb helyezkedjenek el. Tekintettel a hulladékok mennyiségének növekedésére és ártalmasságára, ez alapvető környezetkímélő, egyúttal gazdasági feladattá vált.¹⁷

A városi környezetszennyeződésnek természetesen nem kizárólag az ipar az okozója. A korszerűtlen fűtési berendezések és a szennyező energiahordozók, valamint a közlekedési eszközök nagyobb száma (autó, autóbuszok, folyami hajók, repülőgépek) is erőteljesen hozzájárulnak a kedvezőtlen városi környezethez. Különösen a gépjárműforgalom (egyéni és tömegközlekedési egyaránt) növekedése és az energiaproblémából (az olajhiányból, olajdrágulásból) fakadó helyzetek (visszatérés a szénfűtésre) okozhatnak gondot. A közutakon zajló növekvő forgalom zavartalansága és kedvezőtlen környezeti hatásának (levegőszennyeződés, zajártalom, balesetveszély) csökkentése megfelelő területfelhasználási és műszaki eljárásokat igényel: a közúti úthálózat a forgalomhoz igazodó méretezése (kellő áteresztőképessége), a beépített területeken a forgalmi utak mentén védőtávolságok, az utat szegélyező fasorok, hangfalak stb. alkalmazásával. Törekedni kell a lakóépületeknek a zajforrástól távolabbi a zajra nem kényes épületek (garage, üzletház, szolgáltatási üzemek) mögötti elhelyezésére. Az épületek tömege, konfigurációja, felületképzése, az épületek elrendezése és csoportosítása, valamint a domborzati és növényzeti adottságok figyelembevétele is közrejátszanak a zaj terjedésének gátlásában, a környezet zajszintjének alakulásában. (Nem szólunk — mert ez témánkon kívül esik — a gépjárműpark állapotának rendszeres felülvizsgálatáról és korszerűségéről, bár ezt is alapvető feladatnak tekinthetjük.)

Az Athéni Charta megállapítása szerint „A várost azzal a vidékkel együtt kell tanulmányozni, amely a létére hat. A vidék helyettesíteni fogja az egyszerű várostervet. Az agglomeráció határa ott lesz, ameddig a terület változékonyságának megfelelően hatása ér.” A településeihez csatlakozó, azzal közvetlen egymásrataltságbán élő, összefüggő terület — amelynek méretét, alakját a város és környékének adottságai befolyásolják, alakítják ki — a *városhatár*, vagy ahogy számos országban nevezik: a *városhatár* övezet. A város nagysága, jellege, központi szerepköre közrejátszik a városhatár nagyságának és jellegének meghatározásánál. (Egyes szakforrások szerint a kisebb városok környéke általában 3—5 km, a közepes nagyságú városoké 10—20 km, míg a nagyvárosoké 30—50

km kiterjedésű is lehet.) A kisebb városok városkörnyéke egyszerűbb összetételű, mint a nagyvárosoké. A városkörnyék lehatárolása azonban nem statikus, így például egy város növekvő munkaerővonzása, megváltozott központi szerepköre a városkörnyék területét is megnövelheti.

A városi környezetminőségi feltételek közül különös jelentőségű a városkörnyék adottságainak védelme, illetve a városkörnyék kialakításának, felhasználásának mikéntje. A kérdés tehát, amelyre megkísérelünk választ adni az, hogy a város környékével szemben milyen humánökológiai feltételek támaszthatók, különös tekintettel a környezetminőség köveleményeire? A városkörnyék rendezésének főbb feladata az, hogy:

- egészséges környezetet nyújtson a városnak, megvédje a város területét a káros behatásoktól: az ipari ártalmaktól, az erős és káros szelektől, a talajporzódástól, az ár- és belvízveszélytől stb.;
- lehetővé tegye a kommunális szolgáltatások egy részének, főleg a közműlétesítményeknek (pl. víznyerő hely, szennyvíztisztító telep, hőerőmű, gáztartályok, szeméttégtő) és a közlekedési létesítmények egy részének (pl. rendező pályaudvarok, raktárak, repülőterek) elhelyezését;
- az adottságoktól függően kisebb-nagyobb mértékben oldja meg a lakosság bizonyos mezőgazdasági termékekkel, építési anyagokkal, esetleg fűtőanyagokkal való ellátását;
- biztosítsa a rekreáció, az üdülés—pihenés—sportolás sokoldalú kielégítését;
- nagyobb városokban jelentekezhet a város alapvető funkcióinak a munkahely és a lakásigényeknek részbeni kielégítése is.

A városkörnyék tervezése különleges, hangsúlyozottan regionális jellegű feladat, mindenekelőtt azért, mert nagy, gyakran többszörösen nagyobb területre vonatkozik, mint maga a város területe. Azért is, mert a városkörnyéken a beépített terület aránylag kisebb, mint a városban (bár gyakran — főleg nagyvárosok esetén — számos, kisebb-nagyobb település is helyezkedhet el a városkörnyéken) és a természeti adottságok erőteljesebb hatással vannak a rendezés folyamatára. Esetenként a természeti adottságok megváltoztatása is szükségessé válhat (mint például a mocsarak kiszárítása, erősítés, vízmedencék létesítése). A városkörnyéken a tervezési objektumok sokfélék, ezért a városkörnyék tervezése — a városéhoz hasonlóan — komplex feladat. A tervezési művelet szorosan összefügg magának a városnak a tervezésével: szerkezete, szervezete a városéval szerves egységet képez. A forgalmi kapcsolatok kiépítését igénylik a városban és a környékén fekvő lakó-, üdülő-, ipari-, mezőgazdasági stb. települések, létesítmények. A városfejlesztéssel járó kisajátítási

eljárások folytán területvesztiséget szenvedő mezőgazdasági termelés belterjesebbé tétele válik szükségessé stb. Összefoglalva mindezt, a városkörnyék tervezésének alapja tehát a városkörnyék természeti és művi (tervezendő) területi, hálózati elemeinek (lakó- és ipari települések, üdülők közlekedési létesítmények stb.) elrendezése, illetve fejlesztése, figyelembevéve a városhoz, egymáshoz és környezetükhöz viszonyított kapcsolatait.

A városkörnyékek adottságai általában egymástól eltérőek, sokoldalúan vizsgálándók és komplex értékelést igényelnek. A *komplex értékelés* az alábbi komponensekből tevődik össze:

- mikroklimatikus viszonyok,
- higiéniai és egészségvédelmi helyzet,
- közlekedési adottságok és potenciák,
- építészeti—tájképi értékek,
- terep-talaj és vízrajzi adottságok,
- a kertek és a mezőgazdasági földek értéke,
- gyógyüdülőhelyi adottságok és lehetőségek.

Az értékelés, természetesen az esetleges rendeltetés függvényében végezhető el. Így megkülönböztethetünk: lakásépítési, kommunális és ipari építési, pihenési-üdülési és kerti-mezőgazdasági igénybevételt. Így a környék területének egésze vagy egy-egy része eltérő minősítést is kaphat, adott célra *kedvező, kedvezőtlen és nem megfelelő terület* lehet. Ugyanez a terület esetleg nem megfelelő az intenzív bépítés számára, de kedvező lehet védőerdők és pihenő-üdülő területek kialakítására. Amennyiben tehát a városkörnyék területén megtalálhatók egy-egy igény legkedvezőbb elhelyezésének lehetőségei, a városkörnyék területe *kedvező komplex értékelést* kaphat. Természetesen azt az alapvető követelményt is szem előtt kell tartani, hogy az adott célra az igényeknek megfelelő nagyságú alakzatú terület álljon rendelkezésre.

A városkörnyék területe övezetekre osztható: védőövezetre, lakó-övezetre, a várost kiszolgáló kommunális létesítmények övezetére, mezőgazdasági ellátó övezetre, pihenő-üdülő övezetre. Tárgyalt témánk szempontjából a védőövezet jelentőségét kell kiemelni, mivel a városkörnyék tervezésének és rendezésének fő célja a város *egészségvédelme*: a levegő-, a talaj- s a vízzennyeződés megakadályozása. Ennek módszere az erdősítésen kívül a város közvetlen környékén a rendszertelen telepítés, a túlzott beépítés megakadályozása. Ez az övezet részben egybe is eshet a városkörnyéki üdülő-pihenő övezettel, azonban az itt elhelyezhető állandó és idényjellegű települések (üdülők, nyaralótelepek, kempingek stb.) átgondolt elhelyezést, korszerű kiképzést igényelnek. A védőerdő, erdő-park területeknek a városkörnyék egyéb zöldterületeivel és a város beépítési

területének nagyobb kiterjedésű (részben pihenés-üdülés célját szolgáló) zöldterületeivel egységes rendszert kell alkotniuk.

A városkörnyék rendezése elsődleges humánökológiai feladat. A *természet megnyerő elemeit* — a nagyobb vízfelületeket, a jelentősebb zöldterületeket, domborzati viszonyok — meghatározó adottságnak kell tekinteni. Ennek érdekében a település és környéke területének felhasználásánál, jelentősebb létesítményeinek elhelyezésénél gondot kell fordítani arra, hogy a települést, annak lakosságát ne fosszák meg a természet által közvetlenül, illetve vizuálisan nyújtott kedvező lehetőségektől. A település és hozzátartozó környékének alkatát, rendszerét, területfelhasználását, a beépítés jellegét nagymértékben a környezeti adottságokhoz való alkalmazkodás határozza meg.

A városkörnyéken elhelyezést igénylő létesítmények működési feltételeinek biztosítása nagy körütekintést igénylő feladat. A szennyeződés veszélye miatt alapvető követelményként víznyerő és szennyvízelvezető, a hulladéktároló és -felszámoló létesítmények általában ismert, de a gyakorlatban mégis kellően nem átgondolt elhelyezését emeljük ki.

Városaink, főleg nagyobb városaink belső területeinek beépítése többször rendkívül tömör és heterogén: az ipartelepek szórtsága igen nagy és ezáltal a környezeti szennyeződés is fokozottabb, mivel hiányzik vagy minimálisra tehető a biológiaiilag aktív terület. Ezért indokolt a kérdés, hogy a meglévő városok tömören beépített belső területein milyen eszközökkel lehet hatékony a környezeti ártalmak kivédése, legalábbis mérséklése?

Mindenáron arra kell törekedni, hogy a város fejlődése során kialakult *tagoltság* (ahol ez még észlelhető!) ne szűnjön meg, mert így biztosítható a meglévő zöldfelületek védelme, az új zöldterületek kialakítása. A város beépített területéhez csatlakozó újabb területek igénybevétele alkalmazkodjon a tagoltság mértékéhez.¹⁸ A vízfelületek, erdőterületek menti értéktelen beépítés felszámolásával biztosítani kell, hogy a mögöttük lévő lakóterületek közvetlenül ki juthassanak az esztétikai és higiéniai szempontból egyaránt értékes környezethez.¹⁹ Meglévő városainkban általában jellemző a zöldfelületek, különösen a korlátlan közműhálózatú zöldterületek elégtelensége. A városok többsége nélküli a nagy, összefüggő zöldterületeket: a városi parkot, erdőparkot. A növényzettel fedett belső területek növelése még az elavult területek rekonstrukciója révén is nagy nehézségbe ütközik, mivel csak nagyobb arányú bontás révén vihető keresztül. Ezért *egyrészt* a régebbi városrész hagyományos zöldterületeit (nyilvános kert, fasor, sétány, fásított tér stb.) minden eszközzel védeni kell és alkalmassá kell tenni a ma igényelt, sok-

oldalú funkciók teljesítésére. *Másrészt* a környezetviszonyok általános javítása részben elérhető: az utcák ritkításával (részben gyalogjáró utcákká alakításuk révén), a fűtés korszerűsítésével, a járműközlekedés korlátozásával (egyirányúsításával, sebességkorlátozással, a teherforgalom kiiktatásával), továbbá a zöldfelületi képződményekkel a beépítés kiegészítésével, teraszos és lapostetős függőleges növénytelepítéssel, föld alatti járműparkolással stb., uszodák, tornatermek, kondicionáló intézmények létesítésével, foghíjak beépítésével vagy lakóépületek korszerűsítésével. Egyes e célra alkalmassá tehető foghíjakon lehetséges — korlátozott igénnyel — komplex intézményt tartalmazó ún. „szabadidő-központok” létesítése.

Mind nagyobb jelentőségű a *rekreációs* szükségletek hatékony feltételeinek kielégítése. A lakosság fizikai erőnlétének „újratermelését” biztosító szabadidő tartamát növelni és tartalmát differenciálni kell. A dolgozó ember időigénye két részből áll: a munkában töltött időből és a munkán kívül töltött időből. Ami az előbbieket illeti — nem napjaink torz időbeosztási arányából kiindulva —, annak csökkentésével számolhatunk. A munkán kívül töltött idő egy része (leszámítva a munkával kapcsolatos utazásokat, a biológiai szükségleteket, az otthoni munkát) a tényleges szabadidő.

Nemcsak a munkában töltött idő fokozatos csökkenésével számolhatunk, hanem a munkán kívüli idő beosztásában is feltételezhetjük a társadalmi-gazdasági fejlődés következtében hogy a részidő oly módon változik, hogy a tényleges szabadidő növekedni fog. A szabadidő objektív társadalmi-gazdasági kategória, a társadalmi fejlődés függvénye. A szabadidő tartalmát az uralkodó társadalmi viszonyok, a termelőerők fejlettsége, a munkában töltött idő, a demográfiai és a foglalkozási viszonyok és nem utolsósorban a települési rend és a kommunikációs fejlődés együttesen határozzák meg. Noha az eltérő helyi, foglalkozási, korcsoporti stb. helyzetek miatt a szabadidő tartama változatosan alakul, de általában fokozatos növekedésével számolhatunk a mindennapi, a hétfélig és az évi esetében egyaránt.

A szabadidő tartalmazza a tanulás-művelődést, a társadalmi tevékenységet, a művészeti-technikai alkotást, illetve a gyűjtést, a kertés állatgondozást, az építkezés-karbantartást, testnevelés-testedzést, a családi kapcsolatokat, a gyermeknevelést, a pihenés-üdülést. A *pihenés-üdülés* szférája igen összetett. Körébe tartozik: a testedzés (séta, sport, szabadtéri játékok stb.) a kedvteléssel járó foglalkozás (az ún. hobbi), a művészeti foglalkozás (színházak, koncertek, múzeumok látogatása, művészeti önképző körökben való részvétel stb.), az intellektuális foglalkozás (olvasás, művelődés, szakmai továbbképzés stb.), a szórakozás (tánc, játék, sportesemények látogatása

stb.), a kertművelés, a turisztikai jellegű utazás. Számolni kell a pihenés-üdülés megszervezésében az igények totalitásával, a kielégítés társas, illetve egyéni jellegével. Ez nem zárhatja ki, sőt igényli is a téma sokoldalú, differenciált megközelítését. A pihenés-üdülés szférája hármas bontásának megfelelően — napi, hétvégi, évi — helyesnek látszik a pihenés-üdülés környezetét magában a településben, annak környékén és a településtől távolabbi területeken egyaránt biztosítani. Természetes, hogy az üdülés-pihenés mindhárom formája egységes egészt alkot.

Felvetődik a kérdés, milyen tényezők együttese biztosíthatja a lakosság növekvő rekreációs igényeinek *hatékony* kielégítését a települési környezetben?

A rekreációs igényre — noha igen szűkszavúan — az Athéni Charta is rámutatott: „A heti szabadidőt olyan helyen kell eltölteni, amely a felüdülésnek kedvez, parkokban, erdőségekben, sport- és versenypályákon, tengerparton stb.” Ez a megállapítás túl sommás és egyoldalú.

A pihenés-üdülés szférájának kívánt környezete a természetes környezet, illetve az azt megközelítő városi zöldterületek. Az utóbbiak egyaránt alkalmasak napi és hétvégi pihenésre, a városkörnyéki, illetve országos pihenő- és üdülőterületek pedig a hétvégi és az évi pihenés lebonyolítására. De nézzük meg a kérdést részletesebben. A *mindennapos pihenés* egy része a lakásban, illetve annak közvetlen vagy távolabbi környékén: tehát a mikro lakókörnyezetben vagy ezen kívül, a nagyobb összefüggő zöldterületeken, a városi közparkokban és közkertekben bonyolódhat le. A hosszabb tartamú pihenés egyrészt a környezetváltozást, másrészt a természettel való szorosabb kapcsolatot igényel. A *hétvégi pihenésben* mindenekelőtt — a városi élet csekély vagy egyoldalú fizikai terhelésével szemben — olyan fizikai tevékenység igénye lép fel, amely több mozgást és a természettel való szorosabb kapcsolatot jelent. Ennek egyik kielégítési módja nyaralótelkeken, hétvégi telkeken, kiskertekben a kertészkedés, a másik a kirándulás, turisztikai jellegű utazás. Természetes, hogy ez a fajta pihenés sem zárja ki az intellektuális foglalatosságot (színházak, filmszínházak, múzeumok, tárlatok, könyvtárak látogatását stb.). Az *évi pihenésnél* ugyancsak, sőt még fokozottabban jelentkezik a környezetváltozás, a természettel való kapcsolat, a változatosság, a tömeges jelleg, a mozgás, utazás igénye. Az évi pihenés a hely és idő vonatkozásában több választási lehetőséget igényel és esetleg teljes függetlenséget is a lakóhelytől. Ezért a pihenő-üdülőterületek diszlokációja változatosabb lehet: a városkörnyék üdülőövezetében, az ország üdülőterületein, történelmi-műemléki városokban, az ország határain túli lehetősé-

gekkel is kell számolni. Az üdülési forma megválasztása részben az üdülők családi körülményeitől, részben a pihenés kívánt aktivitásának mértékétől és az igényelt komfort mértékétől függ, egyedi elképzelések alapján. Számolni kell azzal, hogy az emberek egy része pedig az újabb, más környezetű (nem munkahelyi, lakóhelyi) közösségi kapcsolatokat keresi.

Az országos üdülőterületek tehermentesítése érdekében nagyobb hangsúlyt igényelnek a városok rekreációs eszközei és módozatai. Egyértelmű viszont, hogy a *napi* pihenés színhelye a *város*: egyrészt a lakás és környezete, másrészt a különböző célt (testedzést, művelődést stb.) szolgáló intézmények és területek (kertek, parkok stb.), illetve a városi, városrészi közparkok, amelyek rendeltetése — túl a zöldterület ismert funkcióin — az, hogy lehetővé tegyék a lakosság számára pihenőnapokon és munkanapokon munka után a rövidebb időtartamú pihenést, testedzést, művelődést, szórakozást. A *hétvégi* pihenés színhelye nem ennyire egyértelmű. A tömegközlekedés fejlődése és a magán gépjárműpark gyors növekedése, a hétvégi és évi pihenés azonos tartalma a gyakorlatban gyakran elmosa a hétvégi és évi pihenés-üdülés színhelye közötti éles határokat. Mi úgy véljük, hogy a helyi klimatikus viszonyok, területi adottságok, megközelítés és egyéb szempontok alapján a *hétvégi* pihenés legoptimálisabb helyszíne mégis a *város környéke*.

A hatékony hétvégi pihenésnek mind nagyobb a jelentősége a fizikai és szellemi erőnlét fenntartásában és fejlesztésében. Lebonyolítása helyzetváltoztatást és a szabadtéri foglalkozást, az egyoldalú foglalkozás egyensúlyozását, az egyéni és csoportos igények differenciált kielégítésének módozatait, az egyéniség és a társas szellem kifejlődését igényli. Ennek már a könnyebb megközelítés miatt is a városkörnyéki adottságok felelnek meg inkább, illetve e célokra azok alkalmassá tehetők.²⁰

Ismeretes, hogy az egymástól eltérő nagyságrend, jelleg, központi szerepkör stb. némileg eltérő vonásokat kölcsönöz a település területfelhasználási módjának, illetve sajátos követelményeket állít szerkezetének kialakítása elé. Érthető tehát, hogy a rekreációs igényeket kielégítésük módja miatt is eltérően kell meghatározni. A nagyobb népességszámú városok igényei nagyobbak, mint az egyoldalúan vagy domináló mértékben ipari jellegű városokéi, a magasabb (felsőfokú) szerepkörű városéi vagy a tömörebb, zártabb beépítésű és szerkezetű városéi, illetve a jelentős idegenforgalmi vonzású városéi. Az átlagosnál kisebb fajlagos és egyszerűbb összetételű rekreációs igények jelentkeznek a kisebb lakosszámú városnál, az egyoldalúan vagy domináló mértékben mezőgazdasági jellegű vagy kisebb központi szerepkörrel rendelkező városnál, a lazább-

nyitottabb beépítésű és szerkezetű vagy idegenforgalmi vonzással nem rendelkező városnál.

A város lakosságának igénye a különböző fajtájú rekreációs lehetőségek iránt is más és más. A városkörnyéki üdülés-pihenés tartalmának meghatározása során mindenekelőtt meg kell különböztetni a rekreációs társas és egyéni jellegét. A *társas* igényű városkörnyéki üdülés-pihenésnek a következő igényeket kell kielégítenie: az aktív pihenés (játszóterek, játéktércek), a csendes pihenés (sétálás, kocogás), sport és testedzés (szabadtéri és fedettpályás), szórakozás (szabadtéri színház, filmszínház stb.). Az *egyéni* jellegű városkörnyéki pihenés-üdülés objektumai: a városkörnyéki nyaralók és a kiskertek (gyümölcs-, zöldség-, virágtermesztés). Természetesen a két változatban kiszolgáló létesítményekről (árusító- és étkezőhelyek, parkolók stb.) kell gondoskodni. Noha mind a kétfajta igényt ki kell elégíteni, a hangsúlyt a társas jellegre kell fektetni.

A pihenés-üdülés objektumai a városkörnyéken főleg az adott város lakosságának igényeit elégítik ki, de ezektől részben függetlenek is, mivel idegenforgalmi célokat is szolgálhatnak. Így városaink között különbséget kell tenni a tekintetben is, hogy azok milyen mértékben helyezkednek el idegenforgalmi tranzit utak mentén, rendelkeznek-e idegenforgalmi látványossággal és számításba jöhetnek-e mint gyógy-, illetve üdülőhelyek.

A település rekreációs szükségletét és lehetőségeit sokoldalú vizsgálat tárgyává kell tenni. Ennek módozatait a következő tényezők határozzák meg: a rekreációs igények (napi, hévégi, évi), a rekreációra alkalmas területek és létesítmények elhelyezkedése (a városban, a város külsőben, városkörnyéken, város csoport területén, illetve regionális és országos jellegű rekreációs területen) a rekreációs területek és létesítmények használhatóságának mikéntje (napi, hévégi, egész évben, illetve vegyesen), a számba jöhető területek és létesítmények rekreációs befogadóképessége, a rekreációs területek alkalmasságának jellege (komplex—speciális, társas—egyéni, illetve vegyes).

A városkörnyéki rekreációs terület befogadóképességének (teherbíróképességének) tényleges megállapítása részletesebb vizsgálatot igényel. Ez csak több szempont komplex értékelése alapján lehetséges. Különösen az alábbi három szempontra hívjuk fel a figyelmet: az *ökológiai* (tehát a természeti környezet állóképességének a meghatározása), a *fizikai* (tehát a terület egyes fizikai teherbírásából adódó követelmények meghatározása) és a *pszichofiziológiai* (tehát a természeti környezet változatlanságának és pszichofiziológiai komfortnak az igénye). E három szempont együttes mérlegelést igényel.²¹

A városkörnyéken egy vagy több hétvégi pihenést-üdülést szolgáló, komplex vagy *speciális* (pl. víztelepek, sporttelepek) egységek, rekreációs alrendszerek létesülhetnek, amelyek együttesen alkotják a városkörnyéki pihenő-üdülőtérületi rendszert. A város beépített területén fekvő rekreációs területeivel együtt alkotják a *város és környékének rekreációs rendszerét*.

Komplex rekreációs egységek megfogalmazása során egészségvédelmi szempontból kívánatos a több, kisebb befogadóképességű létesítmény. Ugyanakkor gazdaságosság szempontjából célravezetőbb nagyobb befogadóképességű egységek létrehozása. Célravezető lehet az objektumok csoportos települése: több, aránylag kisebb egység egymáshoz közelebbi, laza elrendezésben történő telepítése. A konkrét megoldást alapos vizsgálódásnak és mérlegelésnek kell megelőznie. Esetenként a városkörnyék kedvezőtlen környezeti adottságai-val is számolnunk kell. Ez esetben választani lehet az adottságok, illetve a várostól távolabb fekvő területek igénybevételének lehetőségei között. A várostól távolabb fekvő, rekreációra alkalmas területek igénybevételét célravezető közösen, más városokkal együtt kialakítani. A közös rekreációs területek lehetőséget nyújtanak egyrészt az ökonomikusabb, másrészt a változatosabb igények kielégítésére. Megjegyezzük, hogy nagyobb városok esetében — a levegő-, a talaj-, vízszennyezettség miatt — a nemzetközi szakirodalom kedvezőtlennek minősíti a város körüli 5—15 km-es körzetet. Országunk nem nagy kiterjedése, sűrűsödő városhálózata, a kiépülő távolsági közlekedés nem kívánná meg minden áron erőltetni a városkörnyéki terület rekreációs célú igénybevételét. Más kérdés, ha ezt a város védelme is igényli.

Különös figyelmet kíván az abból eredő helyzet, hogy az ipar, a település fejlődése a környékből újabb területek igénybevételével történik. Az Athéni Charta helyesen állapítja meg, hogy: „A város növekedése még a korábbinál is erősebben pusztítja a környező növényfelületet, amelyre annyira ügyeltek az egymást követő évszázadok. A természet elemeitől való távolodás, amely egyre nagyobb lesz, tovább súlyosbítja a higiénia (az egészség megőrzésére irányuló tisztaság) terén mutatkozó visszasságokat.” Ez a megállapítás azóta még fokozottabban érvényes, a települési környezet állapota helyenként kritikussá vált. Minden erővel védeni kell a városkörnyéki erdőket, folyókat, tavakat, sőt pótolni a környezet természeti értékeit.

Végezetül hangsúlyozzuk, hogy a hétvégi rekreációs igények kielégítése a városkörnyéken csakis a városkörnyék egészének tervezése során, a város és környékének fejlesztési, rendezési terveibe illeszkedve végezhető el.

A környezeti károsodás súlyosbodásának veszélyére is fel kell

figyelní. Ezt egyrészt az ipari-agráripari tevékenység fokozása, másrészt az urbanizálódási folyamat gyorsulása, a városi és városközi közlekedés gyors fejlődése idézi elő. Ezek a társadalmi fejlődést kísérő tényezők az emberi környezetre kedvezőtlen hatást is gyakorolhatnak: a már meglévő károsodási gócek mellett újak alakulhatnak ki, a károsodási folyamat kiterjedhet és az ellene való védekezés is bonyolultabbá válik.

Számolni kell azzal is, hogy tulajdonviszonyok differenciálódása a közép- és kisüzemek erőteljes széttelepítését eredményezi, ami egyrészt nehezebbé teszi a környezeti károsodás ellenőrizhetőségét, másrészt amennyiben a folyamat nem követi a települési-településközi infrastruktúra fejlesztése, újabb feszültségek bontakozhatnak ki. Ez hatással lehet a gyorsuló urbanizációs folyamatra is, az infrastrukturális fejlesztés hiánya miatt a községek várossá válása, illetve az egyenlőtlen fejlődés felszámolása illúzió marad. Azt is meg kell jegyeznünk, hogy a környezet akkor is veszélybe kerülhet, ha az iparfejlesztést az urbanizáció a spontaneitás, a rögtönzés jellemzi, vagy az egyéni és csoportos érdekek összhangja megbomlik.

IV. AZ ESZTÉTIKUS TELEPÜLÉSI KÖRNYEZET, A TÖRTÉNELMI-ÉPÍTÉSZETI ÉRTEKEK VÉDELME

Az ember, a közösség életteréül szolgáló épített környezet olyan kialakítására kell törekedni, amelynek révén *egyrészt* „otthon” jellegű környezet hozható létre, amelyben mind az egyéni, mind a közösségi élet, a közösséghez tartozás érzése és a társadalmi elkötelezettség alakítható, formálható, *másrészt* a környezet humánus, esztétikai élménye kedvező emóciókat, esztétikai élvezetet váltson ki a szemlélőben. Ezek az igények a mikro- és makrokörnyezetre és a település egészének kialakítására is értendők.

Az Athéni Charta, szemlélete miatt, nem foglalkozik külön a várostervezés esztétikai kérdéseivel, csupán kiemeli az építészeti értékek védelmét. A Machu Picchu Charta nagyon határozottan szembe száll az Athéni Charta modern építészeti felfogásával, amikor rámutat, hogy az építészet „... hagyjon fel annak az idejétmúlt városképnek a sokszorosításával, amely monumentális „skatulyából” áll, legyenek azok vertikálisak vagy horizontálisak, átlátszók vagy fényt visszatükrözők... Az urbanizáció... az épített környezet kontinuitását igényli...”

Az egyetemes városépítés jellegzetes vonása a *kontinuitásra* való törekvés. Jelentős történelmi időszakokban az egymást követő stíluskorszakok egymásra épülve, egymást kiegészítve formálták a városi környezetet, a városszerkezetet, a városképet. A városépítést úgyis, mint tudományos és gyakorlati tevékenységet egyaránt az előrelátás és ebből fakadóan az *újszerűsége*re való törekvés jellemzi, amelynek eredményessége évszázadok múltán is lemérhető. A korszerűsítési folyamatot az egyetemes városépítés megalapozott újszerű elképzelései, törekvései és az alkotók feszültsége, előrelátása táplálják. Minden ország városépítésében évszázadokon át érvényesült a *nemzeti jellegzetesség* és ez nem volt ellentétes az egy nagyobb régió városépítési kultúrájához tartozás jellegzetességeivel.²²

A múlt építészeti értékeinek védelméről az Athéni Charta a következőket mondja: „Meg kell őrizni az építészeti alkotásokat (egy-egy épületeket vagy egész városrészeket...). Meg kell óvni azokat, ha egy korábbi kultúra kifejeződései és ha megfelelnek a közérdeknek... ha megőrzésük nem az egészségtelen körülmények között élő városi lakosság kárára történik... A műemlék környékén lévő nyomornegyedek felszámolása lehetővé teszi majd, hogy helyükre zöld növényfelület kerüljön.” S végül egy figyelemreméltó megjegyzés: „Káros következményekkel jár, ha az esztétikum ürügyén a történelmi övezetben a múlt stílusában építenek. Semmiféle for-

mában sem lenne szabad megtérni az ilyen szokásokhoz való ragaszkodást vagy e szokások ismételt bevezetését.” A Machu Picchu Charta ehhez hozzáfűzi: „... a történeti városrészek, a történelmi és építészeti emlékek megőrzésének, helyreállításának és újrakiosztásának’ feladatai a településfejlesztés élő folyamataiba ágyazva jelenjenek meg.” Ezek ma is elfogadható intelmek.

A városok fejlesztésével, rekonstrukciójával járó átépítés során ügyelni kell arra, hogy a város történelmi, építészeti értékei, valamint fejlődése következményeképpen kialakult *egyéni jellegzetességek, sajátosságok* ne tűnjenek el. A történelmileg kialakult városszerkezet, történelmi és műemléki értékű városrészek, jellegzetes városképek a nemzeti fejlődés olyan értékei, amelyek minden áron megőrzendők.

Az építészet a képzőművészet egyik ága, amely az ember számára élete, tevékenysége színhelyéül alkotott tér létrehozására irányul és határozott esztétikai kvalitással rendelkezik. Az esztétikai hatás alapja a rendeltetés, a szerkezet és a forma összhangja. Az építészet a művészet, a tudomány és a technika ötvözete és különösen nagy társadalmi hatása és jelentősége van, lévén az emberiség alapvető igényét kielégítő termék. Környezetformáló ereje a társadalom mindennapos életkeretét, színterét teremti meg. Az építészetben a tartalommal (funkcióval) szoros egységben levő forma (művészi kifejező eszközök) az a „többlet”, amely elősegítheti a környezet organikus és egyúttal esztétikus megfogalmazását.

A városépítészetet az építészet egyik — mérete és helyzete folytán talán a legnagyobb felelősségű — műfajának tekinthetjük. A városépítészetre mindazok az általános érvényű megállapítások vonatkoznak, amelyeket az építészeti alkotás kritériumai meghatároznak. E műfajnak azonban számos sajátossága is van. Nézzünk ezek közül néhányat:

- A város mérete, valamint térbeli elhelyezése folytán egészében nemigen áttekinthető, noha a környezet megismerését nagymértékben fokozza a közlekedési eszközök rohamos fejlődése, ám ezek inkább a megtekintés, a rátekintés lehetőségét teremtik meg. Általában a város egyes részleteit látjuk. A részleteknek az egészszel összefüggve, önállóan is élniük kell, teljességet, befejezett hatást kell kelteniük, együtttest kell alkotniuk.
- A városépítészeti együttes alakításban nem annyira a képszerű élménykeltésre kell figyelni, hanem a szemlélő állandó mozgását (körüljárását, körül, illetve célba való utazását) kell figyelembe venni. Tehát képszerű élmények egymásutánjának, sorozatának, láncolatának kialakítására kell törekedni.
- Az időfaktor nemcsak a szemlélés, hanem az építés folyamatá-

ban is szerepet játszik. A város egészének, illetve egyes részeinek kialakításánál igen fontos a megvalósítás ütemezése és továbbfejlesztése. A város állandóan, időnként lassabban, időnként gyorsabban fejlődik, épül, átépül. Nem kívánatos, hogy a város egésze mindig a „befejezetlenség” benyomását keltse. Emellett a fejlesztés nem lehet toldása a „befejezett”-nek, hanem annak organikus, szerves továbbfejlesztése kell legyen.

Az építészetben, a városépítészetben demokratizmusra és humanizmusra, a jelen művészeti törekvéseinek tükröződésére, a művészeti eszközök organikus megjelentetésére és dinamikus egyensúlyára, nem utolsósorban a nemzeti, a helyi jelleg érzékeltetésére van szükség. Korunk építészetének talán legjellemzőbb sajátossága, hogy tömeges igényt kell kielégítenie, ami egybeesik az urbanizációs folyamat nagyméretű felgyorsulásával. Az építészet városméretű léptékűvé vált és ma különösen a lakáscentrikusság nyomjára bélyegét, mennyiségi és minőségi vonatkozásban egyaránt. Ez különös súllyal veti fel a környezeti esztétika igényét és annak helyes értelmezését.

A városi környezet alakításában az esztétikai igények nem újkeletű törekvések. Az idők folyamán kialakulhattak a városépítészeti együttesek, az azok gerincét adó városkompozíció általános, „örökérvényű szabályai”. Arra kívánunk utalni, hogy a városépítészetben a kompozíciót alkotóelemek, amelyek — az együttes nagysága és jellege folytán — egyes építmények, nagyobb együttesben terek, utcák, illetve azok láncolatában jelentkező elemek és ezek térbeli és időbeli tényezői lehetnek, a mai gyakorlatunkban is figyelembe kell venni éppúgy, mint a fény és a szín hatását az együttes alapelrendezésében és az egyes elemeinek formálásban. A városépítés története során azonban többnyire érvényesültek a korra jellemző követelmények is. Ez érthető, hisz a szemlélőben a látottak tükröződése változó, a ma emberének más a térbeli érzete, mint az előző korok emberének. Így azok az eszközök, amelyekkel elődeink településeik megfelelő művészi kialakítását érték, általában most is alkalmazhatók, de mégsem lehet mechanikusan átvenni a térformálás eszközeit, például azokat az aránykapcsolatokat, amelyek az előző korok városainak más jellege, aránylag kisebb mérete, alacsonyabb beépítése stb. mellett alakultak ki. Az építészeti térképezés eszközei igen gazdagok és ezek tulajdonságainak felismerése, az adott helyzetben helyes megválasztása eszköz az alkotó kezében a sajátos környezeti atmoszféra megteremtéséhez. Arra is ügyelni kell, hogy ez ne eredményezzen túlzott egyénieskedést, sőt az építészeti környezet alakításában bizonyos mértékben az egyöntetűségekre kell törekedni — amelynek eszköze lehet a térbeli ismétlődés, a ritmus

stb. — azáltal, hogy az egész megkomponálásában az egyéni, sajátos jellege érvényesüljön.

Így a várostervezésben az esztétikai igények érvényesítésében — a város egészének és egyes részeinek kialakításában — olyan együttesek létrehozására kell törekedni, amelyek azzal számolnak, hogy korunk városai az egyetemes városépítés új jelenségei, az adott társadalom belső törvényszerűségei alapján fejlődnek, s természetes, hogy megjelenésüknek sajátos vonásokat is kell tükrözniük. A település utcáinak, külső és belső tereinek megkomponálásánál olyan megoldásra kell törekedniük, amely minden utcát, teret sajátos, csak rá jellemző egyéni jellegűvé tesz. Emellett a városrész, sőt kisebb város esetén az egész város *városépítészeti egységét* is szem előtt kell tartani azért, hogy az említett eltérő jelleg ne jelentsen léptékzavart, diszharmóniát. Az utak és a terek—térsegek városépítészeti megfogalmazása eltérő módszereket igényel: az utca kompozíciós felépítését mindenekelőtt a végigjárás, tehát a látvány, a kompozíció időben való kibontakozásának sajátosságai szabják meg. Míg a tér—térsegek kompozíciós rendjét elsősorban a szemlélés, tehát a látvány, a kompozíciós elemek áttekinthető térbeli egységének megalkotása alakítja ki. E két módszer egysége az az eredmény, amely *városépítészeti együttest* alkot.

A város egészét egységes, organikus építészeti alkatnak fogjuk fel, azonban a város egységes arculatára való törekvés nem jelenthet uniformizálást. Az egységnek csupán a város, a városrész azonos léptékében, arányos harmonikus felépítésében kell jelentkeznie. Egyes városrészeknek sajátos városépítészeti jelleget kell kölcsönözni, ami elősegíti minden egyes tér, útvonal, kisebb vagy nagyobb terület városépítészeti jellegének kialakulását. Végül azt is hangsúlyozni kívánjuk, hogy az egymástól eltérő nagyságrend, jelleg, központi szerepkör bizonyos mértékben eltérő vonásokat kölcsönöz a település és környéke területfelhasználásának, szerkezetének, végsőfokon sajátos követelményeket állít a települési környezet egészének kialakítása, tehát a városépítészeti jellegzetességek elé is. A környezeti sajátosságok miatt a feladat természetesen egyedi jellegű.

A fentiekhez kapcsolódik az a kérdés, hogy az épített környezet esztétikuma milyen többletfeladatot jelent a funkcionálisan orientált, a normatívákra alapozott szemlélettel szemben?

Noha az esztétikum (az esztétikai érzékelés, az esztétikai élmény) döntő tényező a várostervezésben, de semmi esetre sem öncélú feladat. Csak a funkcionális (rendeltetésbeli) követelmények kielégítése mellett, vele szoros egységben történhet az esztétikai kívánalmak érvényesítése. Az alábbiakban a kérdést három szempontból

vizsgáljuk. Az *egyik* az, hogy a települési és azt körülvevő természeti környezet kívánt építészeti-tájépítészeti egysége milyen eszközökkel érvényesíthető hatékonyan?

A település helyének meghatározása, majd a települési környezetalakítás során elsődleges feladat, hogy a természet megnyerő elemeit — a nagyobb vízfelületeket (tó, folyó), a jelentősebb zöldterületeket (erdő, erdőpark) — tekintetbe vegyék. Ennek érdekében a település területének szervezésénél (területfelhasználásnál), létesítményeinek elhelyezésénél (a beépítési jelleg, mód megválasztásánál) gondot kell fordítani arra, hogy ne legyen megfosztva a település, annak lakossága a természet által közvetlen nyújtott kedvező lehetőségektől. Így az ipari-raktári létesítmények, a vasútvonali, a távolsági gyorsforgalmi út ne vágják el a lakott területet a kedvező táji adottságoktól, például a nagyobb vízfelülettől vagy erdőterülettől. Ezen túl meg kell teremteni a településnek a természettel való vizuális kapcsolatait is. Nyílt perspektívákat kívánatos nyújtani a környező kedvező táji adottságokra, terepvonulatokra, nagyobb vízfelületre, erdőterületre. Az utak vonalvezetésével a táj szépségének megfelelő kiemelését érhetjük el, sétányok, tájképi utak helyes vezetésével fokozott és változatos élmény nyújtására törekedhetünk. A település alkatát (tömörebb vagy lazább, zártabb vagy nyíltabb, négyzetes vagy elnyújtott stb.) a terepadottságokhoz való alkalmazkodása határozza meg. Mozgalmasabb terep esetén helyesebb a terephez igazodó lazább, nyíltabb, terjedelmesebb szerkezetet kialakítani, mint sík területen. A település és a táj kapcsolatának kialakítása során arra is kell törekedni, hogy a település, mint jelentős emberi alkotás hol lágy és fellazított, hol pedig keményebb és zárt, de mindig határozott körvonalakkal emelkedjék ki a környezetből. A település nem „veszhet el” a tájban, építése lényegesen megváltoztatja az eredeti tájat, egy új mesterséges, épített környezetet hoz létre. Ez azonban nem okozhat tájrombolást, hanem művészi igényű tájépítést kell eredményeznie. A település táji jellegének érvényre juttatása nem jelentheti a régió meglévő településeinek morfológiai, szerkezeti sajátosságainak mechanikus átvételét sem. Meg kell találni a módját annak, hogy a táji sajátosságok újabb településeinkben is megjelenjenek, de azok új tartalmával összhangban. Természetesen a megoldás módja mindig egyedi és ez a tervezés egyik jelentős feladata.

A *másik* szempont, hogy a településszerkezet felépítésének területi-hálózati vetületében, a település alaprajzi rendszerében miként érvényesüljenek az esztétikai szempontok?

A település alaprajzi rendszerén olyan térbeli rendszert értünk, amely feltünteti a település beépített területeinek, azok főbb útvo-

nalainak és tereinek összefüggő rendszerét és környezeti kapcsolatait. A települési alaprajzi rendszernek a település egészére vagy egyes részeire való alkalmazása során is elsősorban a természeti adottságok, a terepviszonyok (völgyvonulat, mozgalmas-lejtős terület, sík terület), a vízfelületek (folyó, tó), az erdőterületek stb. jelenlétéből kell kiindulnunk. Ennek alapfeltétele a megválasztott alaprajzi rendszer. Így például sík, enyhén lejtős területen a szabályosabb rendszer indokoltabb, az erősen lejtős, mozgalmas terepen kívánatosabb a szabadabb rendszer választása. Emellett a város nagysága is közrejátszik az alaprajzi rendszer kialakításában. Kisebb városokban egyszerűbb alaprajzi elrendezés a célravezető, míg nagyobb városban elkerülhetetlen az összetettebb alaprajzi rendszerek kialakítása. A településalaprajz rendszerének gerince, váza a tengely, illetve a tengelyrendszer, amelyet a település főútvonalai, tehát azok az útvonalak alkotnak, amelyek összekapcsolják a települést környékével és áthaladva a település területén, összefogják annak egyes jelentősebb részeit. Része lehet még ennek a rendszernek: egy széles folyó, völgyvonulat vagy más, a város területén lévő, felépítését befolyásoló jelentősebb természeti, esetleg művi faktor (mint például gyorsvasút, víziút). A modern városi településalaprajz gerincét képező főútvonalhálózat rendszerét a pályaudvaroktól, kikötőktől, fontosabb távolsági utak bekötő szakaszaitól, az ipari területektől, a területi központoktól a település fő központjába vezető útvonalak alkotják. Ezek az úthálózati rendszerben a tengelyek szerepét töltik be. Egy nagyobb településnek több tengelye is lehet, a domináló fő tengelyt azonban alapvetően a település jellege határozza meg. Így például az ipari jellegű város fő tengelye az az útvonal lehet, amely az ipari területet és a lakóterületet összekapcsolja, az üdülő jellegű városokban a várost a környezettel összekötő fő forgalmi artéria, a lakóvárosban az anyavárosba vezető összekötő útvonal játszhatja a város tengelyének szerepét. A település szerkezeti rendszere nem korlátozódik a település igazgatási határára belüli területre. A települést körülvevő környék szerkezetének kialakítása nem független a település szerkezetétől (ez főleg a központi település kiszolgáló hatósugarára, annak közelebb fekvő részeire vonatkozik). A település szerkezete, annak alaprajzi rendszere és a gerincét képező fő útvonalak váza eleve meghatározza a környék szerkezetének kialakítását azáltal, hogy a település és környéke egységes szerkezeti rendszert képez. Ez városépítészeti vonatkozásban is érvényes.

A harmadik szempont az, hogy a települési környezet, mint a városépítészeti együttesek összessége milyen eszközökkel emelhető ki környezetéből, miként hangsúlyozható?

A település jellegzetesen térbeli kompozíciót alkot, kialakításában a térbeli műalkotásra vonatkozó kompozíciós tényezők jutnak érvényre. A város egészére, annak kompozíciós felépítésére hatást gyakorló tényezőnek elsősorban a távlathatás tekinthető, amelynek eredménye a várossziluett, azaz összvároskép.

A várossziluett tudatos kialakításánál mindenekelőtt figyelembe kell venni a táj- és terepadottságokat, amelyek más és más megoldást követelnek. Így például sík területen a sziluett kialakítását alapjában véve település beépítésének jellege dönti el, míg a háttérrel rendelkező településnél a domb-, illetve hegýútvonal a sziluettképzés döntő tényezője. Ügyelni kell arra is, hogy a kiemelkedő épületek, épületcsoportok elhelyezése a település ama feltűnő pontjain, ahol megfelelő érvényesülés, rálátás biztosítható (folyóparton, a folyó kanyarulatainál, sugárutak kereszteződésénél, illetve találkozásánál, pályaudvaroknál, hídfőknél) a sziluettbe illeszkedjen, hangsúlyt fektetve a kiemelést igénylő építmények konfigurációjára, tömegére, hogy azok esetlegességükkel, brutalitásukkal ne feszítsék szét a településszerkezet harmonikus megfogalmazását. Ezért a várossziluett tudatos kialakításának egyik alapvető tényezője — főleg sík területen — a település általános beépítési magasságának a megtervezése. Ennek alapja a településszerkezet funkcionális tagoltsága, övezeti beosztása, a beépítés jellege. A beépítés jellegétől való eltérés biztosíthatja, hogy a település súlyponti épületei kiemelkedjenek, érvényesülhessenek. Ehhez ki kell alakítani a magas épületek magasságának az átlagos beépítés magasságához való viszonyát.

Természetes, hogy ezen általános jellegű megállapítások túlmenően a település egyes jellegzetes részének esztétikus kialakításához sajátos követelményekre és módszerekre van szükség.

A lakókörnyezet alakításának, tervezésének az is feladata, hogy a lakóépületek—középületek, kertek—parkok, utak—terek összefogásával, kapcsolatával vérosépítészeti együtteseket hozzon létre. A lakóterület intimebb jellegéhez igazodva kerülni kell a merev (kizárólagosan geometrikus, axiális, szimmetrikus) felépítést. A lágyabb vonalú, tört utcavezetés, az asszimmetrikusan kiképzett terek kedvezőbben hatnak a lakóterületen. A zárt vagy nyílt térhatások megválasztását a városképi kívánalmak mérlegelése alapján ott helyes alkalmazni, ahol a természeti adottságok (pl. a folyópart közelsége, a terepalakulat változása, a nagyobb zöldterülethez való csatlakozás) ezt sugallják. A beépítés jellege a lehetőségekhez képest nagyobb összefüggő területen legyen egységes, csak ott változzék, ahol az övezeti hatások, a meglévő beépített területekhez való csatlakozás, illetve az építészeti koncepció azt kívánatossá teszik. Minden

esetben össze kell hangolni a beépítési jelleg változásának mértékét az egész terület általános beépítési jellegével és minél jobban alkalmazkodni kell a környező táj adottságaihoz. A városépítészeti együttes kritériuma így a létesítendő új lakóegységekre is alkalmazandó. Ezek az egységek és komponenseik (a lakóházcsoportok és középületek, parkok és kertek, utak és terek) összefogása, harmonikus kialakítása eredményezi a városépítészeti egységet, a jó léptékű, kellemes, egyedi jelleget hordozó lakókörnyezetet. Ez azt is jelenti, hogy a városi makro- és mikrokörnyezet kialakításának — a funkcionális igényeken túlmenően — elő kell segítenie a környezettel való azonosulást, az építészeti alkotás egyéni, nem ismétlődő jellegéből kell fakadnia. Természetesen ez nem zárja ki a tipizálás, a szabványosítás, a korszerű technológia felhasználását, de ezek egyéni interpretálását tételezi fel. Az uniformizálás ellentétes az egyéni, a közösség, a társadalom igényeivel.

Az új és a régebbi lakóterületeket *egységes* rendszerként kell továbbfejleszteni. E rendszeren belül kell meghatározni a lakóterület területhálózati rendszerét, amely tartalmazza a lakóterület egységes kiterjedését a város lakóterületének egészén, megszüntetve az új lakóterületek elkülönülését. Ezek a lakossági szükségleteket kielégítő egységek, bár határozott térbeli rendszert alkotnak, de egymáshoz viszonyítva nem eredményezhetnek szerkezeti elkülönülést. Tehát abból kell kiindulni, hogy az egységek területileg nem különülhetnek el, nem lehetnek „önellátóak”. A meglévő, modernizálásra kerülő lakóterületeknek és az új lakóterületeknek egységet, *városépítési együttest* kell alkotniuk, szem előtt tartva az egész városrész, kisebb város esetén az egész város *városépítészeti egységét*. Arra kell ügyelni, hogy az újabb területi-hálózati egységek ne okozzanak léptékszavarokat, diszharmóniát.

Különös körütekintést igényel a vegyes területek, a *lakó-ipari környezet* esztétikus kialakítása. Amennyiben lakóház és az ipari létesítmény eltérő jellegével nem számolunk, a vegyes rendeltetésű területek megjelenése kaotikus lesz. A megfelelő körütekintéssel végzett tervezői munka révén az ipari létesítmények sajátos tömege és felülete változatos, sajátos városképet eredményezhet.

A város, a városszerkezet esztétikai gyűjtőpontja a város központja, illetve a városközpont-rendszer elemei. A városközpontok rendeltetését, felépítését, megjelenését a kor társadalmi-gazdasági fejlődése, a közélet demokratizmusa, a tudományos és a technikai fejlődés, a klimatikus és természeti viszonyok, a társadalmi és városi élet hagyományai és nem utolsósorban az építészet kifejező eszközei együttesen határozzák meg. A központrendszer térbelisége eltérő alakzatot vesz fel a monocentrikus és a policentrikus településszer-

kezetben. Míg az előbbi általában a kisebb kiterjedésű településekre jellemző, az utóbbiak a nagyobb lakosszámú, nagyobb területi kiterjedésű, nagyobb mértékben tagolt települési rendszerekre vonatkoznak és a rendszer elemeit az összávárosközpont (esetleg városrészközpontok) és egyes területi egységek központjai alkotják.

A központ, illetve a központok helyét a városszerkezetben egyrészt az általuk kiszolgált terület, illetve lakossághoz való központos elhelyezés, másrészt a természeti adottságok minőségi jellemzői határozzák meg. Az első esetben a megközelítés, míg az utóbbinál a természeti környezet markáns elemei (pl. folyó, erdőterület) válnak az elhelyezés döntő tényezőivé. A központoknak határozott tengelyvel vagy tengelyrendszerekkel kell rendelkezniük, amelyek egybeeshetnek a településszerkezet tengelyével, illetve tengelyrendszerével, de alkothatnak „önálló” rendszert is, ám mindenképpen a település egésze alaprajzrendszerének és az annak gerincét képező tengelyrendszernek szerves részét kell képezniük. A központ alaprendezése lehet lineáris, ez esetben a központ létesítményei egy vagy több párhuzamos kommunikációs tengelyre épülnek, lehet radiális, ha a központ létesítményei egy tér vagy térrendszer köré csoportosulnak és lehet moduláris-raszter rendszerű. A rendszer kiválasztása a helyi adottságok (domborzat, növénytakaró stb.) és a kompozíciós elrendezés függvénye, de alapvetően a településszerkezet egészével kell összefüggésben lennie. A központok alakzata tegye lehetővé jól áttekinthető tér- és úthálózati rendszer kiépítését (kerülve mind az elnagyolt, sematikus térképezést, mind a mesterként bonyolult utca- és térkapcsolatokat) és kiemelkedő morfológiai felépítésüket (aminek nem okvetlenül kell eredményeznie magasabb beépítést, de igényelnie kell a környezettől eltérő hangsúlyozott kialakítást). Emellett ügyelni kell arra, hogy a központ felépítésében, kialakításában a korszaknak megfelelően az elmúlt építészeti korszakok jellegzetes kompozíciós felfogását mechanikusan ne vegyük át. Alkata legyen változatos és térkapcsolatai általában levegősek, áttekinthetőek legyenek. Törekedni kell arra, hogy minden utcának, térnek sajátos, csak rá jellemző egyéni jellege legyen. A település központjai kétségkívül a város legkiemelkedőbb, leghangsúlyosabb elemei. Ezért kialakításukkor érvényesíteni kell a városépítészeti alkotással szembeni igényeket. A városközpont-rendszer felépítésében és kialakításában is a korszakleletet kell érvényesíteni. A központnak igazodnia kell a funkcionális követelmények diktálta igényekhez, esztétikailag zártabb vagy oldottabb építészeti egységet és minden esetben városépítészeti együttest kell alkotnia.²³

Az egyetemes városépítés egyik jellegzetes vonása, hogy az egymást követő stíluskorszakok egymásra épülnek, egymást kiegé-

szítve formálják a városszerkezetet, a városképet. A kérdés az, hogy a környezeti és történeti adottságok, a kontinuitás és az újszerűség hogyan érvényesüljenek együtt a településfejlesztésben?

A hagyomány és az újszerűség egyensúlyára törekedni kell, ahogy a hagyományok ápolása sem lehet öncélú, a városépítészeti történelmi tapasztalatokból céltudatosan csak azokra támaszkodhat, amelyek továbbfejlesztése elősegítheti a jelen kor városaihoz illő tartalom legkifejezőbb tükröződését. Az újszerűség sem jelenthet öncélú formaképzést, a technika által adott lehetőségek fetiszizálását, mert ez gyökértelenné, hontalanná tenné az együttest.

A korszerű technika alkalmazásának jelentőségére utal az Athéni Chartának az intelme: „Hogy eleget tegyünk ennek a nagy feladatnak, elkerülhetetlen a modern technikai lehetőségek kihasználása. Ez a szakemberek versenyzése révén elősegíthetné, hogy az építészeti felhasználjon minden tudományos vívmányt és gyarapítsa a ötletek, korszerű megoldások számát.” Közvetve tehát arról is szó van, hogy mennyire veszélyes a technika vívmányait monopolisztikus eszközökkel érvényesíteni. E téren vannak tapasztalataink.

A kontinuitás igényével, megnyilvánulásaival az új települések létesítésénél, a meglévők fejlesztésénél, a település egészének vagy egyes új részeinek a fejlesztésénél egyaránt számítani kell. Ez abban is megmutatkozik, hogy az újonnan alakult települési környezetben, illetve a meglévő települések fejlesztése esetén ne eredményezze a történelem során organikusan alakult települési alkat felbomlását, megsemmisítését. A terület bővítése során a település jellegzetes elrendezése folytatódjon vagy szervesen kapcsolódjon az újonnan igénybevett területekhez. A kialakítandó területek beépítési jellege igazodjon a város jelenlegi *morfológiai felépítéséhez*. Az újrafogalmazandó morfológiai rend a meglévő szerves folytatása, fejlesztése legyen, az esetleges szerkezeti, morfológiai anomáliák szűnjenek meg.²⁴

A történelmi múltú európai városok többségében a belső város-mag olyan együttes, illetve együttesekből áll, amelyek a város-szerkezetbe szervesen illeszkedve, az illető városra jellemző egyediséget megtestesítve alkalmasak arra, hogy a fejlesztés, átépülés folyamatában is megtartsák a városépítészeti jelleget. Ezért különös jelentőséget kap a meglévő értékek védelme és a fejlesztés során a kontinuitásra való törekvés. Ezekben a városrészekben nemcsak a nagyszámú műemlék, műemlék jellegű és városképi jelentőségű épület, épületcsoport védendő, hanem maga a szerkezet: az utcák, terek, az együttesek, illetve az épületek egymás

mellé sorolódásából adódó jellegzetes városképek is.²⁵ A védelem azonban nem szorítkozhat konzerválásra, hanem beavatkozást is igényel annak érdekében, hogy a központ a vele szemben támasztott újabb igények teljesítésére alkalmassá váljék. A régi és az új egymás mellett, egymást kiegészítve alkotja a városközpont, illetve a város új városépítészeti értékét.

Felvetődik a kérdés, hogy a település karakterének, egyéniségének létrejötte, illetve megőrzése milyen feltételekhez köthető, milyen eszközökkel lehet védeni, rehabilitálni, fejleszteni a történelmi és építészeti értékeket magába foglaló településrészeket?

Azt világosan kell látni, hogy a történelmi városközpontokra az újabb igények kielégítését „átvezetni”, a történelmi városközpont kötöttségei miatt teljes mértékben nem lehet, illetve nagy nehézségbe ütközik az ebből fakadó követelmények teljesítése.

Az egyik legnehezebb feladat a közlekedés megszervezése. A szaporodó közlekedési problémák különös élességgel jelentkeznek a történelmi városközpontokban. Az utcák nagy része többnyire keskeny, nemcsak a járművek (főleg a tömegközlekedés célját szolgáló autóbuszok, trolibuszok), hanem a gyalogos közlekedés számára is elégtelen. A feladat tehát az, hogy a központot meg kell kímélni mind a gépjárműforgalomtól és az ehhez szükséges parkolóhelyektől, a városközpontot és létesítményeit igénybevevő tömegek számára gyors és kényelmes megközelítést és biztonságos gyalogos közlekedést kell biztosítani a központ területén. A városközpont jelentős részén a jármű- és gyalogosforgalom egy szintben való lebonyolítását csak nagyobb méretű bontások árán, utca-szélesítések, utcaáttörések segítségével lehet megoldani. Azokban az esetekben vagy olyan területeken, ahol nem kívánatos a városközpont szerkezetének, a városképnek az erőteljesebb megváltoztatása, segíthet az utca egyik vagy mindkét oldalának árkádosítása. Segíthet némileg a rendészeti beavatkozás is: ritkítani lehet a járműközlekedésre kijelölt utakat, vagy legalábbis jelentős részüket egyirányúvá lehet nyilvánítani, a városközpont legtömörebben beépített és leglátogatottabb részeiről pedig teljesen ki is lehet zárni a járműforgalmat. A belső magot körülvevő területeken az elavult, nem értékes épületek, telektömbök (esetleg csak azok belsejének) bontásával biztosítani lehet a parkolóhelyeket.

Nagyobb városok esetén szóba jöhet a járműközlekedés egészének vagy egy részének föld alá helyezése. Kívánatos a parkolóhelyek többszintes föld alatti elrendezése. Kedvező, ha a gyalogosforgalmi gócok keletkezésének elkerülése érdekében a tömegközlekedési eszközök nyomvonalai több irányban és több oldalon érintik a központ területét. Ott, ahol elkerülhetetlen a felszíni jár-

műközlekedés, a forgalmasabb helyeken a nagyobb tömegek biztonságos közlekedése érdekében gyalogos aluljárókat vagy felüljárókat kívánatos létesíteni. Ezeket többszintes föld alatti vagy föld feletti üzlet-étterem passzázsokkal lehet egybeépíteni.

A beépítés rendkívüli zsúfoltsága miatt is fokozatosan gondoskodni kell a történelmi városközpont egész területének mind teljesebb *közművesítéséről*. A teljes csatornázást, a hulladék korszerű gyűjtését és eltávolítását, a villamosáram vagy gáz alkalmazását fűtés céljára, esetleg távfűtési rendszer kiépítését mindenekelőtt egészségügyi szempontok sürgetik, de indokolják a konzerválási feladatok is: az értékes burkolatok, vakolatok, grafitók stb. védelme.

Ami az új igények miatt jelentkező (kereskedelmi, kulturális, oktatási és egyéb) létesítmények elhelyezését illeti, sok problémával kell szembenézni, részben a megközelítési, szállítási, parkolási stb. nehézségek, részben annak következtében, hogy történelmi városközpontjaink aránylag kisebb méretű épületei, esetleg foghíjai kevésbé alkalmasak korszerű intézmények kialakítására, elhelyezésére. Megjegyezzük azonban, nem is szükséges ma már a történelmi városközpontot a régi értelemben a város egészének kereskedelmi központjaként felfogni, mivel mindinkább a szétszorttság elve érvényesül. Különleges jellegű üzletek és éttermek, kisebb szállodák, különböző szórakozóhelyek elhelyezésére a történelmi városközpont, sajátos hangulatú, patinás utcáival és tereivel igen alkalmas. A központ helyenként alkalmassá válhat kamaraszínházak és kisebb koncerttermek, képtárak és múzeumok részére. Patinás udvarai, hangulatos terei helyenként alkalmasak szabadtéri előadásokra. A történelmi városközpont a megnövekedett irodai-hivatali igényeket nem tudja kielégíteni. Ez csak egy új vagy kisegítő városközpontban vagy a központhoz tapadó területeken válik lehetővé. A történelmi városközpont területe és épületei azonban alkalmasak kisebb dolgozói létszámú és ügyfélforgalmú intézmények céljára.

A történelmi városközpontok, beépítésük tömörsége, épületátlományuk jellege és jelenlegi állapota miatt kétségtől kívül kevésbé alkalmasak korszerű *lakókörnyezet* kialakítására: a terület átszelőését, a lakások szükséges benapozásához a helyes tájolást és légtérarányt, a megfelelő közmű- és intézményellátást, a levegőszennyezés és a zaj elleni védelmet stb. nehéz biztosítani. Ezek a városközpontok azonban lakottak, ez indokolja azokat az erőfeszítéseket, amelyek megkísérlik humanizálni e városrészek lakóinak helyzetét. A tömbök belsejének nagyobb arányú kibontására, fásított belső tömbudvarok létesítésére nincs minden esetben mód,

mivel az épületek belső udvarai jelentős értékeket képeznek. A korszerűsített lakóházak ezért inkább alkalmasak felnőtt családtagokból álló családok részére, valamint különös lakásigényekre, mint pl. műtermekkel egybeépített lakások céljára.

Kíváncsú a történelmi városközpont szerkezetének mind teljesebb megőrzése, utca- és térritmikájának érintetlenül hagyása. A zsúfoltan beépített terület egyébként kíváncsú fellazítása, fásítása ezért nehezen oldható meg. Mégis, ha az épületállomány helyzete lehetővé teszi a későbbi, nem értékes ráépítések eltávolítását, a történelmi rétegződések bemutatását, akkor értéktelen épületek, épületrészek eltávolításával olyan cezúrák létesítésére kerülhet sor, amelyek lazítást jelentenek a tömör beépítésben, és a felszabaduló területeken némi növényzet telepíthető. Igen körültekintően szabad ezt elvégezni, hogy a városkép kárt ne szenvedjen. A város központjában azt is kíváncsú megőrizni, amit az idők során a múlt csak töredékes formában hagyott a jelenkorra. A történelmi hangulat fokozható növényzet telepítésével, továbbá a terepfelszín tagolására támaszkodni a romkertek, rommezők kialakítása során. Az útburkolatok, az utcai világítás, az utcai bútorok védelme, illetve kialakítása is fontos része a történelmi városközpont rekonstrukciójának.

Úgy véljük, hogy a történelmi és városépítészeti jelleg megőrzését kell a vezérlő elvnek tekinteni az elavultság vagy más okok miatt megvalósuló foghíjbeépítések során is. Fontos, hogy ezek a pótlások tömegmegjelenésükben igazodjanak a kialakult léptékhez, városképhez. A felületek kialakításában azonban érezhetővé kell tenni a későbbi új formanyelvű építkezést, amelynek viszont a mai kor felfogását kell tükröznie.

Végül megjegyezzük, hogy a városközpont rekonstrukciójával rehabilitációjával kapcsolatosan szükségessé válhat a központ funkciójához nem tartozó, sőt annak miliójét zavaró intézmények kitélepítése. A városközpont területén a helytelen telek- és helyiség-gazdálkodási politika eredményeképpen kisebb ipari, de főleg raktározási telepek, épületek is ékelődhetnek a lakó- és középületek közé, a városközpont értékes területét igénybe véve, sőt a lakóházakba és középületekbe beépülve. A városközpontból való kitélepülésük a város más, esetleg ipari-raktári-közüemi területeire — bár ez az egyik legnehezebben végrehajtható feladat — ha fokozatosan is, de szorgalmazni kell.

A gazdaságosság kérdése nem zárhatja ki a városszerkezet, a városkép, a műemlékvédelem követelményeinek érvényre juttatását. De még a történelmileg kialakult szerkezet városképi megtartásának követelménye sem értelmezhető mereven, ha ezzel fel-

oldhatatlan ellentmondásba kerülnének a korszerű környezetalakítás legalapvetőbb követelményeivel. Az ésszerű kompromisszum elkerülhetetlen.

Legvégül hangsúlyozzuk, hogy alapvető követelmény a települési környezet alakításában, illetve megújításában az embercentrikus szemlélet, humánus emberi léptékű környezet megteremtésén kell fáradozni. Az Athéni Charta is nyomatékosan hangsúlyozza: „A várostervezési építészek számára a mérték az ember legyen.”

V. A TELEPÜLÉS ÉS MAKROKÖRNYEZETE ALAKÍTÁSÁNAK ÉS MEGÚJULÁSÁNAK HATÉKONYSÁGA

A településalakítás, -megújulás folyamatának értékmérője a *hatékonyság*, amely a komplex társadalmi-gazdasági tevékenység eredményességét tükrözi, a gazdasági hatékonyságnak adekvát humánökológiai, szociális-kulturális, esztétikai szempontokkal egyetemben. Vagyis a településalakítás a települések építését, fejlesztését, szerkezetük kialakítását, a beépítési jelleg és mód meghatározását, a funkcionális és az ökológiai követelményeken alapuló esztétikai igényeket figyelembevevő *ökonomikus*, komplex műveletet jelent.

A hatékonyságnak települési vonatkozásban *egyrészt* a lakosság mindennemű ellátottságát, szociális és egészségügyi feltételeit, közösségi és környezeti közérzetét, munkalehetőségeit és munkakörülményeit, közigazgatási és társadalmi szervezetét biztosító létesítmények optimális területfelhasználási rendszerében, *másrészt* az ezeknek a létrehozásához, fenntartásához, üzemeltetéséhez, illetve fejlesztéséhez szükséges társadalmi ráfordítások optimumában kell megmutatkoznia.

A hatékonysági igények átszövik a területfejlesztést, a területrendezést, a település-településrész helyének kiválasztását, a település egészének és egyes részeinek a kialakítását. Figyelemmel kell lenni azokra mind az újonnan létesítendő település, mind pedig a már meglévő település fejlesztendő területei esetében.

A település alkatát (területfelhasználását, térbeli rendjét) a település szerkezete határozza meg. Ezen olyan átfogó rendszeregyüttest értünk, amely egy adott társadalmi-gazdasági igény konkrét helyen való alkalmazásának az eredménye. Azaz:

- a települési környezet területfelhasználásának, közlekedési, közmű-, intézményellátási stb. rendszereinek, továbbá morfológiai felépítésének olyan megfogalmazása, amely figyelembe veszi a környezeti adottságokat és kapcsolatokat;
- a mai társadalmi-gazdasági igényeken túlmenően elősegíti — nagyobb távlatban is — a terület szerkezeti egységét, egységrendszerének kialakítását anélkül, hogy elkerülhetetlen változások, fejlődéshez nem igazodó merev rendszerek jönnének létre.

Felvetődik tehát a kérdés: a nyitottság, a fejlesztetőség igénye milyen követelményeket állít a területfelhasználás, a településszerkezet alakításával szemben és miként érvényesüljön ez az igény a települések rekonstrukciója során?

A településszerkezet kialakítása a monofunkcionális, illetve polifunkcionális területi-hálózati rendszerek egybevetését, együttműködését, összedolgozását igényli meghatározott térben és időben. A tervet általában konstansnak, az időt változónak tekinthetjük. Adott területre, de változó igények kielégítése érdekében kell megformálni a települést.

A településszerkezet *nyíltságát* nemcsak a település népességszámának permanens, kisebb-nagyobb mértékű növekedése (esetleg stagnálása, csökkenése) igényli, hanem az is, hogy a települési környezet nem lehet mentes attól a befolyástól, amelyet a kor társadalmi, tudományos, technikai, technológiai fejlődésében végbemenő változások idéznek elő, és amelyek a település területének átértékeléséhez vezetnek. A település területének sokoldalú rendeltetéséhez igazodó tagoltsága nemcsak azért szükséges, mert a település egyes részeihez meghatározott rendeltetésük van, hanem azért is, mert a település területének térbeni tagolását, területi-hálózati egységeinek oldottabb telepítését a közlekedési, a biztonsági és a humánökológiai követelmények (higiénia, rekreációs szükségletek stb.) is alátámasztják. A sokoldalú rendeltetésből, az eltérő jellegből fakadó problémák többnyire olyan megoldást igényelnek, amelyek a települést, a településcsoportot létrehozó és alkottó rendszerek majd mindegyikét hierarchikus rendszerré formálják. (Ilyen például a többlépcsős központrendszer, a lakóterületi belső egységek rendszere, a közúti hálózat elemeinek a munkamegosztásra épülő rendszere.) E sokrétű igényeket *differentiáltan* kell kielégíteni a területi-hálózati rendszerek majd minden területén. (A közlekedésben ez a helyi és az átmenő forgalom, a személy- és teherforgalom, a gyalogos- és a járműforgalom stb. szétválasztását jelenti.) A településrendszer kialakítását végezeti a *flexibilitásra* való törekvés jellemzi. A település szerkezete egy-egy méretnagyságú, méretarányos és méretlépcsőzetes elveken alapuló rendszeregyüttes. A területfelhasználást egy olyan raszterrendszerben kell elképzelni, amely egyúttal lehetővé teszi a többcélú felhasználást, bizonyos mértékben figyelembe veszi a jövőbeni rendeltetésszerű változást, illetve a fejlesztés lehetőségével is számol.

A nagyobb lakosszámú települések szerkezetének kialakítása során újabb követelmények jelentkeznek: fellép az ipar erőteljesebb széttelepítésének, esetleg — a koncentráció előnyeit megtartva — több ipari terület létesítésének a szükségessége, a városkörnyéki rekreációs területek kiépítése stb. Általában minél nagyobb a város, annál tagoltabb szerkezetkialakítás kívánatos: a tervezés-

nek lényegében térbelileg rendezett és egységbe fogott, tervezett *települési agglomerációt* kell eredményeznie.

A többlépcsős, hierarchikusan felépített településhálózat különböző nagyságrendű, jellegű településekből tevődik össze, amelyek racionális működtetése nem nélkülözheti egymásra való utaltságukat, kölcsönös függőségüket. Egy település — főleg a viszonylag kisebb — többnyire nem képes önö maga minden szinten és minden téren a lakosság igényeit maradéktalanul kielégíteni, hanem általában csak más településekkel együttműködve teljesítheti feladatát. A „ráutaltság” foka a kisebb lakosszámú, illetve kisebb központi szerepkörű településeken nagyobb. A hierarchikus felépítés nem zárja ki a „tájközponti-településközponti” funkciók horizontális megosztását több település között. Ez főleg olyan esetekben következik be, amikor a település tájszerkezetére a többközpontosság jellemző, illetve ha az adottságokhoz való jobb alkalmazkodásnak és az igények jobb kielégítésének ez feltétele.

Minden országban a települések különböző nagyságrendjeivel, jellegével, központi szerepkörével találkozunk. Ezek az eltérő vonások részben megmaradnak, részben változnak a jövőben is. Sok minden befolyásolja alakulásukat: az ország és az adott országrész népsűrűsége, gazdasági fejlettsége, a természeti kincsek előfordulása, a talajtani és a vízrajzi viszonyok, a közlekedési hálózat sűrűsége, központi szerepköre, történelmi háttére stb. Ezek a tényezők, valamint a fejlődés tendenciái határozzák egy adott település helyzetét és alakulásának módjait.

A település nagyságrendjének, jellegének, illetve területének, valamint környezeti adottságaiból eredő legcélszerűbb területfelhasználás, településszerkezet alakításának eredményessége csakis a közlekedési és a közművesítési műveletekkel, az intézmény- és a közüzemi ellátással összefüggésben lehetséges. Fordítva is igaz: a területfelhasználás mikéntje, a településszerkezet jellege befolyásolja az infrastrukturális ágazatok hatékonyságát. Arra is fel kell figyelni, hogy az infrastruktúra hatékonysága szoros összefüggésben van az igénybevétel intenzitásával: a laksűrűséggel, a munkahelysűrűséggel. Ezért kívánatos, hogy az intenzíven beépített (magas laksűrűségű) területek a közművek területre való érkezési helyéhez csatlakozzanak. A közművek rentabilitását az is fokozhatja, ha a szolgáltatást nemcsak a város kommunális igényei, hanem egyidejűleg a termelés is igénybe veszi. A közlekedés szempontjából kedvező szerkezetű az a település, amelynek:

- alakzata kompakt, lehetőleg körhöz-négyszethez közelálló;
- központja, illetve központjai centrális fekvésűek vonzásterületükhöz képest;

- a környezetében nem zavaró munkahelyek és lakóhelyek egy-egy területen vegyesen települnek;
- beépített területén csak cél- és belső közúti forgalom bonyolódik le, tehát átmenő forgalom lehetőleg nem.

A városszerkezet formálása szempontjából meghatározó szerepe van a főforgalmi közúti és gyorsforgalmi hálózatnak. A történelmi fejlődés során kialakult, ismert úthálózati rendszerek közül a járműforgalom szempontjainak a rácsrendszerű hálózat felel meg a leginkább. Az ilyen jellegű hálózat terhelése általában arányosabb, az úthálózat kategorizálása könnyebb, a csomópontok távolsága egyenletesebb, a közúti főúthálózat által közrezárt terület-egységek alakja, nagyság is közel azonos lehet, hasznosításuk kedvezőbbben szervezhető.

A közművek a település szerkezetét általában nem befolyásolják, de számos vonatkozásban, például a vízbeszerzési és szennyvízelvezetési lehetőségekkel szembeni követelmények hatással lehetnek a település helyére, fejlesztésének irányára. És mivel a domborzati viszonyok, a település nagysága, jellege, alkata és morfológiai felépítése meghatározóak a közműhálózatok és műtárgyainak vonalvezetésére és elhelyezésére, költségkihatásai miatt közvetve befolyásolhatják a település szerkezetét. A közművek ökonomikus kialakítása szempontjából a településszerkezettel szembeni követelmények a következők:

- az elnyúlt konfigurációjú településalkat megnöveli a gerincvezetékek hosszát, ezért a település alkata legyen kompakt, tömör beépítésű, lehetőleg négyzetes-köralakú konfigurációjú;
- ha a gravitációs közművek — csapadék- és szennyvízelvezetések — a településöblözetben túlfejlődnek, a határ átlépésével a gazdaságosság hirtelen romlik, a vízemelés szükségessége vetődik fel, ezért fontos, hogy a település lehetőleg egy öblözetben feküdjön;
- a közművek szempontjából sem kedvező, ha a felszín teljesen vízszintes, a térszín túlságosan tagolt domborzatú, illetve ha erősen lejtős terület, mivel mindez mélyépítési többletmunkát, többletköltséget jelent.

Végül utalunk arra, hogy a városkörnyék szerkezetének kialakítása nem független a város szerkezetétől: a város szerkezete, alaprajzi rendszere és annak gerince, fő útvonalainak váza és tömegközlekedésének nyomvonalai eleve meghatározzák a környék szerkezetének kialakítását. A város és környékének szerkezete egy-egy rendszeret képez. Ismételjük azonban, hogy a város és környéke szerkezetének kialakításában közrejátszik a város nagysága, jellege, központi szerepköre és természetesen a környék adottságai.

Tehát a város és környéke szerkezetének egyedi, nem ismétlődő jellegét kell aláhúznunk.

Összefoglalva: a település hatékony területfelhasználásának, szerkezetének a nyíltságon, a tagoltságon kívül a terület kompakt-sága az alapvető kritériuma, amely viszonylag intenzív beépítést feltételezve, a létesítmények racionális típusainak alkalmazásával lehetővé teszi a kedvező lakóhelyi és munkahelyi körülményeket, a szolgáltatások ésszerűbb kiépítését, az utazási távolságok meg-rövidítése mellett az építési, az üzemeltetési-karbantartási költ-ségek optimumának elérését.

A területfelhasználás optimumát a megoldási *variációk* összehasonlításával és a mutatóik összevetésével lehet megállapítani.

A település szerkezete, létesítményeinek állaga, valamint a társadalmi-gazdasági haladás következtében jelentkező újabb igények arra készítetnek, hogy a települések fejlesztését, átépítését eredményező rekonstrukciós műveletek, mint permanens igények napirendre kerüljenek.

A rekonstrukcióra való érettség városonként különböző és gyakran csupán a város egy-egy területrésszére (főleg a századforduló körül épült városrészekre), illetve valamelyik hálózatra (főleg a vízvezetékek és a szennyvízcsatorna létesítményeire) vonatkozik. Noha az egyes részfeladatok nagyobb vagy kisebb mértékben eltérő jellegűek lehetnek, az általuk érintett területek lehetnek kisebbek, nagyobbak, feküdhetnek egymástól távolabb vagy közelebb, megoldásuk lényegesebb időeltolódással történhet stb., mégis szoros kapcsolatban vannak egymással, egységes *egészet* képeznek. Ezért a városrekonstrukciós munkálatok csak akkor lehetnek eredményesek, ha előirányzásukban és megvalósításukban a város és környezetének összes adottságait és fejlődési lehetőségeit figyelembe veszik.

A város területfelhasználását, szerkezetét érintő rekonstrukciós műveletek indokai két csoportba sorolhatók: a településen kívül jelentkező regionális tényezők hatása és a települési környezetminőség igényelte mennyiségi és minőségi fejlesztések hatása. A településszerkezet kialakítását befolyásoló regionális tényezők a következők lehetnek:

- az országos közlekedési rendszer különböző ágazatainak a városi térséget metsző hálózata, szakaszai, a térségben fekvő csomópontjai;
- a nagyobb ingavándorforgalom által kiváltott tömegközlekedési hálózat kialakítása, fejlesztése és azok létesítményeinek elhelyezése;
- a központi szerepkör nagyságrendjétől függő intézményhálózat

(középfokú és felsőfokú) sűrűsödése, a regionális intézmények (egyetem, kórház stb.) nagyobb és sajátos területi igényei;

- az „ágazati” szerepkörből a termelési, az üdülési, a felsőoktatási-kutatási, települési feladatok.

A település *környezetminőségének* javítását célzó törekvések a következők lehetnek:

- a város területén szétszórt ipari üzemek kedvezőtlen környezeti hatásainak mérséklése;
- a városfunkciók érvényesítését zavaró, a várostestet átszelő vasúti létesítmények átrendezése, esetleg kihelyezése;
- az elavult lakóterületek korszerűsítése, rehabilitálásuk vagy teljes elbontásuk és helyükön korszerű lakókörnyezet megteremtése;
- a városközpont rekonstrukciója az átmenő forgalom kivezetésével, a közintézmények kiegészítésével, esetleg kisegítő központok létesítésével;
- a városi közlekedés feltételeinek biztosítása, különös figyelemmel a tömegközlekedésre a közúti hálózat átépítésével, a gyalogos közlekedés biztonságának kialakításával, csomópontok, hidak, alul- és felüljárók, parkolóhelyek stb. megépítésével;
- a városi környezet humánökológiai igényeinek kielégítése, higiéniai körülményeinek javítása zöldfelületek létesítésével, a vízfolyások tisztántartásával, a levegőtisztaság és zaj elleni védelem biztosításával;
- a teljesebb és magasabb szintű szolgáltatás, közmű- és közüzemi ellátás biztosítása;
- a város, a városrészek, az épületcsoportok esztétikus kialakítása, és a történelmi-építészeti értékek védelme;

E két tényezőcsoport együttes alkalmazása a terület felhasználásában és a település szerkezetének formálásában a település területének növekedését, tagoltságának fokozását, tömörségének csökkentését, a közforgalmú területek növekedését, a levegőszennyeződés és a zajártalmak csökkenését, az esztétikus, emberi léptékű környezet kialakítását, a történelmi-építészeti-kulturális értékek védelmét eredményezheti.

A településfejlesztés és rekonstrukció a meglévő területek rendezésén, korszerűsítésén kívül a területek funkcionális és övezeti átminősítését (pl. változó beépítési jelleg, közcélú építési területté alakítás), valamint újabb beépített területek kialakítását (pl. lakóterület, ipari terület, rekreációs terület) jelenti. Az utóbbiak olyan szerkezeti átalakulást is eredményezhetnek, amely nagyobb városokat egyközpontos településből többközpontúvá változtat.

A város rekonstrukciója természetesen egyedi feladat, nagysá-

guk, jellegük, központi szerepkörük alapján mégis tipizálhatók, csoportokba sorolhatók.²⁶

Mind jelentősebb fejlesztési, rekonstrukciós problémákat vet fel az ipar és a népesség halmozott tömörülése, a települések agglomerálódása. A nagyvárosi agglomerációk közös vonása az aránylag tömör és egybetartozó településalkat: belső magjukat legtöbbször aránylag lassú fejlődés, a külsőbb területeket az utóbbi évtizedek rohamos urbanizálódási folyamata hozta létre. A régebbi eredetű központi városmagok beépítése többnyire tömör, jellegük és rendeltetésük általában vegyes, jobbra a századforduló jelentős építéseinak hatására, azóta azonban mind az úthálózati rendszer, mind a mérnöki berendezések és a beépítés nagyrészt elavultak. Környezetük ökológiai egyensúlya megbomlott. A víz, a talaj, a levegő szennyeződése, a zajártalmak és közlekedési balesetek számának növekedése a nagyvárosi életkörülményeket nagyon lerontotta.²⁷

Indokolt tehát a kérdés, a nagyváros (illetve azok módozatai) milyen eltérő, sajátos differenciált fejlesztési feladatokat vetnek fel?

Azokon a célkitűzéseken kívül, amelyeket az előbbieken a városok rekonstrukciója szempontjából már felvetettünk, számos olyan kérdés vár megoldásra, amelyek az agglomerációkra, elsősorban a nagyvárosi agglomerációkra vonatkoznak. Ezek közül az alábbiakat emeljük ki:

- az agglomeráció területi tagoltságának fenntartása, illetve a beépített területek csökkenésével a szükséges tagoltság kialakítása;
- az agglomeráció többközpontos rendszerének kiépítése;
- az igényelt lakásállomány-többség optimális elhelyezése, illetve a meglévő lakókörnyezetek minőségi javulása;
- az ipar, a közlekedés stb. által előidézett környezeti ártalmak kiküszöbölése, illetve mérséklése;
- a differenciált közlekedési rendszerek kiépítése, a biztonságos és gyors közlekedés feltételeinek megteremtése.

Az elkerülhetetlen fejlesztés ellenére meg kell akadályozni a nagyobb városok területének további erőteljes bővítését, széthúzását, a település tagoltsága által igényelt belső szabad területek felszámolását. A település kimerülőben lévő telekállományának pótlását a környezetben lévő községek pótolhatják. Ezáltal egyrészt a város túlszűfoaltságát akadályozhatjuk meg, másrészt számos esetben a hátrányos helyzetben lévő települések fejlődését ösztönözhetjük, a települési rend túlzott városi orientációját mérsékelhetjük. Hatékonyabbá kell tenni a *városövezeti rendszer* fej-

lesztését, szigorúbban kell alkalmazkodni a város övezeti felépítéséhez. Meg kell akadályozni az övezeti előírásokkal ellentétes beépítést. Differenciáltabban kell felhasználni és igénybe venni az építésre szánt újabb területeket. Ügyelni kell arra, hogy a településfejlesztés *komplexitása* a fejlesztés minden szakaszában érvényesüljön, függetlenül attól, hogy kiemelt, sorolt témák határozzák meg egy adott időszak fejlesztési koncepcióját. Az ettől az elvtől való — még időszakos — eltérés is a település tervszerű fejlődésének akadályává válhat.

A város, az összetartozó településcsoport népességének száma nem konstans, területe is változó, rendszerint növekvő. A település területének fejlesztésével, bővülésével, mint állandó folyamattal — ahogy már kifejtettük — számolni kell, tehát egyrészt tartálékterületre van szükség, másrészt az infrastruktúra fejleszthetőségét kell biztosítani. E változások követelményeit az infrastruktúra különböző ágazatai nem egyszerre, egy időben érzékelik, hanem azok folyamatosan következnek be. *Egyrészt* az igények fajlagos növekedéséből, *másrészt* az újonnan bekapcsolt területek ellátásából adódóan szükségessé válnak olyan tervezési eljárások, amelyek biztosítják zavartalan bővítésüket. Ez vonatkozik a kiválasztott közműberendezésekre, a tömegközlekedésre, az intézmény- és közüzemi ellátásra, ezek befogadóképességének és hálózati kiterjedésének optimalizálására egyaránt. (Ez az összefüggés a szakirodalomban a település „küszöbértékeként” ismeretes.)

Úgy véljük, hogy a következő időszakban az ipari koncentrációt egy dekoncentrációs folyamat váltja fel, amelynek ártalmas hatásai könnyebben kivédhetők. Az infrastrukturális fejlődés pedig lehetővé teheti, hogy még a nagyvárosi agglomerációban is kedvezőbb életkörülmények alakuljanak ki.

A tervezési művelet lényege az adott feladat optimális megoldása, a megoldási lehetőségek közül a legmegfelelőbb kiválasztása. A tervezés tárgya általában mennyiségi és minőségi követelmények érvényre juttatása. Az előbbieket mérhetők, tehát a megoldások elbírálásában a ráfordítások mértéke objektív eszköz összehasonlítási alap lehet. Az utóbbiak olyan tényezők, amelyek számukra nem mindig meghatározható előnyöket, illetve hátrányokat jelentenek, mégis befolyásolják a lehetséges alternatívák kiválasztásának döntését.

A település *egésze* hatékonyságának megítélése kétségkívül mutatórendszer kíván, azonban a település eltérő jellege (ipari, agrár, vegyes) miatt ilyen mutatók nem határozhatók meg, mert például az ipari jellegű településeken is alapvetően különböző iparágak dominálnak, eltérő kapacitásúak az üzemek, valamint

a technológiai folyamatok is különfélék. A technológiák korszerűsítése, a kooperáció széles körű alkalmazása, az épületek tömbösítése stb. jelentős területi megtakarításhoz vezethet. Ezért célszerűnek mutatkozik az ipari és egyéb mutatót és az összehasonlítási műveleteket egymástól elválasztani. Az érdemleges összehasonlítás céljából a fennmaradt területből ugyancsak ki kell emelni azokat az elemeket is, amelyek jelenléte az adott településen országos, illetve regionális elhatározások következménye (ilyenek lehetnek a légi, a vasúti, a vízi közlekedés létesítményei által elfoglalt területek). Az így értelmezett, differenciált mutatórendszer kidolgozása a kutatás egyik feladatává válhat.

A város egészének területfelhasználását, szerkezetét meghatározó tényezők hatékonysági jellemzőinek tárgyalását követően rátérünk a várost alkotó területi-hálózati rendszerekkel összefüggő területfelhasználás, szerkezetalakítás hatékonysági vizsgálatára. E rendszerekből kiemeljük a lakókörnyezeti rendszerben összefüggő területként jelentkező lakóterületet és a lakó-ipari területet, valamint a városközpont alakítására-megújulására háruló feladatokat. Általános követelmény, hogy a három — eltérő jellegű és kialakítást igénylő — terület létesítményeit úgy helyezzük el és úgy csoportosítsuk, hogy a terület optimális, *ökonomikus* hasznosítása (tehát maximális laksűrűség, illetve épülettérsűrűség és beépítettség) legyen elérhető anélkül, hogy a funkcionális, valamint a humánökológiai követelmények, előírások betartása hátrányokkal járna és ez a funkcionális és ökonomiai követelmények csorbitása nélkül esztétikus környezet kialakítását eredményezze.

E területek szerkezetét több rendszer (közlekedési, zöldterületi, kommunális-szolgáltatási) és környezeti adottságok (természeti és művi) együttesen határozzák meg. Az optimális területfelhasználásra a környezetminőség fokozásának igényével (a kertek és parkok, játszó- és sportterek kialakítására, a jármű- és gyalogosközlekedés biztosítására, a járműparkolás megoldására) nagyobb gondot kell fordítani.

A lakóhelyek és munkahelyek jó kapcsolatát az úthálózati rendszer — mind a jármű és gyalogos utak vezetése, mind a tömegközlekedési hálózatok megállóinak elhelyezése — tegye lehetővé a legrövidebb úton. Emellett a közlekedési hálózatok olyan elrendezése szükséges, amely biztosítja az építmények és a külső hálózat közötti gyalogos- és járműközlekedés optimális kiépítését, tehát minimális fajlagos mutatók mellett a terület legkedvezőbb feltárását. A közmű és a területek fő funkcióját kísérő egyéb járulékos szolgáltatások egészítsék ki, tegyék hatékonyabbá rendeltetésüket.

A lakóterület létesítése-megújulása a lakásállomány mennyiségi és minőségi fejlesztésének függvénye. Az igények és lehetőségek egyeztetésén alapuló lakásállományi terveiket a következők befolyásolják: a) a település népességének alakulása (növekedés, stagnálás, csökkentés); b) a családok és a töredécsaládok számának alakulása (új családok létrejötte, a régiak felbomlása); c) a minőségi igények növekedése (nagyobb lakás, jobb felszerelés, környezeti igények); d) a lakásállomány avulása következtében jelentkező (központi és helyi) lakásépítés; e) a lakásépítésre szánt állami erőforrások lehetőségeinek alakulása (növekedése, illetve további csökkentése); f) a magánérős lakásépítési kedv (növekedése vagy csökkenése); g) a városfejlesztési-városrekonstrukciós akciókat kísérő lakáscsökkenés; h) a település termelői és szellemi potenciáljának fejlődése.

A lakásállomány fejlesztését előmozdító és gátló tényezőket egyrészt az anyagi források nagysága és jellege (állami, illetve magánérőforrások), másrészt az építésre alkalmas területek infrastrukturális szintje (közművek—közlekedés—szolgáltatás) határozza meg. Az állami anyagi források zsugorodása alapvetően csökkenti a teletszerű lakásépítés volumenét. Ha pedig az a magánforrások kimerülésével társul, akkor az egész lakásállomány növekedése kerül veszélybe. Amennyiben a lakásépítésre szánt területek nem nyújtanak kedvező építési feltételeket (közművek hiánya, úthálózat kiépítetlensége, tömegközlekedés elégtelensége stb.), a megvalósítás realitása megkérdőjeleződik. A lakásfejlesztés akadálya lehet az a körülmény is, ha egyébként építésre alkalmas területek olyan építési övezetekben fekszenek, amelyek nem fedik a tényleges lakásépítési igény időbeni struktúráját. (Például, ha a családházazás, telkes lakóházak telekszükségeit nem tudják kielégíteni.

A lakásállomány fejlesztésével összefüggő döntések előkészítésének megalapozása, illetve a döntés során figyelembe kell venni, hogy:

- a lakásállomány fejlesztése hosszú- vagy középtávon hogyan viszonyul az építéssel és a rekonstrukcióval nyert lakások arányához és az milyen bontási hányaddal valósítható meg;
- az új lakásépítés milyen jelleggel valósuljon meg (pl. telkes, vagy tömbtelkes, alacsony, közepes, középmagas beépítéssel, társas vagy egyéni akcióval), milyen építési, vállalkozási, pénzügyi konstrukcióval bonyolítható le.

A városrendezési tervek vizsgálatain túlmenően kiegészítő célvizsgálatokra, esettanulmányokra és tanulmánytervekre van szükség. Az esettanulmányok elmélyítik, kiegészítik a városrendezési

terv vizsgálatait, a tanulmányterv lényegében azt a célt szolgálja, hogy feltárja a városrendezési terv megállapításából adódó lehetőségeket.²⁸

Az első kérdés, amely felvetődik: a lakókörnyezet és annak minőségi változása hogyan biztosíthatja a lakás, a lakóházak és a környezet egységét?

Mindenekelőtt a területet kell gondosan kiválasztani, figyelmet fordítva a környezeti ártalmak elkerülésére, számolva azzal, hogy az igények és lehetőségek növekedése esetén fejleszteni, bővíteni lehessen.

A lakóterületek alapelrendezése, rendeltetésszerű kialakítása egyre nagyobb számú és fajtájú létesítményt igényel: úthálózatot, intézményellátási hálózatot, közműhálózatot, kerteket és parkokat, sport- és játszótereket. Ezeknek a létesítményeknek a lakóépületekkel egy bizonyos rendszerbe foglalása eredményezte a lakóterület területi-hálózati rendszerét, illetve azon belül az egységek rendjét. Ezek az egységek az adott lakóterületnek olyan valóságosan vagy elvileg körülhatárolt területi-hálózati egységei lettek, amelyek több fokozatban (alapfokon, középfokon) e létesítmények segítségével a lakosság sokoldalú szükségleteit általában kedvezően elégítik ki.

A nagyobb, összefüggő területen kialakított egységes lakóterület szervezési-szerkezeti rendszerének egyik meghatározója az intézményhálózat kiszolgáló hatósugara. Az alapfokú ellátásnak megfelelő fokozat egységei a *lakókomplexum* és a *lakókörzet*. A középfokú ellátás intézményeire épül a *lakónegyed*, amely nézetünk szerint azonban nagysága folytán többnyire már nem tekinthető a monofunkcionális jellegű lakóterület részének. Az ilyen tagozódás inkább a polifunkcionális területen képzelhető el, ahol a lakókörnyezet munkahelyi egységekkel együtt alakítható ki.

Magasabb építés esetén a középfokú intézményellátás kialakításánál célravezető figyelembe venni az alapfokú intézmény hatósugarába tartozó intézmények egy helyen történő, *együttes* telepítését. A területmegtakarítás mellett az időmegtakarítás sem elhanyagolható. Természetesen kedvező — ahogy már jeleztük —, ha ez az intézmények blokkosításával, variábilis intézményközpontok létesítésével jár együtt. Az intézmények általában az általuk kiszolgált területhez képest központos elhelyezést kívánnak. Ez azonban még nem jelentheti az összes alapfokú intézménynek a lakókörzet belső térségében való elhelyezését. Ennél célravezetőbbnek látjuk a kereskedelmi és a szolgáltató intézményeket a forgalmi utakra, a tömegközlekedési eszközök megállóhelyeinek közelébe telepíteni, a gyalogos úthálózatvezetést figyelembe véve.

A vázolt rendszerek rugalmassága azt is jelenti, hogy azok területileg nem különülnek el teljesen, nem lehetnek zártak, „önellátók”. Így szükségszerűen nem esnek egybe a közúti hálózat által határolt területekkel.

A kedvező lakókörnyezet, nézetünk szerint, nem azon múlik, hogy a „területi egységek” vagy a „kommunikációs hálózat” elve szerint alakítjuk ki a lakóterület szerkezetét. A lényeg az, hogy a kiválasztott rendszer teremtsen meg a terület szerkezeti egységét, a lakókörnyezet olyan felépítését, amelynek révén kellő nagyságú és kiterjedésű lakóközösségek szervezhetők egymással kapcsolatban lévő hierarchikus felépítésű egységekből anélkül, hogy a változásokhoz, fejlődéshez nem igazodó merev rendszerek jönnének létre.

Emellett tagoltabb, kisebb és differenciáltabb, egyénibb megjelenésű egységek kialakítására kell törekedni, egyúttal a nagyobb változatosság lehetőségét is megadni beépítésükhöz. Elkerülendő a helyhez és a lakosság igényeihez nem igazodó, léptékszavaró, környezetromboló, sematikus elrendezést eredményező nagy lakosszámú egységek létrejötte.

Az egyoldalúan külső tényezőkre orientált lakásállomány fejlesztése és a belső városrészek lassú átépítésének következményeképpen a belső és külső városrészek között ellentmondások keletkeznek. A századfordulóig kiépült és jelenleg mindinkább avuló belső városrészek és a városok peremén korszerű igényrel épült új városrészek egyre fokozódó társadalmi és városszerkezeti feszültséget hoznak létre. Az elavult lakóterületek korszerűsítésének igénye egyre fokozódik, a lakáshiány mind nyomasztóbbá válik.

Felvetődik a kérdés, van-e létjogosultsága a változó lakásállomány-fejlesztési konstrukció mellett a telepszerű lakásállomány fejlesztési mód fenntartásának?

A város lakásállományának fejlesztése előtt kettős feladat áll: az elavult lakóterületek korszerűsítése érdekében végrehajtandó rekonstrukciós, rehabilitációs munkálatok és a város beépítési területén e célra bevonható területek lakásépítés számára történő igénybevétele. A lakásállomány kizárólagosan lakótelepszerű fejlesztést eredményező gyakorlatát el kell vetni. A mennyiségi igényazonban szükségszerűvé teszi, hogy — csökkenő arányban — folytatódjon a lakásállomány fejlesztésének az a módja, amely továbbra is kisebb-nagyobb lakóegységeket hoz létre a város peremén vagy a meglévő beépítéshez csatlakozóan a belső területeken. Az újabb lakókörnyezet helyének megválasztásánál be kell tartani az alapvető környezetminőségi követelményeket. Kialakítása során figyelembe kell venni a tervezett egység környezetét, annak be-

építési jellegét, módját, állagát, hagyományait stb. és a kialakítandó makrokörnyezetben elfoglalandó helyüket, hogy a meglévő városrész kedvező életfeltételeinek érdekében meghatározható legyen az új egység alkalmazkodásának mértéke és módja, ellátási, közlekedési stb. rendszere.

Azok a városrészek, amelyek lakóhelyi rendeltetésűek, de nem nyújtanak olyan lakókörülményeket, amilyenek a korszerű lakókörnyezettől elvárunk, olyan átalakítást igényelnek, amely az előnytelen feltételeket megváltoztatva ezt a különbséget mérséklí. Az átépítési feladatok jellegét a városrész adottságai szabják meg: döntően a városszerkezeti elhelyezkedés, az épület- és létesítményállomány értéke. A tervezésnek azt kell előíranyoznia, hogy az előnytelen adottságokat felszámolják, a fenntarthatókat beillesszék a településrész egyéni jellegének érvényrejuttatásával. Ez alapján határozható meg a bontás, felújítás és építés mértéke.

A meglévő városi lakóterületek korszerűsítését célzó átépítés városépítési indítéka lehet a *belső* területek túlzottan nagy lak-sűrűségének és beépítettségének csökkentése, az azt kiszolgáló intézményterületek, zöldfelületek, parkolók stb. kialakítása, valamint — ezzel ellentétben — a *külső* trületek csekély laksűrűségi és hézagosan beépített területek beépítésének tömörítése a laksűrűségének növelése révén, hogy gazdaságossá válják a korszerű igények kielégítését szolgáló közmű- és intézményellátás. A két jellegzetes terület átépítése során a megoldás módja különböző. A *belső* területeknek többnyire ugyan korszerűtlen, de aránylag nagyobb értéket képviselő létesítményállományuk van, amely gyakran csak fokozatosan cserélhető ki. Ezzel szemben a *külső* területeken a hézagos és lazább beépítés, a létesítményállomány aránylag kisebb értéke lehetővé teheti, hogy az átépítés kevesebb kötöttséggel valósuljon meg. E két terület egyidejű rekonstrukciója kiküszöbölheti a lakásállomány növekedését célzó ún. „szabad” területek igénybevételét, ami a település területének újabb kiterjedését eredményezve, elvégre más célra is (agrár, rekreáció stb.) használható területek megkímélését jelenti. Amíg a *külső* területek átépítése a ma korszerűnek vélt lakóterületi rendszereket eredményezheti, a *belső* területeken többnyire az úthálózat, a telektömbsztás a meghatározó az átépítendő városrész szerkezetének.

A város *belső*, avuló lakójelleggel bíró területei igénylik leginkább a rekonstrukciót, annak különböző módszereit. A kérdés az, hogy e területek megújítása során milyen kritériumok alapján döntenek a felszámolás, illetve a rekonstrukció-rehabilitáció mellett?

A város területén fekvő lakójellegű területeket létesítményállá-

guk szerint több kategóriába sorolhatjuk: avult, részben avult, újabban épült és történelmi-építészeti értékű területeket különböztethetünk meg. Az *avult* területek szinte „teljes” átépítése indokolt. Az újonnan igénybevett területeken folyó építkezés követelményeihez kell igazodni. Természetesen ebben az esetben is figyelembe kell venni a terület környezeti és városszerkezeti adottságait. A „függetleníthetőség” szó szerinti értelmezése kedvezőtlen, sőt téves megoldásokat hozhat magával. A *részlegesen avult* kategóriába tartozó területeken a bontásra érett épületek mellett műszaki állaguk szempontjából számos viszonylag új vagy régebbi, de még használható, illetve gazdaságosan korszerűsíthető épületek vannak. A környezeti adottságok is kedveznek e lakóházak korszerűsítésének: az utak kiépítettsége kielégítő, csak részben szorulnak átépítésre, az intézményhálózat csupán kiegészítést igényel a helyenkénti hálózatszere szükségességében mutatkozik meg. Az ipari-raktári üzemek azonban kisebb-nagyobb mértékben zavarják a környezetet.

Kiterjedésük miatt kétséggkívül a legnagyobb, legösszetettebb feladatot a részlegesen avult területek korszerűsítése, rehabilitációja jelenti mind városszerkezeti, mind létesítményállományi vonatkozásban. Az a kérdés, hogy milyen módon alakul az átépülő lakóterületek övezeti rendszere, szerkezete és milyen hatással van ez a település szerkezetére?

Városszerkezeti vonatkozásban a város általános tervének megfelelő korrekciókat kell átvezetni a területen (például az úthálózat ritkítása, övezeti átszervezése, a lakófunkciót zavaró létesítmények kitélepítése). A *lakókörnyezet* viszonylatában *egyrészt* a mikrokörnyezeti viszonyok javítása (a biológiai aktiv területek növekedése, az átmenő forgalom kiiktatása, az alapfokú intézményellátás javítása, zajvédelem), *másrészt* a lakáskörülmények javítása (a lakás alapterületének és komfortszintjének növelése, az épületállag védelme), elavult épületek bontása, a foghíjakon új épületek építése, meglévők átépítése a feladat.

A rekonstrukció során a közúti hálózat, a közművek, a tömegközlekedési eszközök nyomvonalai is befolyásolhatják a lakóterület szerkezetének alakítását. Amennyiben rendeltetésüknek részben vagy egészben nem tudnak eleget tenni, az elavult épületállomány rekonstrukciója során jelentős úthálózati korrekciókra, új forgalmi csomópontok, új közművezetékek kialakítására is sor kerülhet.

Természetes, hogy az e kategóriába tartozó területek egyedi adottságokkal rendelkeznek, rehabilitációjuk más és más lehetőséget és ezért eltérő megközelítést igényelnek. Az adottságokhoz

való alkalmazkodás, a korszerű városrendezési előírások (a tájolás, a légtérarány, a beépítettség, a laksűrűség stb.) érvényesítése egyes területeken nehézségekbe ütközik. Alkalmazásukhoz való merev ragaszkodás irreális követelmény, de a lakóköörülmények jelentős mértékben javíthatók a bontás, a felújítás, az építés együttes alkalmazásával. Végezetül arra is kívánunk utalni, hogy az átépítendő városrész — mivel minőségileg más kategória — az új városrészekkel szemben nemcsak hátrányokkal, hanem előnyökkel is jár, városiasabb életformát adhat.

A történelmi-építészeti értékeket őrző területekről itt annyit érdemes megemlíteni, hogy a történelmileg kialakult településszerkezet, a jellegzetes városképek, a történetileg-művészileg értékes épületek, épületcsoportok megóvására törekedve helyenként az épületek korszerűsítése azonban a szerkezeti-építészeti kötöttségek miatt nem mindig eredményezheti a lakóköörülmények gyökeres változását. Tudomásul kell venni, hogy a rekonstrukció általában nem eredményezhet az új, de még a részlegesen avult és átépült városrészhez hasonló körülményeket, az adottságok és a korlátozott lehetőségek ezt nem teszik lehetővé. A célkitűzés az értékek védelme mellett a környezetminőség korlátozott javítására szorítkozhat.²⁹

Úgy ítéljük meg, hogy haladéktalanul ki kell dolgozni a város megújódására érett területei említett kategóriák szerinti átépítésének reális követelményrendszerét.

Figyelembe kell venni, hogy az elavult területek rehabilitációja folyamatosan ütemezett művelet, amelynek lépcsőit az életvitelhez igazodva kell meghatározni és az építési műveleteket ahhoz igazítani. A rekonstrukciós műveletek ütemezésekor biztosítani kell az építés folyamatosságát, emellett nem szabadna elhanyagolni azt a problémát, amely a helyi lakóközösségek felbomlásából eredhet. Az emberek helyhez kötöttsége nem elhanyagolható tényező az átépítés ütemezésében. A rekonstrukció során nem minden esetben kell a lakosság végleges kitelepítését és újbóli benépesítését előírni.

Megjegyezzük, hogy a rehabilitációs folyamat ugyanarra a területre időnként megismétlődik, mivel az új és felújított épületek állaga és komfortigénye változó. Ennek tudatában kell meghatározni a tennivalókat. Az adott helytől is függ, hogy milyen mértékű, mélységű (időtartamú) legyen a művelet.

Fontos, hogy az új lakóterületek infrastrukturális ellátása, környezeti felszereltsége komplett legyen. Be kell kapcsolni az új területeket a város szerkezetébe, morfológiai rendszerébe. Ennek érdekében a városképi hiányokat is pótolni kell.

A lakóterület-alakítás, illetve rekonstrukció tervezési módszere alapvetően az alternatívák kidolgozása és összehasonlítása. A cél lényegében a gazdaságosabb módozat kiválasztása. Természetes, hogy ez jelentős funkcionális, ökológiai vagy esztétikai hátránnyal nem járhat. Az épületek, a közművek, az utak állaga, a talajviszonyok stb. mind olyan tényezők, amelyek közrejátszanak a megfelelő lehetőség kiválasztásában.

A lakóterületek területfelhasználásának, beépítésének alternatívái már összehasonlíthatók egymással, hatékonysági mutatórendszerük kidolgozható, gazdaságos kialakításuk tehát vizsgálható. A lakóterület mutatói egyrészt a területfelhasználás optimumának (a részterületek egymás közti arányának) meghatározásával nyerhetők, másrészt egyes részterületek (például a lakóegységek által elfoglalt bruttó—nettó terület) súlyából számíthatók ki. A hatékonyság alapvető mutatói fajlagos mutatók, amelyek közül leggyakrabban az egy lakosra vetített mutatót alkalmazzák. A lakóterületi egységeket alkotó területek két csoportra oszthatók: az egyik csoportba azok tartoznak, amelyek fajlagos területigénye független a beépítés színtszámától (ide tartoznak a zöldfelületek, a parkolás és az intézményellátás által elfoglalt területek) és konstansak. A másik csoportba a beépítési jellegűek tartoznak, amelyek a lakóépületek színtszámától függenek (ilyen például a lakóépületek által elfoglalt terület, a közlekedési területek), ezeket változó területeknek tekintjük. Meg kell jegyeznünk, hogy az utóbbi — minden hiedelemmel ellentétben — az előbbinél kisebb mértékben befolyásolja a fajlagos területigényt.

A város területén fekvő ipari munkahelyek és lakóhelyek egymásra taltsága egyrészt azt igényli, hogy ezek minél közelebb kerüljenek egymáshoz, ezt természetes vagy mesterséges tényezők (vasútvonal, gyorsforgalmi út) ne akadályozzák. Másrészt, mivel az ipari termelés folyamata a környezetet többnyire kisebb-nagyobb mértékben zavarja, károsan befolyásolja, minél távolabb kerüljenek egymástól. Ezt az ellentmondást fel lehet oldani, vagy enyhíteni, a zavaró áthatások egy részét ki lehet küszöbölni az építés és az üzemeltetés során bizonyos technológiai előírások betartásával anélkül, hogy ez a termelés gazdaságosságát veszélyeztetné. Ezzel a lakókörnyezetben megengedhető bizonyos mértékű gyári jellegű ipari telepítés, a lakóterület alapvető funkciójának csorbitása nélkül. Ez egyrészt megakadályozza, hogy az egy-egy üzemben jelentéktelen, de összességében az ipari területen már káros hatások keletkezzenek, másrészt a lakóterületek és az ipari munkahelyek között a dolgozóknak egyszerűbb, jobb közlekedési feltételek biztosíthatók. Végül az infrastruktúra kialakítása során

jelentős költségmegtakarítás érhető el. Tehát a közvetlen környezetet nem zavaró üzemek, amelyek szállítási, energiaigény, víz-szükséglet szempontjából igénytelenebbek, kisebb munkáslétszámot és területet igényelnek, nem füstösek, bűzmentesek, zajtalanok, a lakóépületek közelében megfelelő csoportosításban vagy szétszórta-
tan a *lakóterületen* is elhelyezhetők. Számolni kell azzal, hogy a környezetkímélő technológiák révén a közeljövőben az ipari üzemek mind nagyobb száma ebbe a kategóriába fog tartozni. Ide tartozhatnak azok a közüzemek is, amelyek működése a környezetre nincs kedvezőtlen hatással.

Az alábbiakban arra a kérdésre kívánunk kitérni, hogy a város-rekonstrukció során hogyan alakul az ipari környezet és a lakó-környezet viszonya, melyek az ipar fejlesztéséből adódó és a település egészére ható főbb településrendezési feladatok?

Az iparnak a várossal kapcsolatos problémáira, mindenekelőtt az ipar területi elhelyezkedésére kell utalnunk. Eszerint vannak *kimondottan ipari városok* jellegzetes (részben új, részben régi) iparral és vannak *vegyes jellegű városok* kisebb-nagyobb iparral. Míg az előbbieket nagyobb összefüggő ipari területekkel rendelkezik, az utóbbiakat az ipari koncentráció eltérő jellege és az ipari jellegű telephelyek nagy szórtsága jellemzi.³⁰

Az ipari ártalmak városrendezési eszközökkel való csökkentése több irányban történhet.

Az *egyik* az ipari üzemek tömbösítése, nagyobb egységbe való összevonása, azaz a szétszórta fekvő üzemek egyesítése, lehetőleg technológiai szempontból, de területi elhelyezkedés tekintetében mindenképpen. A *másik* a környezetre káros hatású léteitmények (fokozatos, lépcsőzetes) áttelepítése más településbe vagy településen belül, amennyiben az iparfejlesztés céljára megfelelő tartalékterületek vannak. Esetleg megelégedhetünk a szóban forgó üzemek technológiai korszerűsítésével, cseréjével, a szűrő-tisztító berendezések pótlásával. A *harmadik* a megszűnő üzemek által elfoglalt területek és létesitmények más ipari, esetleg közüzemi, szolgáltatási, kulturális célokra való hasznosítása.

Az iparfejlesztés és városrekonstrukció gyakran igényli új ipari terület létrehozását. Számos városban több kisebb-nagyobb méretű új ipari terület létesítése válhat szükségessé. Az új ipari terület létesítése válhat szükségessé. Az új ipari területek hely kiválasztásakor igazodni kell a város meglévő forgalmi hálózataihoz, közműkapacitásához, a lakóhelyek már kialakult elhelyezkedéséhez stb. Telepítésük során ügyelni kell arra, hogy az újonnan létesítendő ipari terület káros hatásai ne rontsák tovább a lakosság életkörülményeit. Ez már szerkezeti beavatkozást jelent a telepü-

lésbe, azért törekedni kell arra, hogy ez is a szerkezetátalakítás eszköze legyen.

A vázolt akciók során semmi esetre se növekedjen a település területének beépítettsége. Annak érdekében, hogy a biológiailag aktív területek számára újabb teret nyerjünk, lehetőleg lazítani kell a beépítést.

A meglévő ipari telepek ún. „kerítésen belüli” rekonstrukciója — amennyiben területének bővítése akadályba ütközik — az elavult építmények modern üzemi és raktári épületekkel való felcserélése, szociális létesítményeik (étterem, öltöző stb.) építésére, a közmű- és a közlekedési hálózat korszerűsítésére, a zöldfelületek intenzívebbé tételére szorítkozik. Az utóbbit az építészet és a kertészet közös eszközeivel (lapostető, kúszónövény stb.) sikeresen lehet véghezvinni.

Ahogy már tárgyaltuk, a város egyes fő funkcióit biztosító terület minden esetben és minden áron való elkülönítésére nem mindig helyes törekedni. Bizonyos körülmények között *polifunkcionális* területek jönnek létre, illetve nagy számban vannak vegyes, lakó-ipari és lakó-agrár területek is.

A vegyes, *lakó-ipari* területen számos olyan kérdés vetődik fel, vár megoldásra, amely szerkezeti változást eredményez. Az egyik ilyen probléma a közlekedéssel van összefüggésben. Noha a vegyes területen sem kívánatos olyan ipari tevékenység, amely nagyobb anyag- és áruszállítást igényel, esetenként azonban (amennyiben az ipari termelés jellege adottság) elkerülhetetlen. Felvetődik a vasúti pályák bevezetése, illetve fenntartása a területen vagy külön kiegészítő ún. szerviz úthálózat létesítése. Mind a két esetben azokat össze kell egyeztetni a lakóterület gyalogos-, jármű-, esetleg tömegközlekedési forgalmával. Ezt biztosíthatja a szállítást szolgáló utak-vasutak szintben való elkülönítése. Ez azonban költséges mérnöki létesítményeket igényel. Többnyire meg kell elégedni a közlekedésrendészeti eljárások bevezetésével, esetleg gyalog-, alul-, felüljárók beiktatásával.

A lakófunkció igényelte intézmények és az ipari járulékos létesítmények (pl. étkezési, sport- és kultúrlétesítmények) közös használatát szorgalmazni kell: ez jelentős beruházási és fenntartási üzemeltetési költségmegtakarítást eredményez. Ez azonban az intézmények átgondolt, többnyire mérlegelés alapján történő elhelyezését, esetleg bizonyos lakó- illetve ipari ellátási normatívák és kiszolgálási hatósugarak kompromisszumát vonja maga után.

A vegyes területek szerkezeti rendszerének alapvető eleme a *tömb*: lakótömb, ipari tömb, intézménytömb, zöldterületi tömb. Ez egyrésztől nem zárja ki a vegyes rendeltetésű tömbök kialakí-

tását, ha a fenti elemek elkülönített *telken* helyezkednek el. Másrészről a tömbök olyan csoportosításban jelentkeznek, amelyek összetartozóan *körzeti* szintet eredményeznek.

A fentiekkel kapcsolatosan még megjegyezzük, hogy nézetünk szerint revízióra szorul az a túl kategórikus állítás, amely szerint az ipari tevékenység a lakóépületekben nem engedhető meg. Kiseb, a lakókörnyezetet nem zavaró ipari jellegű tevékenység megengedhető a lakóházban, sőt esetenként (kézműipar, számítástechnika, ipari bedolgozó tevékenység) a lakásban is.

A lakó és a mezőgazdasági termelés vegyes rendeltetésű településrészei nagy kiterjedésű területeket foglalnak el. E településrészeket gyakran intenzív beépítésű lakóterületté kívánják átépíteni, a nagyrészt elavult épületállomány az ilyen átépítést gazdaságilag indokolja. Ahol rendeltetésváltás nem következik be, vegyes lakó- és mezőgazdasági termelési célt szolgáló környezet marad, ott a lakóhely és a munkahely területi és építmenyi egysége a jellemző, amely sajátos beépítési jelleget és módot kíván. Ez jelenleg a tervezés-szabályozás legkevésbé kidolgozott része.

Az ilyen területek kialakításának, illetve rekonstrukciójának szerkezeti vetületei jelentkeznek a közlekedési hálózatban: a lakó- és a termelői funkciót szétválasztó úthálózat, a környezeti kapcsolatok (városkörnyékhez, városközpont) fejlesztése terén.

A meglévő mezőgazdasági nagyüzemekkel szemben városrendezési jellegű követelmények azonosak az ipari üzemekével, tehát differenciáltak lehetnek: megszüntetés, áthelyezés, helybenmaradás fejlesztés nélkül, helybenmaradás területi és kapacitásbeli fejlesztéssel. Az újabb igényekhez és az áttelepítéshez szükséges területek nyerhetők az eddig nem megfelelően hasznosított területek, illetve a megszűnő üzemek területének igénybevétele.

A városközpont—központrendszer a városszerkezet egyik jelentős meghatározó eleme, amelynek kialakítása a tervezés legösszetettebb és egyúttal legnagyobb körülményt igénylő feladata, s ebben a funkcionális és az esztétikai tényezőket egyenrangú követelményként kell megfogalmazni, a nemzeti és a helyi jelleget érvényesíteni.

A városszerkezet felépítése (kiterjedése, tagoltságának mértéke, alakzata, környezeti kapcsolatai, főútvonal-rendszere) meghatározza a városközpont-rendszer jellegét, felépítését. A központnak a város főúthálózatára vagy ahhoz kapcsolódva, nagyobb városokban pedig emellett a tömegközlekedési hálózatra is kell épülnie.

A központrendszer kialakítása éppúgy, mint a településé, egyedi feladat. Ahogy nem létezik két egyforma szerkezetű település, úgy nem létezhet két egyforma központ, központrendszer sem. Bi-

zonyos általános elveket azonban megállapíthatunk. Elsőként azt, hogy a település nagyságára és központi szerepkörére tekintettel kisebb és nagyobb, egyszerűbb és bonyolultabb központ—központrendszer alakulhat ki. Ahogy már említettük, a nagyobb, a tagoltabb város területe erőteljesebben differenciálódik, a lakó- és ipari terület általában erőteljesebben szétválik, a lakóterületen belüli intézmények, intézményi központok olyan szükségleteket is kielégíthetnek, amelyek kisebb településben csak összvárosi szinten jelentkeznek. Nagyobb városokban többlépcsős városközpontrendszer kialakítása válik szükségessé: az összvárosközpont (esetleg kiegészülve több városrészközponttal) mellett területi (kerületi, lakónegyedi, községi) központok szervezésére van szükség. Azokban a városokban, amelyekben nem kell magasabb fokú lakóterületi egységeket (illetve komplex nagyvárosi egységeket) szervezni, a városközpont kialakítása egy lépcsőben képzelhető el.

Az összvárosközpontnak funkcionálisan három — igazgatási, kereskedelmi és kulturális — feladatot kell teljesítenie. Ennek megfelelően a városközpont területe övezetekre osztható. Ami az egyes övezetek kialakítását illeti, a három övezetbe tartozó létesítmények szerinti szerkezetük kialakításában a funkcióhoz is igazodni kell: lazább-tömörebb, kötöttebb-öldottabb elrendezésre képzelhető el. Az egész központ egységes megformálásáról a három övezet sajátos, eltérő felépítése ellenére sem szabad megfeledkezni. Az eltérően kialakított övezeti megoldás esetén is gondoskodni kell arról, hogy a városközpont egésze egységes legyen. A városközpont szerkezeti felépítését az a közlekedési áramlattal szinkronban lévő kompozíciós rendszer határozza meg, amely felfűzi, egymással és a város szerkezetével összekapcsolja a központ övezeteit, főbb elemeit.

Előfordulhat, hogy e három övezet nem a központi várostest felosztásának, hanem olyan erőteljes térbeli tagoltságának eredménye, amely területi elkülönítést is eredményez, tehát két-három központ is kialakulhat. Így például a kereskedelmi központ a távolsági és környéki közlekedés pályaudvarai (vasúti, autóbusz, vízi) közelében helyezkedhet el, míg a kulturális-művelődési központ számára kedvezőbb, ha nagyobb összefüggő zöldterületek és vízfelületek mellé telepszik. Azonban ebben az esetben sem szabad lemondani a több központ funkcionális és kompozíciós összetartozásáról, arról, hogy a városkompozíció a tengelyrendszerre épülve, illetve azzal összhangban térbelileg is határozott egységet eredményezzen.

A város központjai, többnyire a belső fekvésű városrészek, a városmagok a város megújódására leginkább érett részei. A feladatok és a megoldás módjai szempontjából egymástól alapjaiban

eltérő két városrésztípus különböztethető meg. Az *egyiknek* nemcsak a szerkezete, a beépítése, létesítményeinek állaga avult, hanem várostörténeti, városépítészeti szempontból sem jelent különösebb értéket, mivel azonban a városrész többnyire későbbi eredetű, kisebb-nagyobb kötöttséget jelenthet az egyes épületek és építmények eltérő gazdasági értéke. Ilyenek többnyire a XIX. század ipari városaiban, illetve az iparosodás következményeképpen hirtelen várossá nőtt falvakban találhatók. A rekonstrukció módzata a központ adottságaitól függ, mindenekelőtt attól, hogy van-e elég terület, illetve területbővítési lehetőség, továbbá, hogy milyen értéket képvisel létesítményállományuk. E központok korszerűsítése vagy helyben történő átépítéssel történik, vagy az átépítés mérsékeltebb lesz, mivel területéhez csatlakozó területek igénybevételével kielégíthetők azok a többletigények, amelyek a mai központ működéséhez nélkülözhetetlenek. A *másik* városrésztípus szerkezete, beépítése egészen vagy nagyobb részben történelmi értékeket, műemlékeket, műemléki együtteseket, védett városképet tartalmaz. Ezek közé sorolhatók a régebbi városok történelmi városközpontjai, amelyeket részben, vagy egészben megkímélt a két világháború és az urbanizálódás XIX—XX. századi rohama, a telekspekulációk és elhanyagolásuk kisebb-nagyobb károkat szenvedtek. A régi városok központjai a modern városi tömegközlekedés, városhigiénia, városi ellátottság stb. kívánalmaihoz megfelelően igazítani önmagában is nehéz feladat, s még nehezebb, ha mindez azzal a következménnyel párosul, hogy meg kell őrizni mindazokat az értékeket, amelyeket a múlt még meghagyott számunkra.

A városközpont megújulásával kapcsolatos problémák külön-külön és összefüggésükben is csak az egész város rekonstrukciós problémáival együtt vizsgálhatók, illetve oldhatók meg. A városközpont területén elhelyezendő közintézmények jellege és befogadóképessége összefügg az egész város többletpecsős közintézményhálózati rendszerével, annak szerves része. A túlszűfolt terület fel lazítása, a laksűrűség kívánatos csökkenése összefüggésben van a városi lakóterület egészének rekonstrukciójával, az átépítés mértékét és ütemét meghatározza a kihelyezendő lakosságot befogadni képes területek előkészítése. Zöldterülete a város zöldterületi rendszerének szerves része. A városközpont átépítésével összefüggő morfológiai és városesztétikai kérdések is csak a város egészével összhangban oldhatók meg.

Megismételjük, hogy a város belső területén az átépítés szükségességének több oka lehet és ezek orvoslása külön-külön vagy együttesen is érvényesülhet. A korszerűsítés mértékének meghatározásánál mindenekelőtt arra a kérdésre szükséges választ kapni,

hogy a meglévő városközpont fennmarad-e továbbra is, mint a fejlődő város központja vagy sem? Lépést tud-e tartani a fejlődéssel a régi városközpont anélkül, hogy olyan arányú átépítés igénye lépne fel, amely lényegében szerkezetének, beépítésének felszámolását eredményezné?

A régi városközpont nemcsak akkor veszíti el szerepkörét, ha területe elégtelen, hanem akkor is, ha a város fejlődése következtében már nem esik a város területének, illetve megközelíthetőségének középpontjába és emiatt a lakosság nagyobb része a kelleténél hosszabb idő alatt tudja a városközpontot megközelíteni. Előállhat olyan helyzet is, hogy a régi központ csak egy városrész — a régebbi városrész — központjává vagy alközponttá alakul.

Nem vitatva a városközpont rekonstrukciójának egyedi jellegét, megkíséreljük felvázolni a rekonstrukció lehetséges módozatait. A kor követelményeit, lehetőleg nagyobb mértékben kielégítő városközpontrendszer rekonstrukciója több úton oldódhat meg: helyben épülhet át, radiálisan fejleszthető, a régi és az új központ lineárisan fejlődve újjáalakul, kiegészítő központ létesítése válik szükségessé. Minden esetben jelentkezik a városközpont szerkezeti megőrzésének, továbbfejlesztésének az igénye, amely a város-szerkezethez való organikus kapcsolódás feltételével párosul.³¹

A városépítés *eredményességét* két tényező határozza meg: a *koncepció* és az *akcióképesség*.

A koncepciót az elérendő cél és az azt megvalósító módozatok összessége adja. A cél a fejlesztés kívánt, illetve várható eredményeit térben és időben határozza meg, míg a megvalósítás módozatai az ehhez szükséges műszaki, esztétikai, gazdasági, jogi szervezési teendőket veszi számba. Az előbbit a *településrendezés-tervezés* egyes fázisai tartalmazzák. Ehhez kívántunk — tekintettel az ezredforduló szükségleteire — elméleti támpontot adni. Természetesen a fentiekben nem tudtuk minden kérdésben kifejtteni nézetünket. A település alakításával és megújulásával kapcsolatban számtalan elméleti kérdést kell még tisztázni. Fontos, hogy kidolgozzuk a városi környezet komplex fejlesztésének — természet-tudományi, társadalomtudományi eredményekre támaszkodó — elveit és módszertanát. Ehhez részletes vizsgálódás és elemzés tárgyává kell tenni az elmúlt gyakorlat produktumait.³²

Végezetül a Machu Picchu Charta egy intelmére hívjuk fel a figyelmet: „A közösségi testületeknek és a tervezőknek fel kell ismerniük, hogy a tervezés folyamata nem zárul le az adott város egy régió tervének elkészítésével. A kormányok és a tervezők felelőssége az is, hogy elősegítsék a tervek és azok alapjául szolgáló településpolitika végrehajtását.”

JEGYZETEK

¹A második világháború nagy emberáldozata, az ország javainak pusztulása, a romos városok, a személyiség meghasonlása és meggyalázása nyomasztó teherként nehezedett a kifáradt, békés életre vágyó lakosságra. Mégis rendkívül gyorsan bontakozott ki az újjáépítés. Ezt követően felgyorsult a városodási és városépítési folyamat. A fejlődés — eredményei és fogyatékoságai mellett — egyenetlen, időszakonként eltérő jellegű volt.

Az 50-es években a háborús sebek gyógyítását követően ország-szerte megindult a lakáshelyzet javítását célzó lakásépítés, az egyébként is hiányos szociális, oktatási, kulturális intézményhálózat bővítése. Erőltetetten folyt az ország iparosítása, amelyet decentralizációs folyamat, a meglévő városok fejlesztése, munkáslakótelepek és új ipari városok építése kísér.

A 60-as években városaink fejlesztésében alapvető tényezővé vált az iparfejlesztés (új ipari területek létesítése), a lakásállomány fejlesztése (új ipari területek létesítésével), a lakásállomány fejlesztése (új lakóterületek kialakításával), a nagyobb országos intézmények létrehozása (egyetemek, főiskolák, kutatóintézetek és kórházak stb. elhelyezésével). Ezt csak kisebb mértékben tudta követni a közlekedési és közműhálózat fejlesztése, valamint a belső városmag rehabilitációja és a városközpont kiépítése. Jelentős államigazgatási átszervezések folytak, nem mindig volt indokolt a városkörnyéken fekvő települések városhoz való csatolása, települések összevonása. A „szabad” városkörnyéki területek részben városfejlesztés (ipar, lakás, intézmények stb.) céljára való igénybevételeivel erőteljesen megnöttek a városok beépített területei.

A 70-es évek — főleg első felének — intenzív iparosítása, a mezőgazdasági nagyüzemi termelés megerősödése, az idegenforgalom növekedése, az életszínvonal-politika eredményei kedvező feltételeket teremtettek a városodás és a városépítés nagyobb arányú kibontakozásának. A városépítés fejlődését alapvetően a lakásállomány gyors mennyiségi növekedése határozza meg. A városban a lakásállomány gyarapodása a város peremén, esetleg gyéren beépült vagy szlömösödő területek igénybevételeivel történt. A városlakók közel harmadrésze lakótelepi lakossá vált. A belső városrészek jelentős mértékben szlömösödtek. Gyorsult a nagyobb községek várossá való nyilvánítása is. Mind jelentősebb feszültségek keletkeztek a városi és falusi életvitel színvonalában.

A 80-as években a városodás és a városépítés üteme lelassult, a lakásállomány fejlesztésének üteme a városokban megtorpant.

Egyúttal, ha lassan is, a városok belső területeinek rehabilitációja felé fordult a figyelem, és egy minőségileg kedvezőbb fejlődés bontakozhatott volna ki, amennyiben az anyagi lehetőségek nem korlátozódnak. Egyes térségekben a termelés csökkenése, alacsony hatékonysága válsághelyzetet eredményez. Noha erőfeszítések folynak a falusi települések eltartó képességének növelésére (főleg az ellátási színvonal emelése révén), eredményei még nem érzékelhetők. A helyi és az országos infrastrukturális fejlődés elmaradása mind nyomasztóbbá válik.

²A századunk harmincas éveire kialakult modern urbanisztikai elméletre kétségkívül hatottak az elmúlt korok — de főleg a XIX. század utolsó harmadának, illetve a XX. század elejének — eszmefuttatásai és kísérletei. Gondolunk Párizs és számos európai nagyváros városméretű rekonstrukciójára, az angliai kertváros-mozgalomra és Ebenezer Howard „Garden City”-jére, Tony Garnier ipari városára, a „Cité Industrielle”-re, Le Corbusier az „Urbanisme”-ben és a „Ma városát”-ban deklarált elveire és azt követő további „tervek”-re, a németországi Bauhaus progresszív raciónális építészeti gondolatvilágára, az avantgarde szovjet építészeti — városépítészeti új (N.A. Meljutyev, L.A. Velkov és mások által megfogalmazott) szemléletére és nagyszabású próbálkozásaira.

Mindezek az eszmei és gyakorlati irányzatok — noha az urbanisztikai szemlélett polarizációjához vezettek — egymásra hatva a század egyetemes urbanisztikai gondolatvilágát készítették elő. A korszak megélénkült társadalmi-gazdasági mozgástere és a tudományos-technikai fejlődés ehhez kétségkívül kedvező háttérnek bizonyult.

³A modern urbanisztikai elvek összegzése az 1928-ban megalakult CIAM (Congrès Internationaux d'Architecture Moderne) tevékenységével van összefüggésben. A szervezet eszmei alapját Siegfried Giedion svájci és Le Corbusier francia építész által készített előterjesztés foglalta össze. A jelszó: „A gazdasági-társadalmi megújítás érdekében meg kell szabadítani az építészetet az akadémiák befolyásától.” A CIAM munkájába aktívan bekapcsolódtak a modern építész-tömörülés, a Bauhaus reprezentánsai is. Ezzel magyarázható, hogy az egymást követő kongresszusok témái: a lakóház, a lakókönyezet. Kezdetben munkájukban részt vettek a szovjet avantgarde képviselői is. A kor haladó városrendezési elveinek szintézisét jelenti az ún. „funkcionális város” elméletének megfogalmazása, amelyet a CIAM negyedik kongresszusán, Athénban 1933-ban fogadtak el. Ez a későbbiekben mint a modern városépítés Chartája („Charta d'Athènes”) vált ismertté. Le Corbusier 1943-ban Párizsban publikálta „La Charte d'Athènes” cí-

tervezésének szempontjai; a magyarországi városépítés-történet kidolgozása; reprezentatív magyar telpülések monográfiái. E témakörökben a tanszéken létrehozott akadémiai kutatócsoport tényleges kutatási eredményeket ért el. Természetes, hogy nem minden kutatás volt megfelelő mélységű, és állításai sem minden esetben bizonyultak időtállóknak.

⁵A magyarországi településrendezés-tervezés módszertana — hasonlóan a többi kelet-európai országhoz — bizonyos mértékben merev volt. Túlzottan a hosszú és a nagytávú népgazdasági tervekhez kívánt igazodni, pedig azok sem voltak kiforrottak. Azonban számos, a sablontól elrugaszkodni igyekvő, kiemelkedő terv is készült. Például a 60-as években Pécs általános városrendezési terve szerkezeti nyitottságával, a realizálás sokoldalú lehetőségeinek feltárásával, azok következményeinek felmérésével alternatívák közötti választást tett lehetővé.

Az 1960-ban készült „Budapest és környéke általános rendezési terv” több sajátosságát érdemes kiemelni. Az *egyik*, hogy a fejlesztési terv (program) a rendezési tervvel egy időben, egymással kölcsönhatásban készült, a jóváhagyás azonban két ütemben történt. A *másik*, hogy a tervvel együtt készültek a „kerületi kerettervek”, amelyek a rendezési tervnél nagyobb léptékben, komplexen dolgozták fel a főváros összes kerületét. (Ez a módszer kétségtelenül stabilabbá tette az általános rendezési terv főbb megállapításait.) A *harmadik*, hogy a tervvel párhuzamosan készült el „Budapest Városrendezési Szabályzata”. A *negyedik* sajátosság az alternatívák szerinti tervezés volt. A terv lakóterület-fejlesztési koncepciója erőteljes rekonstrukciós műveleteket írt elő a város elavult területein. S, mert a megvalósítás nehézségeit előre látta, alternatívaként 5–10 km-re a város körül lakótelepülések felépítését javasolta.

⁶A 60-as években a nemzetközi urbanisztikai szakirodalomban és bizonyos mértékben már a városépítés gyakorlatában is érzékelhető a változtatás igénye, természetesen különböző irányban, nem nélkülözve a szélsőséges nézeteket sem. E törekvések között találhatjuk a lakóterület új szerkezeti kialakításának próbálkozásait is.

A Magyarországon alkalmazott lakóterületi rendszerekre kétségkívül hatottak az ez idő tájt ismert elvi rendszerek: az ún. „szomszédsági egységek” és a „rajon-mikrorajon” tervezési elv, amelyeket az 50-es, 60-as években nálunk is mereven értelmeztek. Annak a felismerése, hogy e rendszer csak megfelelő *rugalmasság* mellett alkalmas a város lakóterületének racionális és harmonikus kiépítésére és a rendszer nem szükségszerűen azonos a közúti, illetve

közműhálózat által határolt területekkel, egyértelműen csak a későbbiekben fogalmazódott meg. Emellett nálunk is alkalmazták azt az elrendezést, amely az infrastruktúrát (utakat, közműveket) mint *lineáris szerkezetet* teszi a lakóterület szervezésének alapjává (pl. a budapesti úppalotai lakónegyed, a győri Kun Béla lakónegyed), amennyiben nem mond ellent többlépcsős intézményellátásra épített szerkezeti rendszernek.

⁷Ezek és az ezt követő idézetek az Athéni Charta, a Machu Picchu Charta, a Vancouveri Habitat ENSZ-konferencia ajánlásai-ból származnak (a MÉSZ 1979. évi és a Habitat Kelet-Európai Információs Irodájának kiadványai alapján).

⁸Az Athéni Charta városépítési gyakorlatra való hatását a háború után szerte Európában — keleten és nyugaton — érezni lehetett. A háború utáni első évtizedben, az extenzív iparosítás időszakában hazánkban is létesültek új városok. Ezek többnyire kisebb falusi településből, új ipari létesítményekhez kapcsolódóan nőttek ki. Az új magyar városok, követve az Athéni Charta deklarációit, általában „steril” részek tagozódnak: ipari területre, lakóterületre (elkülönülve a régi településterülettől), zöldterületre (telepített védőterületre) és közlekedési területre. Igaz, hogy helyenként a központ megjelölésével (de ritkábban létesítésével) is találkozhatunk.

⁹Az Athéni Charta lényegében nem foglalkozik kiemelten a város központjával, mintha ezt nem sorolná a modern város problémaköréhez. A „központ nélküli település” koncepció lényegében az Athéni Charta „funkcionális város” szemléletéből, a funkcionális részterületek koncepciójából adódik, szétválasztja ugyanis a város négy funkcióját, erre építi a város területfelhasználását, nem számolva az *integrált, több funkciójú* területekre, mint amilyen a városközpont. A közlekedés kapcsán csupán a következőt állapítja meg: „Az irodanegyed számára — szolgálja bár magán- vagy közügyek intézését — jó közlekedési lehetőséget kell biztosítani mind a lakóhelyek, mind az üzemek, illetve kézműipari műhelyek felől, bárhol is vannak ezek, a városban vagy annak környékén.” A „központ nélküli város” koncepciója a XX. század új városépítési felfogásában főleg az USA-ban jelentkezett, ahol is a városközponti funkciókat a bevásárló—rekreációs—adminisztratív egységeket a városon kívüli forgalmi hálózatra telepítették. Ennek az eljárásnak kevésbé voltak európai követői.

¹⁰Kizárólagosan monofunkcionális részterületekben való gondolkodás hamarosan a visszájára fordult. A monofunkcionális, nagyságú egységekben megfogalmazott lakójellegű területek szintén leküzdhetetlen közlekedési problémát okoznak. Például Moszkva új, más-

fél milliós lakosú „délnyugati” városrésze esetében. A helyzetet némileg enyhítette a területen utólag létesített munkaerőigényes ipar.

A háború után évtizedeken keresztül Európa-szerte a nagyvárosok egy része a nélkülözhetetlen lakásállományi fejlesztési igényt a város területének nagyobb arányú növelésével oldja meg. Más része (az angol és a skandináv városépítés) a nagyvárosok körüli szatelit, illetve lakóvárosok építésének útját választotta. A 60-as és a 70-es években — amikor már a „nagy együttesek”-ben való gondolkodás Európa-szerte alábbhagyott — nálunk a lakásállomány gyarapítása, főleg a nagy- és középvárosainkban egyoldalúan „szabad” vagy „szabaddá tett” területen, szinte városméretű egységekben folyt. Ezek lényegében steril „lakótelepszerű” lakóhelyek, létesítésük jelentős közlekedési gondot okoz a városoknak, idővesztést a lakosságnak.

¹¹A hazai lakásállomány gyarapításának szinte kizárólagosan „lakótelepszerű” módja több vonatkozásban jogos bírálatot váltott ki. *Egyrészt* a lakásoknak és azok helyiségeinek nem kielégítő méretei (több mint negyede egy- másfélszobás), a tipizálás korlátozott választéka és ebből adódóan a házigyári „együttesek” látványbeli monotonája. *Másrészt* a lakótelepek bruttó és nettó laksűrűsége többnyire igen magas (például Budapesten a zuglói lakónegyed bruttó laksűrűsége 485 fő/ha, lakásainak 90⁰/₀-a 11 szintes, illetve ennél magasabb házakban van), kert- és sportlétesítmények az intézményellátás és gépkocsiparkolás területigényei aláméretezettek (pl. az úpalotai lakónegyedben az intézményterület 4,2 m²/lakos, szemben a 11,4 m² igénynel; a zöldfelület 10,25 m²/lakos, szemben a 14 m² igénynel). Mindez tehát a biológiai aktív területek aláméretezésével járt.

¹²Szemben az uralkodóvá vált tévhittel, hogy a magánjellegű lakásépítés nem igényel olyan mérvű előkészítést, mint a telepszerű állami lakásépítés, állítjuk, ha meg kívánjuk akadályozni az e téren mutatkozó visszasságokat, akkor az eddigieknél sokkal körültekintőbben kell eljárunk. A kormányzati-önkormányzati tevékenység a magánlakás-építés érdekében ne korlátozza feladatát hiteladásra, szociális segélyre, telekparcellázásra, hanem olyan akciók lebonyolítására is törekedjen, amelyek alapvetően a lakóhelyek minőségi környezetét eredményezik. Tehát olyan közművesített és egyéb járulékos létesítményekkel ellátott területeket alakítson ki, amelyeken nagy többségben korszerű beépítési módok alkalmazhatók és olyan ipari háttérrel biztosítson, amely csoportosan megvalósítható, hatékony vállalkozást szorgalmaz. Alapvető kérdés a családiházak építés ipari háttérének a megteremtése. Ezzel kap-

csolatosan egy megjegyzés kívánczik ide: nem vitatva, hogy a korszerű technológiák egyike az előregyártás, nem vagyunk meggyőződve, hogy éppen a családi házaknál kell alkalmazni — a számos helyen szorgalmazott — egyébként is merev betonpanel rendszert, amely teljesen kizárja a családi háznál különösen igényelt fejleszthetőséget, az alaprajzi flexibilitást.

¹³Az intézményhálózat kialakításának és elhelyezésének ökonomikusabb módjai közé tartoznak a nagyobb befogadóképességű közintézmények, mivel fajlagos épületszint-terület és telekterület szükséglete jóval alacsonyabb, mint a kisebb befogadóképességűeké. Ez helyenként — főleg nagyobb laksűrűségű területeken kb. 30%-os épületszint-terület, illetve kb. 50% telekterület megtakarítást eredményezhet. Az intézményellátási hálózati létesítményeknek nagyobb részénél gazdaságos megoldást eredményez a többszintes elrendezés, ez elsősorban a nagyobb egységeknél indokolt. A szintek számának növelése általában nem jelent szintterület-csökkenést (sőt esetleg kisebb mértékű növelést is eredményezhet), de a beépített terület csökkentésével 10—20%-kal kevesebb lehet a telek területe.

¹⁴Meglévő városrészekben a területtakarékos megoldások kérésére végett egyrészt nagyobb befogadóképességű, többszintes intézmények létesítésére kell törekedni, másrészt a lakóépületekbe való beépítésüket kell szorgalmazni. Így a fajlagos szabadterület igény jelentősen csökkenthető. A rekonstrukciós területek számára olyan intézményellátási normatívákat kívánatos kialakítani, amelyek mérsékeltebb területigény mellett a hangsúlyt a lecsökkentett területek intenzívebb felhasználására teszik, mint például magasabb beépítés, föld alatti szintek és tetőteraszok kiképzése, a telkek erőteljesebb fásítása.

¹⁵Alapvető igény a települések megkímélése az egyre növekvő tranzitforgalomtól. Történelmi hagyatékunk — ha nem is a legkedvezőbb —, hogy településeink úthálózatának szerves része a távolsági utak településen átvető szakaszai, amelyek gyakran azonosak a település főutcájával. Az országos közutak hálózatfejlesztése során néhány helyen (például Székesfehérváron, Veszprémben, Cegléden) sikerült ezt az állapotot korrigálni. Általában azonban a helyzet súlyos, még a fővárost sem sikerült mentesíteni az átmenő forgalomtól.

¹⁶A nagyvárosi környezetminőség egyik alapfeltétele a kedvező levegőáramlás biztosítása. Ez lényegében minden városrendezési terv alapkoncepciójának egyik meghatározója. Ez az állítás az 1960-as „Budapest és környéke általános városrendezési tervére” is vonatkozott. Ami pedig bekövetkezett, az intő példa egy jól ki-

dolgozott koncepció felrugására. Buda intenzív, a rendezési tervvel ellentétes beépítésével egyúttal veszélybe kerültek a főváros légcatornái. Az egyik az ÉNy-i, amely az Óbuda-solymári völgyön keresztül kapcsolatot biztosított a pilisi hegyvidékkel. Óbuda tömör, középmagas, a Dunával párhuzamosan elhelyezett épületei miatt azonban e légcatorna megszűnik. A másik a KNy-i, amely Németvölgy—Tabánon keresztül kapcsolatot teremtett volna a Budai hegységgel, ez a Naphegy beépítésével és a Duna-parti beépítés tömörítésével veszít erejéből. A harmadik, a DNy-i, amely az M1, M7 út vonalán a Budai-hegység déli lejtőjéhez vezet, Gazdagrét, Órmező és Kelenföld intenzív beépítésével veszített hatékonyságából.

¹⁷Az utóbbi időben, nem alaptalanul, Európa-szerte mind súlyosabb aggályok vetődnek fel a környezeti szennyeződés növekedése miatt, amely már az ökológiai egyensúly megbontását eredményezheti. A helyzet hazánkban is mind nyugtalanítóbbá válik: az alapvető környezeti elemek, a talaj, a víz, a levegő szennyeződik, a zajártalom fokozódik. A mezőgazdaságban a műtrágya használata az 1938. évi tízszeresére emelkedett, ugyancsak növekedett a különböző szerek alkalmazása. Az ipari szennyeződés és a fekáliák növelték a talaj kedvezőtlen állapotát. Vízkészletünk kétharmada felszíni (ennek 96% az országhatáron túlról érkezik és így a víz minősége tőlünk független), amelybe az ipari szennyvíz jelentős része tisztítatlanul jut. A felszín alatti vízkészletek — elsősorban bányászat következtében — helyzete romlik és kedvezőtlenül hat számos gyógyhelyre (hévízi tó, tapolcai tavasbarlang, a fővárosi hévizek, a tatai tavak). Az ország területének 90%-a — amelyen a lakosság 38% él — kimondottan szennyezett levegőjű. A szennyeződést az ipari (főleg az erőművek, a kohászat, a cementipar, a vegyipar, a közlekedés, különösen a gépjárművek: számuk az 1970. évi 239 ezerről 1985-re 1,5 millióra emelkedett) és a korszerűtlen fűtés (a szén, az olaj még 63%-os aránya) adja.

Korunk egyik sajátos jelensége a mind növekvő mennyiségű ipari és kommunális eredetű hulladék. Hazánkban körülbelül 20 millió m³-t tesz ki évente az ipari hulladék, fő forrásai a bányászat, a villamosenergia-ipar, a textilhulladék, az építőanyagipar (mintegy 1,4 millió m³ a kimondottan veszélyes) és mintegy 14 millió m³ a szilárd kommunális hulladék. A folyékony hulladéknak csak kb. 20%-át ártalmatlanítják.

A felsőfokú központokban a rendszeres szemétgyűjtésbe bekapcsolt lakások száma az 1970. évi 72,2%-ról 1980-ban 83%-ra emelkedett, de az országos átlag összesen 49,6% volt. Nem utolsó sorban ezzel is magyarázható, hogy ez időben 560 település ivóvíz

szempontjából veszélyeztetett. Kevés veszélyes hulladékgyűjtőmű van az országban (Dunaújvárosban, Százhalombattán és Balatonfűzfőn). Az országban csak egy szemétegytőmű van: Budapesten, amelyben a kommunális szemét 50—60%-a kerül hasznosításra. Emellett még a vízellátás és a csatornázás kiegyenlítően fejlődése következtében tovább nyílt a közműháló. Mindez jelentős mértékben kedvezőtlenül hat vízkészleteinkre, talajviszonyainkra.

¹⁸A települések, főleg a nagyobb városok, városagglomerációk tagoltságának az igénye, illetve annak megőrzése a települési környezet minőségének ugyancsak alapvető követelménye. Sajnos ebben az esetben is a főváros negatív példáját említhetjük. A fővárost és a környező településeket egyesítő 1949. évi törvény révén lényegében korszerű települési szerkezetet örökölt a főváros. Az 1960-ban készült „Budapest és környéke általános rendezési tervé”-nek lakóterület-fejlesztési koncepciója — ahogy már említettük — erőteljes rekonstrukciós műveleteket feltételezett a város elavult területein, illetve alternatívaként a város körül lakótelepülések felépítését javasolta. Sem az egyik, sem a másik koncepciót nem érvényesítették, noha ennek számos kedvező nemzetközi példája volt ismeretes. Pedig ezekkel le lehetett volna fékezni a város területének túlzott bővítését és ami még veszélyesebbnek bizonyult, a „szabad területek” rohamos felszámolását.

¹⁹A második világháború után bekövetkezett sérült városok újjáépítése, illetve rekonstrukciójuk egyik kedvező példája a vizek menti területek felszabadítása az oda nem való üzemi-raktári létesítményektől és megnyitásuk a mögöttes lakóterületek felé. Ilyen például Volgográd, a franciaországi Le Havre, a londoni vagy San Franciscó-i dokkok felszámolása. Hasonló hazai példát nemigen tudunk felsorolni, az ellenkezőjét viszont igen (pl. Budapesten a pesti rakpartot nem tudták megtisztítani — az egyébként is avult — közraktáraktól, hogy ezzel a mögöttes százezres lakosú és közhasználatú zöldterületet nélkülöző kerület kijuthasson a Dunához). A Budai-hegyvidék, a debreceni Nagyerdő, a pécsi Mecsekalja, a miskolci Görömböly-Tapolca megközelítését mindjobban eltorlaszolja a nagyobb arányú tömör beépítés.

²⁰Az idegenforgalom növekvő gazdasági szerepköre folytán a hétfői és évi pihenés színhelyének összerosódásából igen kedvezőtlen helyzet adódik: példa a legértékesebb nemzetközi jellegű üdülőterületek túlszűfolttsága (például a Balaton nyári napi csúcsai többszörösen meghaladják a tervben meghatározott maximális befogadóképességet, a Dunakanyar is közel van a túltelítődéshez). Ez népgazdasági méretekben is — túlfeszítve az ország közlekedési artériáit és eszközeit — felesleges energia- és időveszte-

seget okoz. Ezért rendkívül fontos szorgalmazni a pihenési-üdülési igények egy részének — elsősorban a hétfégi pihenésnek — a városkörnyéken történő kielégítését. Az üdülés-pihenés, sőt az idegenforgalom céljára is kedveznek városaink *környezeti adottságai*. Városaink egy része nagyobb folyók (Duna, Tisza, Rába) és nagyobb tavak mentén (Balaton, Velence), hegyalján, illetve erdőhöz csatlakozóan (Alpok nyúlványai, Mecsek, Villány-hegység, Cserhát, Bükk, Bakony) fekszik. Hazánk területének nagyobb része — szinte az egész Alföld és a Dunántúl nyugati pereme — *termálvizekben* gazdag. Több mint 500 kutat tártak fel eddig. Így ezeken a területeken, városban, város környékén 30—90 °C hőmérsékletű vízzel rendelkeznek, illetve megvan a kiaknázás lehetősége. Ez lehetővé teszi nyitott és fedett fürdők, uszodák létesítését. Még sok — idegenforgalom szempontjából is — kiaknázható lehetőséget rejtenek hazánk más természeti és művi adottságai. Érdemes megemlíteni a kereken 400 *bányatavat*, amelyeket, ritka kivétellel, spontán módon használnak.

²¹A környezet rekreációs befogadóképessége legjobb esetben empirikus eredetű rendszerre épül. Hogy mennyire általánosak (sommásak) az alkalmazott fogalmak, jól illusztrálja, hogy mit is takar az „erdőpark” fogalma. A városkörnyéki parkok több változatával találkozhatunk: erdőpark (kb. 90% erdő), réti park (kb. 50% nyílt rét), hidropark (kb. 50% vízfelület). Ezek jellemzői eltérőek egymástól. Ennek következtében ökológiai, fizikai és pszichofizikai tulajdonságuk más és más, ennek következtében befogadóképességük (eltartóképességük) is eltérő.

²²A magyarországi városépítés az európai városépítés szerves része, mert a városfejlődésre a belső indítékok mellett az európai fejlődésbe való beilleszkedésnek is hatása volt. Az ország földrajzi fekvéséből eredően a környező területek, gazdasági, politikai és kulturális hatásai a különböző korokban különböző erővel jelentkeztek. Az ország közvetítője — és gyakran ütközőpontja — volt a rajta keresztül egymással érintkezésbe kerülő északi és déli, nyugati és keleti társadalmi-kulturális szféráknak. Így a magyarországi városépítés az európai, szűkebben a kelet-közép-európai városépítés szerves része. De hagyományai, adottságai révén sajátos vonásokkal is rendelkezik. Az ezeréves magyarországi városépítésnek egyik jellegzetes vonása a kontinuitás és az újszerűségre való együttes törekvés. Az egymást váltó időszakokban a stíluskorszakok egymásra épülve, egymást kiegészítve formálták a városszerkezetet, a városképet. Emellett a kor igényeihez is alkalmazkodtak. Sajnálatos, hogy ezt az elmúlt évtizedek igen jelentős városépítési folyamatáról nem mondhatjuk. A kontinuitási törekvést csak né-

hány városunkban (Sopron, Eger, Kőszeg) észleljük. (Meggjegyezzük, hogy a kontinuitást nem kívánatos összetéveszteni a ma divattá vált nosztalgiahullámmal, amely gyakran eklektizáláshoz, sőt annak kiforratlan módozataihoz vezet.)

²³A városközpont funkcionális rendeltetésén túl, kétségkívül esztétikai vonatkozásban is a város legjelentősebb területe, annak egyéni arculatát tükrözi. A magyarországi új városok legnagyobb fogyatékosága a központképzés, a központ vagy még sem épült, vagy jelentős késedelemmel jött létre, és akkor sem mindig komplett. Ami megvalósult, az nem sok leleményességről és jellegzetességről tanúskodik. E központoknak nincs karakterük és ez a tény különösen érzékelhetővé teszi e városok lakóterületeinek lakótelepszerű megjelenését.

²⁴Korunk városfejlesztését kísérő egyik kedvezőtlen tünet a városok morfológiai egyensúlya megbomlásának és elszemélytelenítésének a veszélye. Hazánkban ez elsősorban a nagyobb városokra vonatkozik. Még a kiemelt történelmi és építészeti értéket képviselő városaink sem kerültek el az idegen testként beépült házgyári panel tömeges környezetromboló jelenlétét (Pécs, Székesfehérvár). Amellett, hogy a városfejlesztés mindinkább lakáscentrikussá vált, annak kialakításának módja, városszerkezeti-városképi következményei azonosan jelentkeztek az Alföldön és a Dunántúlon, a nagy- és kisvárosokban, az új ipari városokban és a régi városkultúrával rendelkező városokban egyaránt. Ezzel elszemélytelenítették ez országrészek, települések sajátos jellegét, egyéni arculatát.

²⁵Rohamosan fejlődő korunkban mind nagyobb felelősség a történelmi-építészeti értékek védelme. Hazánk nem érdemtelenül európai hírű városszemléletű műemlékvédelmére utal, hogy egész településrészeket nyilvánítottak védetté. Úgy véljük, hogy a nyilvánántartott névsort nem lehet teljesnek tekinteni, városaink többsége történelmi múlttal rendelkezik és sokkal nagyobb mértékben tartalmaznak kisebb-nagyobb összefüggő történelmi és művészeti értékű területeket, épületegyütteseket. A századforduló is helyenként jelentős értékeket hagyott maga után ennek intézményes védelméről gondoskodni kell.

²⁶A települések több szempontból csoportosíthatók, tipizálhatók (nagyságrend, jelleg, központi szerepkör morfológiai sajátosság, komfortszint stb. szerint). Hazai viszonylatban — a városállományra szűkítve — a tipizálást a fejlesztési célok differenciáltság megállapítása érdekében tesszük. Ezek szerint városaink alábbiak szerinti csoportosítását javasolhatjuk: nagyvárosi agglomeráció, nagyváros, ipari községek összevonásából fejlődő ipari középváros, ipari jellegű új középváros, jelentős történelmi városmaggal

és fejlett iparral rendelkező középváros, kevésbé fejlett iparral, de jelentős városi kultúrával rendelkező középváros, a középvárosi fejlődés útjára lépett kisváros, ipari jellegű, történelmi város-maggal, de kevésbé fejlett iparral rendelkező, üdülő jellegű kisvárosok, a városodás útjára lépett község („törpeváros”). Az ilyen csoportosítás révén lehetővé válik a településrendezés-tervezés irányelveinek és normatíváinak rugalmasabb kezelése. Valószínűleg a történelmi múlt, a helyi környezeti sajátosságok a fenti „típusok” további bontását teszik lehetővé és igénylik is. Végző fokon azért, hogy a tipizálás a fejlesztés-rekonstrukció *egyedi* jellegéhez minél közelebb kerüljön.

²⁷A nem kielégítő városi infrastruktúra helyzetében különösen érzékelhető a közúti hálózat fejlesztésének a lemaradása. A városok belső területei képtelenek levezetni a rohamosan növekvő gépjárműforgalmat. Az utak áteresztőképességének növelése érdekében felszíni forgalmi csomópont rendezésével gyakrabban találkozunk. Többszintes forgalmi csomópontok létesítésével azonban már kevésbé és akkor is aláméretezett az áteresztőképesség. Új tehermentesítő útvonalak, kiigazítások is ritkábban fordulnak elő, gyalogaluljáró rendszerek csak Budapesten, szórványosan néhány vidéki városban épülnek. Parkolóhelyek a belvároshoz tapadóan több helyen létesülnek, de parkolóház és nagy teljesítőképességű föld alatti garázs alig néhány (az is csak a fővárosban). Az elmaradottak arról tanúskodnak, hogy ma még nem beszélhetünk városaink forgalmi hálózatának intézményes és hatékony korszerűsítéséről.

²⁸Alapvető követelmény az új lakóterületek helyének kiválasztásában a környezetminőségi igények prioritása. Az elmúlt évtizedek nagyarányú lakásállomány-fejlesztési folyamatában nem ritka, hogy az új lakóterületek helyének kiválasztása, szerkezete, morfológiai felépítése nem illeszkedik a város struktúrájához, az adott terület környezeti sajátosságaihoz, az ökológiai követelményekhez. A hazai gyakorlatban nem volt ritka, hogy az építés helyét szennyezett levegőjű területen, zajos környezetben jelölték ki. Elég gyakori, hogy széthúzzák a város területét (esetenként kedvezőtlen irányba), nem veszik figyelembe a kialakult úthálózati rendszert, nem kapcsolódnak szervesen a meglévő főútvonal-hálózathoz és tömegközlekedési rendszerhez, ráépülnek a vasútvonalakra és a nagyforgalmú bevezető útra stb. Főleg Budapestről, de több nagyvárosból is számos kedvezőtlen példát lehetne idézni.

²⁹A 60-as években a magyar városok egyre jellegzetesebb rekonstrukciós problémájává vált a városközpontok korszerűsítése.

A kezdeti lendületet nagymértékben megtörte az Építésügyi és Városfejlesztési Minisztérium 1972-ben megjelent utasítása, amely a városközpontok átépítését, illetve a már megkezdettek folytatását miniszteri engedélyhez kötötte (ÉVM—OT). Ennek állítólagos oka az volt, hogy egy minisztertanácsi határozat szerint a lakásépítés előirányzatainak fejlesztése és a rendelkezésre álló anyagi eszközök célszerűbb felhasználása érdekében meg kellett akadályozni a „költséges” városközpontok kiépítését. Ez rendkívül vitatható intézkedés volt, újabb akadályba ütközött az avult és avuló belső magok rekonstrukciója-rehabilitációja. Még az „engedélyezett” folytatás is sokéves huzavonával járt és nem ritka jelenség a tartósan befagyasztott beruházás. Ezzel tartósan lelassult a városközpontjaink korszerűsítése.

³⁰Az ipartelepek szórtsága nemcsak örökség, hanem az elmúlt évtizedek iparpolitikájának terméke is. Ma már ez jellemző szinte minden magyar nagyvárosra. Így *Budapesten*, az ország legnagyobb ipari központjában a kerekén 400 000 főt foglalkoztató ipar 2800 ipari jellegű telephelyen működik (a 2000 m²-nél nagyobb területtel rendelkező üzemeket vettük számításba). Az ország két másik legnagyobb ipari központjában, *Miskolcon*, a több mint 50 ezer dolgozót foglalkoztató ipar 176 ipari telephelyen, *Győrben* a több mint 35 ezer dolgozót foglalkoztató ipar 129 telephelyen működik. Mind a három városban az ipar kisebb részben ipari területen, nagyobb részben lakóterületen helyezkedik el.

³¹A magyarországi nagyvárosok koncepciózus városközpont-rekonstrukciókat lényegében nem végeztek, pedig némelyikének erre nagy szüksége lenne (különösen Miskolcnak). Ezzel szemben a városközpontok rekonstrukciójának számos sikeresen megoldott példájával találkozunk közép városaink között. A helyben történő átépítés kiemelkedő példája a *salgótarjáni* rekonstrukció. A teljesen elavult, szinte értéktelen épületekkel beépült belső városmag és környékének teljes felszámolásával egy keskeny völgyben, néhez terepviszonyok között jött létre egy jó léptékű városközpont. Az átmenő forgalom kiváltásával a központ egy új belső tengelyre felfűzött terek és középületek sorozatából áll. A sport- és rekreációs területnek kedvező tengelykapcsolata van a központtal, szinte azt kiegészíti. A *kecskeméti* belső városmag rekonstrukciója jó példa a városközpont organikus bővítésére. A régi városközpontból kiemelték a nagymérvű járműforgalmat és így a városközpont jól megformált gyalogos központtá vált, kiegészülve néhány új épülettel. A régi és az új központ egy tengelyre felfűzött együttest képez. Az új központ jól igazodik a történelmi központhoz, impozáns méretű épületei révén új lépték jelenik meg

a városban, tömegelrendezése azonban elnagyolt. Szolnokon a lineáris jellegű városközpont kialakítása a város fejlődéséhez igazodóan az 50-es és a 70-es években a 4-es út mentén létesült, egymás mellett eltérő jelleggel és léptékben. A „régebbi” központ épületei jól egészítették ki a város századforduló körüli középületeit. Az újabb központ az előbbinél nagyobb léptékű, de kevésbé kiforrott együttes. Egy melléktengelyen helyezkedik el a vasúti pályaudvar, a hozzá kapcsolódó környéknek jó arányú beépítését kell még kiemelni. Figyelemre méltó koncepció az alapja a veszprémi városközpont-rekonstrukciónak: a történelmi városközpont konzerválása mellett egy új párhuzamos városközpont épült, ugyancsak a kevésbé értékes épületek teljes felszámolásával. Az új központ kissé kiesik a város centrumából, de az új városközpont-hoz csatlakozó lakóegységek léptékszerű megfogalmazásával és a régebbi negyed kedvező átépítésével aránylag jól simul a környezethez. Magának a központnak több vonatkozásban vitatható felépítését azonban nem lehet egyértelműen sikeresnek mondani.

³²Az elmúlt évtizedek városodása és városfejlesztési folyamatában meghatározó volt: *egyrészt* a népgazdasági tervek területi lebontásából adódó elhatározás. Ezeknek az egyes településekre eső hányada általában differenciált és ezen belül erőteljesen megyei központcentrikus volt. *Másrészt* a túlcentralizált hatalom adminisztratív politikai döntései (mint pl. a várossá nyilvánítás tömeges akciói). Így jelentkeztek a kedvező és kevésbé kedvező feltételek között fejlődő települések, illetve a stagnáló, sőt nem ritkán a visszafejlődés körébe tartozók. Indokolttá vált a fejlődés egyenlőségének igénye és a fejlődésben visszamaradt térségek és települések felzárkózásának elősegítése. De lehet-e, helyes-e éppen a piacorientált gazdaság esetében a települések fejlődésében esélyegyenlőségről beszélni?

Véleményünk szerint nem, mivel a település fejlődését elősegítő, meghatározó gazdasági, idegenforgalmi, kulturális és más erőforrásokért elkerülhetetlenül (és helyesen is) növekvő *verseny* alakul. És ebben döntő, hogy mit „kínálnak” ennek fejében a települések. Ebben a települési *helyi energiáknak* van döntő szerepük.

Ezek azok a település és környezete adottságainak és lehetőségeinek tényezői, amelyek elősegítik a település fejlődését, illetve befolyásolják annak mikéntjét. Ezek főleg a településtörténeti, a környezeti, a gazdasági, a szellemi, a társadalmi-politikai helyzetből adódnak.

IRODALOM

- ÁBRAHÁM K. 1986: *Környezetünk jövője*. Bp., Kossuth Könyvkiadó.
- ENYEDI GY. (szerk.) 1976: *A magyar népgazdaság fejlődésének területi problémái*. Bp., Akadémiai Kiadó.
- ENYEDI GY. 1980: *Falvaink sorsa*. Bp., Magvető.
- ENYEDI GY. 1988: *A városnövekedés szakaszai*. Bp., Akadémiai Kiadó.
- ERDEI F. 1971: *Város és vidéke*. Bp., Szépirodalmi Kiadó.
- FARAGÓ K. 1986: *Városrekonstrukció*. Bp., Tankönyvkiadó.
- GÁDOROSI F. 1981: *Lakás és lakóterület fejlesztése*.
Bp., Építésügyi és Tájékoztatási Központ.
- GERLE GY. 1974: *Környezet és településhálózat*. Bp., Akadémiai Kiadó.
- GERLE GY. 1982: *Tervszerű környezetfejlesztés*. Bp., Akadémiai Kiadó.
- GERŐ L. 1971: *Történelmi városrészek*. Bp., Műszaki Könyvkiadó.
- GRANASZTÓI P. 1971: *Budapest egy építész szemével*. Bp., Corvina.
- GRANASZTÓI P. 1972: *Ember és látvány városépítészetünkben*.
Bp., Akadémiai Kiadó.
- GRANASZTÓI P. 1974: *Az idő és a művek*. Bp., Magvető.
- GRANASZTÓI P. 1978: *Szép magyar városok egy építész szemével*.
Bp., Corvina.
- GRANASZTÓI P. 1980: *Budapest arculatai*. Bp., Szépirodalmi Kiadó.
- GRANASZTÓI P. 1982: *Építészet, városépítés, társadalom*.
Bp., Akadémiai Kiadó.
- HEGEDŰS M. 1973: *Gazdasági fejlődés és az urbanizáció*.
Bp., Akadémiai Kiadó.
- KÖSZEGFALVI GY. 1976: *Településfejlesztés és infrastruktúra*.
Bp., Műszaki Könyvkiadó.
- KÖSZEGFALVI GY. 1978: *A korszerű ipartelepítés alapjai*.
Bp., Műszaki Könyvkiadó.
- KÖSZEGFALVI GY. 1982: *Regionális tervezés*. Bp., Műszaki Kiadó,
Építésügyi és Tájékoztatási Központ.
- KÖSZEGFALVI GY. 1985: *Településfejlesztés, településpolitika*.
Bp., Kossuth Könyvkiadó.
- LACKÓ L. 1988: *Területi fejlődés, politika, tervezés*.
Bp., Akadémiai Kiadó.
- MEGGYESI T. 1985: *A városépítés útjai és térútjai*.
Bp., Műszaki Könyvkiadó.
- PERÉNYI I. 1970: *A város központja*. Bp., Műszaki Könyvkiadó.
- PERÉNYI I. 1972: *Településtervezés*. Bp., Tankönyvkiadó.
- PERÉNYI I. 1975: *Városi környezet — városépítészet*.
Bp., Akadémiai Kiadó.
- PERÉNYI I. 1976: *Város — ember — környezet*. Bp., Műszaki Könyvkiadó.
- PERÉNYI I. 1978: *Városépítéstan*. Bp., Tankönyvkiadó.
- PERÉNYI I. 1979: *Korunk urbanisztikája*. Bp., Műszaki Könyvkiadó.
- PERÉNYI I. 1984: *A lakókörnyezet: adottságok és lehetőségek*.
Bp., Kossuth Könyvkiadó.

- PERÉNYI I. 1987: (főszerk.) 1987. *Urbanisztikai kézikönyv.*
Bp., Építésügyi és Tájékoztatási Központ.
- POGÁNY F. 1976: *A szép emberi környezet.* Bp., Gondolat.
- PREISICH G. (szerk.) 1973. *Budapest jövője.* Bp. Műszaki Könyvkiadó
- PREISICH G. (szerk.) 1974: *A városépítésről.* Bp., Kossuth Könyvkiadó.
- RADÓ D. 1983: *Városok zöld szigetei.*
Bp., Építésügyi és Tájékoztatási Központ.
- RADÓ D. 1987: *Zöldfelület-gazdálkodás.*
Bp., Építésügyi és Tájékoztatási Központ.
- SZÉKELYNÉ EGRI ZS. 1979: *Az épített környezet védelme.*
Bp., Műszaki Könyvkiadó.
- SZIRMAI V. 1988: *„Csinált” városok.* Bp., Magvető.
- TÓTH J. 1988: *Urbanizáció az Alföldön.* Bp., Akadémiai Kiadó.
- VIDOR F. (szerk.) 1979: *Urbanisztika.* Bp., Gondolat.
- ZOLTÁN Z. 1978: *Településgazdaságtan.* Bp., Tankönyvkiadó.
- ZOLTÁN Z. 1979: *Az infrastruktúra térbeli rendszeri és területi hatásmechanizmusa.* Bp., Akadémiai Kiadó.
- ZOLTÁN Z. (szerk.) 1980: *A változó Alföld.* Bp., Tankönyvkiadó.
- ZOLTÁN Z. 1981: *A dinamikus nagyváros.* Bp., Magvető.

The Theoretical Basis of Innovation in Urban Development and Planning

by Imre Perényi

(Summary)

As the end of millennium is coming closer we have to face a great deal of problems. What consequences can socio-economic and technical-technological development and its coming new period have on urban development and how much correction, development and change of views do they require in the field of urban sciences? How permanent will be those concepts which were formulated in the first third of the twentieth century and determined the international and national urban planning and development of postwar period?

After the Second World War we were informed of the concepts of urbanism accepted on the Fourth Congress of CIAM in 1933 in Athens and later they have become generally known as the Charta of modern urban development.

Hungarian urban studies - starting from the preconception of the primary importance of the theoretical foundation of urban development and planning - as early as in the 1950s overpassed the theories of the "functional city" formulated in the Charta of Athens. In the 1960s and 1970s in international publications and in public opinion more and more views were expressed against the practice of urban planning because of its totality and inhumanity and because of not being in harmony with social and national characteristics and the environment. In 1976 the United Nation's "Habitat" Conference dealing with the problems of human settlements worked out the details of different, more realistic kind of proposals concerning urban development, urban planning land economy and the development of communal infrastructure.

Thus it was not surprising, that the Macchu Picchu Charta accepted at the Mexican Conference of the International Association of Architects in 1979 admitting the merits but at the same time expressing the shortcomings of Athens Charta tried to give an overall view of all the

theories accumulated in the field of architecture and urban planning. The ideas on communal systems were criticized in a similar way, mainly for their inflexibility.

We have to answer with a definite "no" for the question asking if the dominating urban scientific theories are the only reasons for the undeniable shortcomings of urban planning in Hungary. There are several reasons of these shortcomings. One of them is that during the accelerated process of urban development different and not coordinated sectorial interests were realized instead of the integrated concept of urban planning. The other reason originates from the fact that economic slogans suppressed human ecological and aesthetic aspects of urban planning and only the local interests of customers and builders were expressed. Another reason originates from the insufficient professional knowledge of participants in the process of urban development. No doubt our attitude towards the problems in the field of urbanism is influenced in a positive and a negative way by the trends of the European theories of urbanism and by the possibilities and limits for their simplified reception in Hungary.

It is not new, that urban studies serving and determining the process of urban development and planning are not only a mere collection of everlasting principles, but they form a doctrine based on a constantly changing process. This doctrine adapts its principles to the latest results coming from practice and tries to learn as much as possible from its errors.

The reforms in the society and the economy have an effect on the industrial structure, the enterprises and the employment. Their development will bring fundamental changes in the society, the living conditions and living standards. As these changes are connected with the opening up of a society they will lead to a democratic development as well.

Thus the forming new period of socio-economic development requires fundamental changes in the urbanization process as well. Both society and economy need an improvement in settlement environment a higher level of infrastructural supply both qualitatively and quantitatively and a more healthy environment for working places and homes, better

recreational facilities etc. All these things give a good reason of developing and defining the urbanism of our time, its principles and methods with the demand of change and renewal. These principles of course have to be adapted to Hungarian situation. It should be emphasized it is man himself who stands in the center of the urbanization process and urban development and his living conditions require the priority of the state of environment when forming the settlement that is the scenery of his life.

If we want our urban development to be modern and to be in harmony with the progressive European trends and at the same time to have a special Hungarian style with its special national and regional features then changes in attitudes have to expand to this area too. Urban planning both as a science and as a practice is characterized by foresight and the pursuit of new trends.

But at the same time the past of Hungarian urban planning justifies that the pursuit of continuity was also its special feature. The constructions in the successive periods have completed each other in forming the urban structure, the urban landscape, the system, the character and the structure of Hungarian settlements.

Thus we can draw the conclusion that many principles of forming settlement environment must be reconsidered. We have to formulate more comprehensive and more durable principles which can harmonize with the needs after the turn of century too.

We do not refuse many of the principles of the Athens Charta which proved to be able to survive in the great urban development process after the Second World War but we would like to modify, to correct and to develop them.

An environment oriented urban development and planning process needs different objects, methods, norms and a restructuring in technical and legal regulations than the ones we are having at present. It should make possible for the residents of settlements to get involved in planning and development processes bearing in mind the unity of individual, group and communal interests. Thus the modernization of urban development and planning needs changes from three aspects; conceptual, methodological and organizational. The development should be mainly a conceptual one.

Complexity should be dominant in the whole process of development enforcing functional, regular and technical requirements in such a way that the environmental, aesthetic and psychological aspects should have a greater importance. Functional composition and regional arrangement should characterize the whole system.

Our paper concentrates on the conceptual questions and gives a detailed survey of the following problems:

- The evaluation of the functional, territorial and network system of settlements from the point of view of system theory;
- The effective ways of their transformation and renewal;
- The conditions to set up human ecological requirements based on the state of environment and environmental culture;
- The aesthetic requirements in changing the environment; the aspect of continuity, the expression of national and environmental features and the protection of historical and architectural values;
- The effectiveness of transforming and renewing settlements and their macro-environments under the constantly changing conditions and interactions;

The problems discussed in my paper indicate the necessary tasks based on the following principles:

1/ A settlement consists of restricted but after a time changing spatial units creating monofunctional or polifunctional systems. These systems at the same time also become definite parts or elements of a superior (regional, national) spatial and network system.

The vitality of settlement environment is based on the adequate connections between inner-settlement and outer settlement areas the latter being in close relation with inner settlement networks.

On the one hand however the unity between the natural and man-made environment as an integrate part of the process of socio-economic development must be kept in mind, on the other hand changes or development in the structure of settlement, in its territorial and network system and in its basic establishments must take place in an organic way.

2/ One of the central problems of urban development is the requirement of making a built up area or in a narrower sense an urban area, where environment can protect against the harmful effects of urban life caused by the unavoidable human activities and the concentration of population. These harmful effects are air-, soil-, water pollution and the harm of noise caused by industry, traffic and large crowds. The environment should also ensure favorable conditions for living and working as well as facilities for education, physical culture, training and education.

3/ We have to build community areas where different communities can be organized and communal life can awake the sense of belonging to a community and to a society.

Apart from these material factors we also aim at the atmosphere of residential architecture. The human, aesthetic outlook of the environment should arouse positive which relax, calm down and inspire the spectator at the same time. These requirements can be manifested both in the micro- and macro environment and can be applied to the formation of the whole settlement.

4/ In terms of settlement environment efficacy should cover on the one hand all kinds of communal supply, social and health care, possibilities and conditions of employment, institutions of administration and social organizations in the optimal system of land use, on the other hand it should be manifested in an optimal level of social expenses necessary for the foundation, maintenance, operation and development of the above mentioned institutions.

Problems of the economical kind are extremely complex. They cover the fields of regional development and land use concerning the site selection either for a whole settlement or just for a part of a settlement. They can refer to a whole settlement not only to a certain part of it. They can appear in the process of forming new settlements or in developing the already existing ones.

Urban development and planning practically is a process of seeking the most optimal solutions of a problem that is selecting the best one from alternatives. In general urban planning means the expression of qualitative and quantitative interests.

Apart from applying the principles discussed in the above four aspects, it seems reasonable to note that the systems and factors mentioned here cannot be subordinated to each other which means that we must not forget to keep up the unity during the process of settlement shaping or reshaping.

The seeking for the unity has to be also manifested in taking the aesthetic, human ecological and economical aspects of the given settlement into consideration. when wanting to fulfil functional needs. The organization of territorial and network system of settlements and their surroundings, their relation to each other and to their environment all have an effect on the natural living conditions of the inhabitants on the rentability of production and transport and on the outlook of the whole settlement.

It is natural that the different size, type and central role up to a certain extent define different features of the land use and structures of settlements and their environment and indicate special requirements of forming them. Historical, environmental and local features also give special characteristics to this process.

ПЭРЕНИ, ИМРЭ

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ПРЕОБРАЗОВАНИЯ ПЛАНИРОВАНИЯ БЛАГОУСТРОЙСТВА ПОСЕЛЕНИЙ (Резюме)

Приближаясь к рубежу тысячелетия возникает ряд вопросов: какое воздействие оказывает новый этап социально-экономического и технико-технологического прогресса в Венгрии на развитие поселений, в какой степени он требует поправки, усовершенствования и изменения подхода в урбанистике? В какой мере останутся прочными с точки зрения будущего теоретические тезисы, оформленные в первой трети двадцатого века и определяющие отечественное и зарубежное градостроительство и благоустройство городов?

После второй мировой войны и нам стали известными основные тезисы урбанизации нашего века, принятые на IV-ом конгрессе CIAM в 1933-м году в Афинах и ставшие потом Уставом современного градостроительства. Исследование по отечественной градостроительной науке исходило из принципа, по которому исследование должно ставить себе главной целью теоретические обоснование благоустройства и планировки поселений, и по сути дела превышало принцип „функционального города“, оформленный Афинским Уставом.

В 60-х и 70-х годах в международной специальной литературе и даже в логической общественности укрепляются критические замечания о тотальном, негуманном характере градостроительства, который не отражает ни общественного, ни национального характера, не приспосаблиется к свойствам окружающей среды. В 1976-м году в Ванкувере в рамках ООН состоялась конференция „Хабитат“, занимавшаяся человеческими поселениями и разработавшая более реальные рекомендации по вопросам развития и планировки поселений, территориального хозяйства и коммунальной инфраструктуры. Так не оказалось неожиданным и стремление, так называемого Устава Мачу Пиччу, принятого Генеральной Ассамблеей Международного Союза Архитектов в Мехико в 1979-м году. Признавая значение Афинского Устава, но соизнавая и его недостатки, он старался подытоживать все принципы, накапливающиеся с тех пор в области архитектуры и градостроительства. Подобным образом были подвергнуты критике теоретические тезисы селитебных систем, прежде всего из-за их натянутости.

Если задаем вопрос, разве существующие недостатки градостроительства в Венгрии объясняются исключительно господствующим подходом урбанистики, однозначно следует дать отрицательный ответ. Причины недостатков отечественной урбанизации являются сложными: с одной стороны объясняются тем, что в ходе ускоря-

ющей урбанизации вместо комплексного градостроительского подхода осуществлялись несогласованные друг с другом отраслевые аспекты, с другой стороны тем, что аспекты гуманной экологии и эстетики, требуемые градостроительством передвинулись на второй план в пользу рентабельности, появлялись местные интересы строителей но также тем, что эрудиция участников в процессе развития поселений на достигала необходимого уровня. Что касается нашего урбанистического подхода, на него несомненно воздействует и положительно и также отрицательно — урбанистическое направление данного периода в Европе, так же, как его прием, упрощенный из-за отечественных возможностей и ограничений. Уже давно известно что градостроительная наука, определяющая благоустройство и планировку поселений не является сборником вечных принципов, но доктриной, строящейся на постоянно изменяющемся процессе она приспособляет свои принципы к новым достижениям практики и учится на ошибках.

Реформа, проведенная в обществе и экономике преобразовывает структуру промышленности, предпринимательства и распределение населения по профессиям, вызывает качественные изменения в обществе, экономике, образе жизни и жизненном уровне. Так как это сочетается со значительными общественными перемещениями, реформа становится возбудителем демократического развития. Таким образом формирующийся новый этап социально-экономического процесса предъявляет определенные требования к процессу урбанизации. Общество и экономика одинаково требуют более полного и развитого (как количественно так и качественно) инфраструктурного снабжения, более здорового места работы и места жительства, более эффективных возможностей отдыха и т. д. Все это обосновывает факт, что накануне двадцать первого века необходимо опять определять и развивать урбанистику нашего времени, ее принципы и методы, так же, как применять их на практике. Следует подчеркнуть, что в центре урбанизации, градостроительства стоит человек. бытовые условия которого требуют соблюдения принципа качества окружающей среды при создании населенных пунктов.

Если мы хотим добиться того, чтобы градостроительство с одной стороны становилось современным и приспособлялось к европейским стремлениям, с другой стороны оно имело венгерский национальный характер со своими ландшафтными свойствами, то изменение подхода должно учитывать и это. Градостроительство как научная и одновременно практическая деятельность характеризуется предусмотрительностью и стремлением к новостям. Однако в то же время прошлое венгерского градостроительства свидетельствует о том, что характерной чертой является стремление к непрерывности: произведения разных эпох строятся друг на друга, добавляются друг друга, форми-

руя таким образом структуру и облик города, в конечном счете порядок венгерских поселений, их облик и структуру.

Следовательно можно прийти к выводу, что необходимо опять передумывать немало принципов формирования окружающей среды поселений и следует создавать более обширные принципы, которые смогут приспосабливаться к потребностям, возникающим в двадцать первом веке. Не хотим отвергать принципы Афинского Устава, оказавшиеся жизнеспособными во время крупных градостроительств после второй мировой войны, однако их следует уточнять и развивать на основе накопленного опыта.

Благоустройство и планировка поселений, направленные на качество окружающей среды требуют в некоторой мере нового содержания, дифференцированной методики и нормативной системы, пересмотренного технического и юридического регулирования, учитывающего единство частных, групповых и коллективных интересов от использования территории до застройки. Кроме того необходимо вовлекать население в целый процесс планировки и реализации.

Таким образом благоустройство и планировка поселений требует задач в следующих трех аспектах: *в плане содержания, методики и организации.*

Модернизация, прежде всего, должна носить характер, касающийся содержания. В подходе планирования должна осуществляться целостность таким образом, что кроме выполнения функциональных и технических требований должны подчеркиваться аспекты гуманной экологии, охраны окружающей среды, эстетики и психологии. Средство планирования должно характеризоваться структурой, соответствующей системе и региональным рассмотрением.

Данная научная работа исследует в первую очередь вопросы содержания и подробно занимается следующими проблемами:

- Пересмотрка методом системного подхода территориально сетевой структуры по территориальным функциям, эффективные способы формирования возобновления;
- Условия выполнения требований гуманной экологии в отношении качества и культуры окружающей среды;

В образовании и возобновлении окружающей среды поселений потребность в эстетичности, подход непрерывности, осуществление национального характера и специфичностей окружающей среды, так же, как защита исторических и архитектурных ценностей;

- Проекция эффективности образования и возобновления поселения и его макросреды в процессе изменяющихся условий и взаимных воздействий.

Рассмотренные проблемы излагают задачи исходя из следующего:

1) Поселение состоит из определенных но изменяющихся территорий, составляя охватывающие монофункциональные и полифункциональные системы – которые одновременно являются разграничиваемыми элементами высшей (региональной, общегосударственной) территориальной и световой системы. Жизнеспособность окружающей среды поселений доказывается правильным формированием системы, создающейся между территориями и сетями на территории или вне населенного пункта следует принимать во внимание с одной стороны единство природы и искусственной окружающей среды – как неотъемлемого элемента социально-экономических процессов. С другой стороны необходимо учитывать, что изменения, происходящие в структуре поселения в его территориально-сетевой структуре, в определении основных учреждений должны происходить органически.

2) Одним из важнейших вопросов благоустройства и планировки поселений является требование, по которому следует стремиться к построению окружающей среды поселений, в результате которого окружающая среда с одной стороны защищает от вредностей урбанизации, от загрязнения воздуха, почвы и вод, причиняемого промышленностью, транспортом и огромным количеством людей, так же, как от вредностей шума. С другой стороны окружающая среда поселений должна позволять благоприятную среду местожительства и места работы, образование, воспитание, возможности спорта и культурного отдыха.

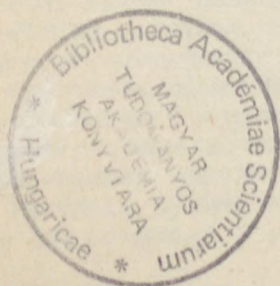
3) Необходимо стремиться к созданию построенной окружающей среды, с помощью которой с одной стороны можно организовать коллективы разной величины, в которых развивается формирование общественной жизни, чувство солидарности и общественная приверженность. Кроме этих объективных условий имеет большое значение и архитектурная атмосфера жилого района. С другой стороны гуманный, эстетичный облик должен вызывать положительные чувства в наблюдателе, которые успокаивают и воодушевляют. Эта потребность проявляется как в отношении микро- так и макросреды, также понимается в формировании целого населенного пункта.

4) На поселениях эффективность должна проявляться с одной стороны как всестороннее снабжение населения, его социальное положение и условия здравоохранения, общественное самочувствие, возможности и условия труда, учреждения, обеспечивающие административные и общественные организации в оптимальной системе использования территории, с другой стороны как оптимум общественных затрат, необходимых для создания, содержания и развития вышеупомянутых учреждений. Проблемы, требующие экономической поддержки разнообразны, они возникают в области разви-

тия и благоустройства, выбора места населенного пункта в отношении целого поселения или его отдельной части, также создаваемого или уже функционирующего и развиваемого поселения.

Благоустройство и планировка поселений на всех уровнях представляют собой действие, которое в сущности есть поиск оптимального решения данной задачи, выбор самой подходящей возможности решений: в большинстве случаев следует выполнять количественные и качественные требования.

Кроме этих принципов, изложенных в четырех аспектах целесообразно иметь в виду то, что нельзя подчинять упомянутые системы и факторы друг другу, следовательно в процессе формирования и реконструкции поселений необходимо принимать во внимание сохранение единства. Стремление к единству и должно проявляться в том, что эстетические, гуманно-экологические и экономические аспекты поселения нельзя терять из виду в ходе удовлетворения функциональных потребностей. Каким образом организуются территориально-сетевые системы в поселении и в его окрестностях, какое отношение имеют друг к другу и к охране окружающей среды – это оказывает влияние на здоровые бытовые условия населения, на экономичность производства и поставки, так же, как на облик поселения. Разумеется, величина и центральный круг деятельности, отличающиеся друг от друга дают разнообразные черты использования территории и структуры поселения и его окрестности, в конечном счете предъявляя специфичные требования к формированию окружающей среды целого поселения. Вследствие исторических и местных специфичностей задача имеет единоличный характер.





1557

155,— Ft

NAME