

Fordulópont és ellentmondások az urbanizációban

Előzmények

Az európai kontinens nyugati felén a XVIII. század fordulójától lejátszódó ipari forradalom fordulatot hozott az urbanizáció előrehaladásában. Angliában a városi népesség aránya már a XIX. század közepére meghaladta a falusi népességét, de a Zollverein keretébe tartozó német államokban is 20%-ról 40%-ra ugrott a nemi agrár népesség aránya az 1830-at követő három évtizedben. A XIX. század a robbanásszerű városodás korszakává vált: London lakossága 1850 és 1910 között négyszeresére ugrik, és eléri a 7,5 milliót. Glasgow és Liverpool kilenc-, illetve nyolcszorosra növeli lakosságát. Egyetlen évszázad alatt tizenegyszeresre bővül München; Berlin 177 ezres városból 2 millió, Párizs 660 ezer lélekszámról 2,4 milliós metropolisszá duzzad.

Kelet-Európában a XIX. század — a gazdasági fejlődés eltérő útjai, az agrárjelleg konzerválódása következtében — nem hozott urbanizációs fordulatot. Az 1880-as évek közepén Oroszországban a városi lakosság aránya alig haladta meg a népesség 12%-át, Bulgáriában pedig mindössze 6%-át.

Nem volt lényegesen kedvezőbb a helyzet Magyarországon sem. A társadalom elmaradott immobilitását jelzi, hogy minden ezer lakos közül még 1890-ben is 735 ugyanabban a községben (!) lakott, ahol született, s mindössze 93 hagyta el megyéjét is. A XIX. század közepétől megindult városodás csak lassan haladt előre. 1870-ben a 20 ezres lélekszámot meghaladó városok száma mindössze 33 volt. Az ország akkor 15,5 millió lakosából mindössze 1,1 millió, 7% élt városokban. 1890-ig ez az arány csak 10%-ig emelkedett. Még a XIX—XX. század fordulója körül viszonylag jobban nekilendülő iparfejlődés sem változtatta lényegesen meg az ország gazdasági struktúráját, s ezzel urbanizációs fejlettségi szintjét. Az 1910. évi népszámlálás idején azonban már a városi népesség aránya 18%-ot tett ki. A 3 millió városi lakos kereken egyharmada egyetlen városban, az egyedüli európai útemben fejlődő fővárosban, Budapesten található. Az 1850-ben még csak 140 ezer lakosú Budapest (Buda és Pest közigazgatási egyesítésére ugyan csak 1873-ban került sor) lélekszáma 1880-ra 370 ezer főre, 1910-re pedig — a környező elővárosi gyűrűt is figyelembe véve — már 1 millió lélek fölé emelkedett!

Az iparosodás kései megindulása és gyengesége tehát a XX. század elejéig sem teremtette meg az urbanizációs fordulat Nyugat-Európára jellemző jelenségeit.

Az ezt követő fél évszázad a II. világháború végéig sem hozott gyökeres fordulatot. Az általában kedvezőtlen európai konjunktúra-viszonyok mellett a magyar gazdaságot ért nagy háború utáni megrázkódtatás: az Osztrák—Magyar Monarchia és azzal egyidejűleg a soknemzetiségű Magyarország felbomlása — melynek nyomán a háború előtti országterület kereken egyharmadán a régi lakosságszám mintegy 40%-a maradt az új határok között — hosszú ideig nehezen kiheverhető gazdasági zavarokkal párosult. Az ipar lassú fejlődése, negyedszázad alatt elért 76%-os növekedése (azonos országterületen az 1913. évi termeléshez képest az 1943. évi háborús csúcsponton) s a nemzeti jövedelem ennél is lassúbb, évi átlagban 1,5% körül mozgó emelkedése a század eleji gazdasági-társadalmi struktúra megmerevedésével járt. Az agrárnépesség aránya az 1910. évi 57%-ról 1941-re is éppen csak 50% alá szorult vissza, míg az ipari népesség 21%-ról mindössze 25%-ra emelkedett.

A XX. század második negyede tehát ugyancsak nem válhatott a gyors urbanizáció korszakává. Ennek ellenére az I. világháború utáni Magyarország urbanizációs szintje nem kismértékben emelkedett. Ennek legfőbb tényezője azonban sajátos módon az említett, békeszerződések nyomán bekövetkezett területváltozás volt.

Budapest szerepe ugyanis az új helyzetben ugrásszerűen emelkedett. A főváros gyáriparának részesedése pl. az ország ipari termelésében a korábbi 28%-ról 50%-ra ugrott. Az új országterületen tulajdonképpen Budapest maradt az egyetlen olyan központ, amely az ország más területére jelentős hatást gyakorolt. Annál is inkább, mivel az országon belüli távolságok rendkívül lecsökkentek s a legtávolabb fekvő vidéki városok is legfeljebb jó 200 km-re voltak a fővárostól.

A korábban is egyedül európai szintű Budapest lakosság száma is nőtt, nem utolsósorban a volt nemzetiségi területekről visszaáramló tisztviselőkkel, s a környező településekkel együtt a 7,8 millióra csökkent országos lakosság számából több mint 1,2 millió fő 1920-ban Budapesten lakott. A városi lakosság, elsősorban Budapest további növekedése révén az ország lakosságának egyharmada fölé emelkedett. Nem utolsósorban azért, mert egyedül Budapest és környékének lakosság száma erre az időre már megközelítette az 1,8 millió főt, s ezzel az ország városi lakosságának mintegy felét tette ki.

A II. világháború végéig tehát az elmaradott városodás, falusi-agrár túlsúlyú népesség, s egyetlen, tulajdonképpen túlméretezett nagyváros jellemezte Magyarország urbanizációs szintjét.

Iparosítás — fordulat a városodásban

A súlyos háborús károsodás helyreállítása s a háború után bekövetkezett — e keretek között természetesen nem tárgyalható — alapvető politikai és társadalmi átalakulás talaján, vagyis a II. világháborút követő negyedszázadban a gazdaságfejlesztés szocialista stratégiája jegyében végrehajtott gyors iparosítás valóságos urbanizációs fordulatot eredményezett.

A feszített ütemű iparosítás nyomán az ország agráripari struktúrája gyors átalakuláson ment át: a század eleje óta alig változó, 50—60% között mozgó agrárnépesség kimozdíthatatlan túlsúlya megtört. Az ipar rendkívüli dinamizmusára jellemző termelési volumenének — 1950-től 1970-re — évente átlagosan mintegy 10%-os emelkedése, ami a termelés nettó értékét a kiinduláshoz képest mintegy ötszörösére emelte. A gyors iparosítás elsősorban a fejlesztés extenzív forrásainak maximális mozgósítása eredményeként következett be: az iparban alkalmazott munkaerő a keresők 19%-áról 32%-ára ugrott, s a háború előtti szint 6—7-szeresét elérő felhalmozásból előteremtett beruházási tevékenység 40%-a az ipar fejlesztését szolgálta. Az iparosításhoz felhasznált eszközök jó részét — a felhalmozástól a munkaerőig — a mezőgazdaságból teremtették elő; onnan szívták el és koncentrálták az iparba. A mezőgazdaság fejlődése ezért nem tarthatott lépést az iparosodás ütemével, sőt a világviszonylatban általában gyors (évi 2% körüli növekedési rátával kifejezhető) növekedéssel sem, s az agrártermelés bruttó értéke — évi átlagban — csak 0,7%-kal emelkedett, vagyis a mezőgazdaság bruttó termelése csupán mintegy a harmadával haladta meg a háború előtti szintet.

Az ipar gyors fejlődése — az ipar jellegéből adódóan — a városodás hatalmas lendítő erejévé vált. A gyorsan bővülő ipar hatalmas tömegeket szívtott a városokba vagy éppen ezáltal várossá duzzadó településekre. Az urbanizáció előrehaladásának rendkívül szembetűnő folyamata bontakozik ki a városi lakosság ugrásszerű emelkedésének adataiból: 1949 után a városok népessége kerekén 1 millió fővel, 28%-kal nőtt, s míg 1949 elején az összlakosságnak csak több mint egyharmadát tette ki, 1970-re a városok lélekszáma már megközelítette az összlakosság felét.

Az urbanizáció folyamatában továbbra is jellegzetes szerepet játszott Budapest.

A központi fekvésű, hagyományosan gazdasági, igazgatási-politikai és kulturális központként funkcionáló főváros változatlanul fontos szerepet játszott az iparosodás időszakában. Az állami szektor beruházásainak 1950 és 1966 között 36%-a Budapestre és környékére esett. A munkába bevont tömegek legnagyobb része, 54%-a is itt talált alkalmazást.

A főváros és környéke tehát rendkívüli fejlődésnek indult. Közigazgatásilag ennek 1949-ben vetették meg az alapját, amikor a környező és valójában Budapesthez nőtt helységeket jogilag is a fővároshoz kapcsolták. A századforduló körül fejlődésnek induló és a két világháború között kiépülő Budapest körüli elővárosi gyűrű ezzel a főváros részévé vált. Ezzel a közigazgatási lépéssel azonban jórészt csak megkezdődött a két és félszeresére nőtt Nagy-Budapest kereteinek valóságos kitöltése, a peremkerületek valóságos, szerves integrálása a fővároshoz.

Budapest lakossága 1941-ben 1,16 millió főt tett ki, s ez a lélekszám a közigazgatásilag önálló peremkerületek lakosságával együtt elérte az 1,71 milliót. A lélekszám a háborús pusztulás nyomán 1949-re a kibővült Nagy-Budapesten 1,59 millióra csökkent, 1970-re viszont már elérte a 2 milliót. Ugyanakkor a főváros körüli újabb településgyűrű, vagyis a 44 Budapesthez kapcsolódó település gyarapodása a főváros népességnövekedésének további fontos tényezőjévé vált. A fővárosi letelepedés korlátozása és a lakásszerzés akadályai ugyanis a Budapestre áramló tömegek jelentékeny részét éppen az agglomeráció külső övezetébe vonzzák és kötik le. Ezen övezet egyes helységeinek lakossága ugrásszerűen nőtt: Érd lélekszáma például 1930-ban még 6 ezer főt sem tett ki, 1949-ben több mint 16 ezerre, 1970-re viszont már több mint 31 ezerre emelkedett. Dunakeszi lélekszáma ugyanezen periódusban 8 ezerről közel 19 ezerre. A Budapest körüli újabb gyűrű lakosságnövekedése 1949 és 1960 között, amikor Budapest lélekszáma évente 1,5%-kal emelkedett, elérte a 2,3%-ot. 1960 és 1970 között a budapesti 1%-os növekedéssel szemben már egyenesen 2,8%-os évi emelkedés figyelhető meg. Ennek nyomán a Budapest körüli újabb gyűrű 1949-ben 206 ezer főt számláló lakossága 1960-ra 260 ezerre, 1970-re pedig 331 ezer főre gyarapodott.

A Budapest-agglomeráció lakosság száma ezzel az 1949. évi 1,8 millióról 1970-re közel 2,3 millióra ugrott. A Budapest környéki települések egyre inkább a fővároshoz kapcsolódó lakóövezetté válnak. (Korábban ez az övezet elsősorban mezőgazdasági tevékenység színtere volt. 1938-ban a Budapestre szállított tej és zöldség több mint fele a 100 km-en belüli s leginkább közvetlenül környező községekből származott. 1965-ben a felhozatalnak már csak 6, illetve 13%-a.)

A régi és új lakosság zöme a fővárosba jár dolgozni, ún. ingázó. Naponta mintegy 250 ezer ember utazik fel fővárosi munkahelyekre, többségükben a környező községekből. A Budapest-agglomerációban koncentrálódik tehát Magyarország lakosságának több, mint egyötöde, s ezzel az összes városi lakos kerekén fele.

Budapest rohamos fejlődése mellett az urbanizáció előrehaladásának másik legfőbb színtere a 100 ezres lélekszámot megközelítő vagy elhagyó 5 vidéki nagyváros — Miskolc, Debrecen, Szeged, Pécs és Győr — jelentős növekedése volt.

Az 5 város lakosainak száma 1950 és 1970 között több mint 50%-kal nőtt, és együttesen végül is megközelítette a 680 ezer főt. Míg a városi népességszám növekedésének 37%-a tehát Budapestre esett, addig a növekedés több mint egyötödét az 5 vidéki nagyváros szívtá fel. Ez utóbbiak területén jelentős, egyes esetekben 20—40 ezer munkást foglalkoztató ipar települt.

Megindult egyes vidéki nagyvárosok vonzáskörének kibővülése is, amit világosan jelez, hogy egyes városok jelentősebb területi bővülése mellett nagyszámú ingázó jár be dolgozni a vidéki nagyvárosok gyáraiba, főleg Miskolcra és Győrbe. Az összes ingázók létszáma az 5 nagyváros esetében eléri a 100 ezer főt. Magyarország lakosságának tehát további mintegy 7%-a összpontosult az öt „második vonalbeli” városban, ami egyben azt is jelentette, hogy az összes városi népesség mintegy 14—15%-a.

A városodás harmadik fontos mozzanatát az iparosítás során keletkező új városok születése és fejlődése alkotta. A legnagyobb ipari létesítményekhez kapcsolódva úgyszólván a semmiből vagy jelentéktelen községek helyén épült fel Dunaújváros, Komló, Kazincbarcika, Ajka és Várpalota.

A hatvanas években már a korábban elhanyagolt megyeközpontok, üdülőkörösek is fejlődésnek indultak. Míg az összes városi népesség növekedésének több mint fele Budapesten és az 5 vidéki nagyvárosban következett be, a növekedés kétötöde a közepes városkategóriára esett (30 ezer lakos feletti népességgel). Ezzel szemben

a városok egy nem jelentéktelen csoportja nem tartott lépést a fejlődéssel. Magyarország mintegy 70 városa közül a 30 ezer lakosnál kisebb lélekszámú kisvárosok (néhány esetben inkább óriásfalvak) teszik ki a városok 70%-át, de ezek a városi népesség növekedéséből csupán 3%-kal részesedtek. Jelentős részük egyenesen visszahanyagolt, s az iparosítás is nyomtalanul futott el mellettük. Közepes jellegű ipari centrum 5—20 ezer munkás alkalmazásával csak egy tucatnyi városra jellemző. Az ország lakosságának ugyanakkor 1970-ben közel 8%-a élt kisvárosokban, ami a városi népességnek több mint 17%-át tette ki.

A városiasodás fejlődése — és lemaradása

A városok számszerű fejlődése, terebélyesedése és ugrásszerű létszámemelkedése (az előbbieken tárgyalt városodás) elválaszthatatlanul együtt járt a városok valódi városi jellegének (nevezük a világosabb megkülönböztetés kedvéért a „városodás” fogalmától eltérően e jelenséget „városiasodás”-nak) fejlődésével. Az elmúlt negyedszázad városfejlődésének ez is döntő, az iparosodással, a gazdasági növekedés dinamizmusával együtt járó, de már komoly gyengeségeket, lemaradást is tükröző tényezője volt.

A városi építkezések ütemére és az ezzel is összefüggő városiasodásra utal, hogy országosan a lakások száma 1949 és 1959 között közel 16, 1960 és 1970 között több, mint 23%-kal nőtt. Az utóbbi periódusban a fővárosi lakásállomány 18, a többi város lakásállománya pedig egyenesen több, mint 28%-kal növekedett.

A városok lakóépületeinek száma az 1960. évi részletes lakásösszeírás idejéig több, mint 42 ezerrel, 1960 és 1970 között pedig több, mint 274 ezerrel nőtt. Villanyvilágítás a lakások 62%-a helyett 85%-ában terjedt el, gázszolgáltatás 15 városban, a városi lakóházak egyharmadában található, és a gázhálózatba bekapcsolt fogyasztók egyharmadát a vidéki városok lakosai tették ki. A vízellátás fejlődésére utal, hogy míg a századfordulótól a felszabadulásig 28 városba vezették be a vízvezetéki ivóvízellátást, addig 1945 és 1969 között 45 város kapcsolódott a vízszolgáltatásba, és a városok lakóépületeinek 62%-ába vezették be a folyóvizet.

Az ország lakosságának még így is alig több, mint fele részesül azonban csak közműves vízellátásban. A csatornázás viszont a városok nagy részére egyáltalán nem terjed ki, 7 városban egyáltalán nincs csatornázás, s a lakosságnak alig több, mint negyede él csak csatornázott településen. Tömegközlekedés — helyi autóbuszjáratok formájában — ugyan 154 településben található, de az autóbusz-utazások 83%-a 27 városban bonyolódik le.

A hatvanas évtizedben több nagy építkezés indult meg, ami számos vidéki város városképét lényegesen átalakította. Salgótarján mintaszerű átépítése, az új győri városközpont felépítése, Veszprém és Székesfehérvár jelentős városközpont-építkezései stb. egyértelműen bizonyítják, hogy a régi és elavult városközpontokkal szemben megindult a modern városépítkezés. Vidéken is megjelentek a magasházak, a nagyvárosi építkezés jellemzői.

A vidéki nagyvárosok jelentős városiasodására vet fényt a tömegközlekedés ugrásszerű fejlődése is. 1938-ban ugyanis az 5 „második vonalba” tartozó nagyvárosban mindössze 5 ezer villamos-férőhely volt, ami a hatvanas évtized második felére jóval több, mint ötszörösére ugrott, de ez sem tartott lépést az igények még gyorsabb fejlődésével: az utasszám ugyanis 13-szorosára emelkedett, és elérte a 200 milliót. Mindezenközben az öt városban újonnan meghonosított autóbuszforgalom utasszáma is eléri a 130 millió főt.

A városiasodás legnagyobb előrehaladása azonban változatlanul Budapest továbbfejlődésében figyelhető meg.

A főváros nagyobb építkezései először az ötvenes évek közepétől, majd különösen végétől kezdve új lakótelepek kialakításával fejlesztették a városias jelleget, elsősorban a peremkerületekben, valamint a városközpont és peremkerületek között elterülő nagyobb összefüggő üres területeken, de részben elavult városrészek

szanalása formájában is. 1948—55 között készült el az első lakótelep, amit azután főként az ötvenes évek közepétől, de még inkább a hatvanas évtizedben épített lakótelepek követtek, melyeknek felépítése Budapest városfejlődésének rendkívül fontos állomásait képezik. Az építkezések nyomán Budapest lakásállománya az 1949. évi több, mint 464 ezerről 1970-re több, mint 630 ezerre, két évtized alatt több, mint egyharmaddal nőtt, s jelentősen előrehaladt a peremkerületek városiasodása. Az új építkezések egyre nagyobb hányada nagyvárosi magasház: még 1960-ban is a felépített lakóházak 83%-a csak legfeljebb 3 emeletig magasodott, az évtized végén már 58%-ban elérték vagy túlhaladták a 4 emeletet, sőt több, mint 11%-ban a 7 emeletet is. A magasházak megjelenése, a toronyházak és lakótömbök közé épített földszintes üzletközpontok a világvárosi építkezés legkorszerűbb vívmányainak megjelenését reprezentálta Budapesten.

Mindez természetesen egyáltalán nem feledtetheti, hogy az építkezések messze elmaradtak az igények növekedése mögött. A lakáshiány 1950 és 1970 között csak alig enyhült a fővárosban, az egy lakószobára jutó lakosok száma lényegében változatlan maradt.

A városi élet jellegzetes civilizációs vívmányai azonban a peremkerületek ellátása és az új építkezések révén jelentősen fejlődtek: a lakások fele helyett több, mint háromnegyede folyóvízzel, egyharmada helyett több, mint fele fürdőszobával-komforttal rendelkezett. Mindez már utal a közművesítés terjedésére. Mindenekelőtt a rendkívül elmaradott vízszolgáltatás bővült: 1950-től 1967-ig a főváros vízesőhálózata 60%-kal bővült, miközben a vízfogyasztás két és félszeresére ugrott (igaz, ezen belül a háztartások fogyasztása csak mintegy 50%-kal emelkedett), s a fejlett országok városi vízfogyasztásának nem egészen felét éri el. Korántsem fejlődött hasonló ütemben a főváros csatornahálózata, mely nem egészen egyharmados bővülésével még egyáltalán nem volt alkalmas a peremkerületek csatornázásához.

A villamos áram és gázellátás bővülése a városiasodás további fontos eleme volt: a gázfogyasztók száma az 1950. évi 157 ezerről 1969-re megközelítette a 330 ezret. A háztartások gázfogyasztása ugyanezen években megháromszorozódott. Ennek nyomán a gázhálózat a város belső kerületeit, valamint Kispest és Újpest mellett —háború előtti állapot — a hatvanas évtizedre már egyetlen kerület kivételével az összes peremkerületet bekapcsolta az ellátásba.

A legkedvezőbb helyzetet a villanyvilágítás fejlődése tükrözi. Bár Nagy-Budapest létrejöttkor a peremkerületek ebből a szempontból voltak a legjobban ellátva, mégis minden ötödik lakásból hiányzott a villany. Mintegy 200 ezer új fogyasztó bekapcsolása, s a háztartások villamosenergia-fogyasztásának ugrásszerű emelkedése 40 millióról 1960-ra 300, 1969-re pedig 807 millió kWó-ra nemcsak a fővárosi lakások 99%-ába juttatta el a villanyt, de használatát is rendkívül kibővítette.

Az urbanizáció rohamos előrehaladására vet fényt Budapest tömegközlekedésének növekedése. A hálózat fejlődését elsősorban az 1949-től kiépített 30 km hosszúságú trolibuszközlekedés és a közel kétszeres hálózati hosszra bővült autóbuszközlekedés jelentette. A villamos- és trolibusz-férőhelyek száma 1938-hoz képest másfélszeresre, az autóbusz férőhelyeké 10-szeresre, az összes tömegközlekedési-férőhelyeké kétszeresre nőtt. Mindez azonban messze elmaradt a sokszorosan növekvő igények mögött: az utasszám ugyanis a férőhelyek megkétszereződésével egyidejűleg közel négyszeresére ugrott! Budapest közel ezer km hosszúságú tömegközlekedési hálózatán naponta mintegy 4 millió utas utazik. (Ebből autóbuszon 1950-ben 13%, 1966-ban 32%.) A zsúfoltság tehát rendkívül megnövekedett, ami a csúcsforgalmi órákban különlegesen nehéz helyzetet teremt.

A közlekedési fejlődés világvárosi tendenciái a hatvanas évek Budapestjének arculatát is kezdik átalakítani: az 1950-es kezdetekig visszanyúló kelet-nyugati metróvonal építése 1970 elején az első vonalrész megnyitásával érkezett új szakaszához. A fontos csomópontokon épített gyalogos aluljárók, a közúti forgalom első két-szintese, az első felüljáró-rendszerek megépítése a főváros közlekedése, de egyben egész városképe új korszerűsítésének kezdeteit jelzik.

A városiasodás egészében jelentékeny változásai jórészt az 1960-as évtizedre estek, vagyis a városodás nekilendülését csak késve követték, s nem utolsósorban emiatt szintjében is lemaradtak a városodás üteme mögött. Az iparosodáshoz képest szerényebb infrastruktúra-fejlődés, a szolgáltatások bővülésének relatív lemaradása a dinamikus városfejlődés korszakában, a városi zsúfoltság, a rossz, sőt leromló tömegközlekedés, elavult vízvezetékrendszer, a fogyasztással lépést nem tartó ivóvízmennyiség és ezzel is összefüggő vízminőség-romlás, az igényekkel lépést tartani képtelen telefonhálózat, krónikus lakáshiány és nem kellően civilizált, sok város esetében nem is valóban városi környezet kellemetlen kísérőjelenségeit hozta magával. A városodás jóval nagyobb üteme a városiasodás terén — mint arra az előbbiekben több tény is rávilágított — minden bekövetkezett előrehaladás ellenére számos vonatkozásban a városi helyzet viszonylagos rosszabbodására vezetett.

A városiasodás tényeit vizsgálva tehát már nagyon határozottan kirajzolódik az ellentmondások. Természetesen nem arról van szó, hogy a magyar városfejlődés történelmi lemaradása negyedszázad alatt megszüntethető lett volna, s ezért a városiasodás fennálló elmaradottságát egyszerűen a jelen ellentmondásának tekintetnénk. Sokkal inkább azt szögezhetjük le, hogy a városok növekedése és kiterjedése az elmúlt negyedszázadban is ellentmondásban volt a városiasodás jóval lassúbb, tehát lemaradó előrehaladásával.

Míg az iparosítás ugyanis egyértelműen lendítette előre a városodás folyamatát, korántsem gyakorolt ilyen egyértelmű hatást a városiasodás fejlődésére. Igaz, hogy a városok gyors bővülése, lélekszám-emelkedése — mint említettük — úgyszólván magával hozta a városi építkezések, a közlekedés és a különböző szolgáltatások fejlődését is, csak hogy a gyors iparosítást szolgáló gazdaságpolitika egyben gátakat is állított az előrehaladás útjába.

A gazdaságpolitika céljai és a tervgazdaság alkalmazott formája közepette a fejlesztés arányai rendkívül jellegzetesek voltak: a rendelkezésre álló erőforrások egyoldalúan iparcentrikus felhasználása és az ipar minden eszközzel (ár- és bérpolitikát is beleértve) történő támogatása mellett a nem közvetlenül termelő, vagyis infrastrukturális, szolgáltató ágazatok fejlesztése csak mérsékelt lehetett: az összes beruházások 1/3-a és 44%-a között mozgott, sajnálatosan nagy ingadozásokkal, ami az amúgy is alacsony beruházások hatásfokát is lerontotta. Ennek következtében míg az anyagi termelés ágazatainak állóeszköz-állománya 127%-kal nőtt, a nem anyagi termelés állóeszköz-állománya csak 71%-kal. Az alkalmazotti létszám ezen ágazatban lényegében stagnált (az összes keresők 16—17%-ával). Az infrastrukturális ágazatok teljesítményének értéke tehát lassabban nőtt, mint a nemzeti jövedelem, s ezért részesedése a nemzeti jövedelem előállításából az alacsony 1950. évi 10%-os szint alá süllyedt. Ezen ágazatok lassú fejlődése, illetve stagnációja vagy visszaesése élesen elütött a fejlett ipari országokban lejátszódó „szolgáltatási robbanástól”, az infrastrukturális ágazatok leggyorsabb beruházás-, létszám- és teljesítménymelkedésétől.

Ez a körülmény a városfejlődés útját ugyancsak erősen befolyásolta, hátráltatta.

Az iparosítás különösen egyoldalú és feszített periódusában, az ötvenes években a városfejlesztés súlyos elhanyagolása a városképek romlásával, a lakásviszonyok és közlekedés hanyatlásával járt. A gazdasági stratégia ötvenes évek közepétől-végétől meginduló korrekciójával, a korábbi egyoldalúság és iparosítási túlfeszítés feloldásával már a városfejlődés is új lendületet nyert. Az ellentmondások feloldására, a lemaradási tendencia felszámolására azonban ez nem lehetett elég.

Az ellentmondásokat fokozta, hogy a lemaradásokkal egyidejűleg az urbanizáció „modern” betegségei is megjelentek és számottevővé váltak. Az iparosítás Budapest-centrikus gyakorlata jelentősen rontotta a főváros több területben amúgy is súlyos légszennyezettségét. (A XIX. században megkezdett, majd a XX. században is folytatódó észak-pesti ipartelepítés és az ipar aránytalanul nagy budapesti koncentrátsága az iparosodottságnak már viszonylag alacsonyabb fokán is komoly légszennyezést idézett elő.) Ehhez járult a lakások elavult széntüzelésének lassú

kiszorítása, de egyidejűleg a hatvanas évtized második felétől nagy lendülettel gyarapodó gépkocsipark légszennyező hatása is.

A modern betegségek jellegzetes tüneteként növekszik a balsetek száma, s a zajártalom már nemcsak egyes zajosabb üzemekben, de az élet minden területén, az utcán, a viszonylag kicsiny alapterületű, vékony falú, de rádióval és televízióval sűrűn ellátott lakásokban, sőt — a táskarádiók révén — a parkokban is az élet természetes kísérőjelenségévé vált.

E modern urbanizációs károk elhárítására — gyárak levegő- és vízszennyező hatásának speciális berendezésekkel való megakadályozására, a gáz-, olaj- vagy villamosfűtés általánossá tételére, az útrendszer átalakítására és parkolási lehetőségek megoldására stb. stb. — csak nagyon kevés történt, s az is inkább csak a legutóbbi években.

Ilyen körülmények között a modern urbanizációs betegségek megelőzéséről természetesen szó sem lehetett. A magasabb urbanizációs fejlettséget elért országok példáján idejében látható negatív tapasztalatok ellenére sem kerülhetett sor tehát e betegségek kifejlődésének tervszerű megakadályozására.

Ellelntmondások: tervek és valóság

A II. világháborút követő negyedszázad tehát — a magyar fejlődés példája alapján s a hasonló gazdaságfejlődési utat járó, gazdasági stratégiát alkalmazó országokban általában — valóságos urbanizációs fordulatot eredményezett vagy legalábbis indított meg a kelet-európai országokban. Ez az urbanizációs fordulat azonban a közepes fejlettségnek megfelelő anyagi-felhalmozási lehetőségek, valamint a gazdaságpolitikai célok rangsorolása következtében korántsem tette lehetővé a városfejlődés tradicionális kelet-európai torzulásainak megszüntetését, sőt magának a gazdaságpolitika urbanizációs célkitűzéseinek megvalósítását sem.

Az iparosítás évtizedeiben ugyanis nem kevés és nagyon is tudatos célt fogalmaztak meg a történelmileg kifejlődött, kelet-európai jellegzetességeket tükröző torz városfejlődés elmaradottságának az általános, gyors városfejlesztés útján történő felszámolására.

A tervszerűség jegyében és fegyvereivel — a városfejlődés síkján — a gazdaságpolitika azt akarta elérni, hogy felszámolja az „egyetlen város”, a mindent elnyelő főváros városi egyedülállóságát. Ezzel összefüggésben a vidék különösen gyors iparosításával, az iparilag és ezért a városfejlődésben is véglegesen elmaradt vidékek, főleg az Alföld iparosítására-városiasítására s — a gyakran hangoztatott jelszóval — a falu és város közötti különbségek felszámolására törekedtek.

Csakhogy az ország gazdasági fejlettségi szintjétől és a gazdaságfejlesztés követett útjától meghatározott realitások nem kedveztek a gazdaságpolitikában hangoztatott urbanizációs célok megvalósításának.

Ellene szólt ezeknek mindenekelőtt a fejlesztési struktúra, a mezőgazdaság hosszas stagnációja, és később is viszonylag lassú fejlődése, ami az iparon belül a hagyományos élelmезési ipar állandó visszaszorulásával járt együtt. Ez a körülmény a mezőgazdasági vagy élelmiszeripari tevékenységre alapozott magyar városok jó része (óriásfalvak, mezővárosok) elől elzárta a természetes továbbfejlődés lehetőségét, és a 60–70 éve tartó stagnálás, sőt nem egy esetben a hanyatlás újabb forrásává vált.

Ellene szólt továbbá az urbanizációs célok megvalósításának a meglévő iparvidékek (a főváros, a szénmedencékre települt ipar stb.) jelentős helyzeti előnye, amit a már megteremtett ipar továbbfejlesztése kínált az újonnan teremendővel szemben. Ezekben az iparvidékeken a jól kialakult közlekedés, szakmunkásgárda és más előnyök mellett az üzembővítéssel és rekonstrukcióval, egy-egy épületszárny felhúzása és újabb gépek beállításra révén jóval olcsóbban teremthető munkahelyek előnyeivel nemcsak kedvezőbb iparosítási lehetőségek kínálkoztak, de a leggyorsabb eredményeket lehetett elvárni és elérni.

Mindennek következtében a megfogalmazott célok ellenére az iparilag elmaradott vidék iparosítása szempontjából kedvezőre fordult lehetőségeket sem sikerült valóban kihasználni. Sajátos módon ugyanis az iparilag elmaradott vidékek, a Nagy-Alföld korábban kedvezőtlen iparosítási feltételei az elmúlt időszakban visszájára fordultak. Korábban — mint a gazdaságföldrajzi irodalom feltárta — a vidék iparosítását több kedvezőtlen körülmény hátráltatta. Az iparilag (városilag) elmaradt Alföld iparosításának korábban meghatározó területi feltételei — az energiaforrások és a közlekedési helyzet — egyaránt kedvezőtlenek voltak. Jelenünkben a két tényező gyökeresen átalakult és kedvezővé vált. Az Alföld az újabb kőolaj- és földgáz-feltárások nyomán energiagazdaggá vált, mégpedig a legkorszerűbb szénhidrogénekben. A külkereskedelmi átorientálódás, a Szovjetunió legfőbb külkereskedelmi partnerré válása következtében pedig az ország legfőbb „nyersanyagforrása” éppen az Alföld északkeleti határa, a záhonyi vasútállomás lett, vagyis közlekedésileg e terület helyzete lett a legjobb, hiszen majd minden nyersanyagot végigszállítanak az Alföldön.

Ennek ellenére a kitermelt kőolajat elszállítják a régi szénvidékre települt ipari körzetekbe, s oda vándorol az Alföldön keresztül az importált nyersanyag is.

Az Alföld korábbi tempóvesztése folytán a korábban előnytelen vonások megszűnése s előnyösre fordulása ellenére sem tudja az új előnyöket kihasználni. Végül is az ország területének 56%-án (ahol a lakosság több, mint 40%-a él) az iparnak mindössze 20%-a található.

A városodás és városiasodás legfőbb mozzanatát továbbra is a — történelmi előzmények folytán amúgy is aránytalanul túlfellett — Budapest-agglomeráció növekedése képezte.

Budapest erőteljes agglomeráció típusú városfejlődése különösen éles ellentétben állt a nem városias jellegű vidéki települések szívós fennmaradásával. Ez részben abban jutott kifejezésre, hogy a nem iparosodott vidékeken fekvő mezővárosok — a jellegzetes kelet-európai várostípus — többsége stagnált, hanyatlott, nem léphetett a modern városfejlődés magasabb szakaszába.

Ezzel függ össze, hogy váratlanul szívósnak bizonyultak a mezővárosok (alföldi óriásfalvak) környékén elterülő kiterjedt tanyai szórványtelepülések. Napjainkban a lakosság 7—8%-a (az 1949. évi arány fele), mintegy 800 ezer fő található e településeken, ami azt jelenti, hogy az Alföld lakosságának több, mint 1/3-a tanyákon lakik.

Jelentős az elmaradott apró községek aránya is. Az 1970 januárjában meglévő 3151 község közül 666 község lakosság száma nem haladja meg az 500 főt, további 817 község lakossága pedig az 1000 lelket. Ezen törpeközségekben ismét mintegy 800 ezer lakos él.

Az urbanizációs fejlődés ellenére tehát az ország lakosságának 14—16%-a a civilizációs lehetőségek legnagyobb részét nélkülöző szórványtelepülésen, törpeközségekben él. (Ennek következtében hétszázezer-egymillió lakoshoz még a villany sem juthatott el, s még nagyobb mérvű más civilizációs vívmányok hiánya.)

A kelet-európai urbanizációs fordulat tehát rohamos lendületet adott a korábban csak lassan bontakozó városodásnak, s megindítva az addig túlnyomó falusi élet háttérbe szorítását, a város tette a lakosság egyre nagyobb és túlsúlyra kerülő tömegei életének színterévé.

Az urbanizációs fordulat szerves részeként a növekvő, kiterjedő városok, elsősorban Budapest, nagy léptekkel haladtak előre a városiasodás útján, a korszerű városkép és városi civilizációs lehetőségek nagyarányú fejlődésével.

A bekövetkezett fordulat ellenére azonban jelentős ellentmondások gyengítettek az urbanizáció folyamatát. A korszerű, civilizált, városias város kifejlődése elmaradt a városodás mennyiségi előrehaladása mögött.

A városok jelentékeny részének nem igazán városias jellege mellett a települések egy része megrekedt korábbi szintjén. Éles ellentétbe került a világvárosi agglo-

merációs fejlődés és a szórványtelepülések, kicsiny hányada a városfejlődésben továbblépni képtelen mezővárosi-községi kontrasztja.

Mindezek a tények és ellentmondások nyilvánvalóan teszik, hogy a gazdaság, a gazdaságpolitika ismert célkitűzései talaján nem teremthetett a gazdasági adottságoktól független lehetőséget, s az elmúlt évtizedekben elsősorban csak a városodás nagy lendületét váltotta ki, de nem vált az új típusú, tervszerű urbanizáció tényezőjévé. Nem sikerült a városodást és városiasodást a társadalmi fejlődés igényeihez alakító, a korábbi aránytalanságok felszámolási tendenciáit, új veszélyek elhárításának lehetőségeit formáló meghatározó urbanizációs fordulatot elérni.

A fejlettség elért szintjén a gazdaságpolitika céljainak megindult átformálása és a tervgazdaság tökéletesítése segítségével, amikor az urbanizációs folyamatok nagy része még előttünk áll — megfelelő felismerések és tudatos társadalompolitikai és gazdasági törekvések esetén —, elérhető, hogy a tervgazdaságban rejlő lehetőségeket közvetlen városfejlődési tényezővé emelve az urbanizáció új útjait tárjuk fel.