

közül a másik kettőnek is a történeti városmagjára. A pesti belvárosra, mely kereskedelmi, igazgatási és oktatási centruma a fővárosnak. Zömmel 19. századi épületeinek a korszerűsítése a műemléki feladaton kívül egyben szociálpolitikai feladatot is jelent; az ott lakók életkörülményeinek a megjavítását. Obudán pedig a megmaradó XVIII-XIX. századi épületegyüttesnek kell szerepet találni, és egyidejűleg felszínre kell hozni és be kell illeszteni a modern városrészbe a római- és középkori város emlékeit is, ami egyike a legnehezebb feladatoknak.

Reméljük, hogy a műemléki környezet megóvása e hátralévő területeken is eredményes lesz, hiszen a hazai gyakorlat éppen a közelmúltban ahhoz a nemzetközi elismeréshez jutott, hogy 1972-ben Budapestre esett a választás az ICOMOS III. közgyűlése és kollokviuma megtartására. Az ICOMOS a műemlékvédelemmel foglalkozó nemzetközi szervezet, s e kollokvium a magyar, illetve a budapesti példákon illusztrálta a műemléki környezetben való új építkezés elvi és gyakorlati kérdéseit.

BORÁ Gyula:

Egy nagyvárosnak, mint Budapestnek az összehasonlítása más külföldi nagyvárosokkal, rendkívül bonyolult feladat, ami több okból is adódik. Részben abból, hogy a nagyvárosok dimenziókban rendkívül eltérnek egymástól. Az olyan európai szuper városoknak, mint London, Párizs, Moszkva összehasonlításakor a 2 milliós nagyságrendű városokkal, mint Budapest is, - ami általános Európában -, már a méretekben való különbségekből is igen sok probléma adódik.

Az összehasonlításnak egy másik nehézsége, hogy az egyes országoknak a statisztikai fogalmai és a fogalmaknak a tartalma nagymértékben különböznek. A különbségek következnek a társadalmi rendszerekből is, tehát abból, hogy más fogalmakat használnak Nyugat-Európában, mint amelyeket a szocialista országok statisztikájába használnak. Az összehasonlításokra jó alapot adnak azok a kutatások, amelyeket az elmúlt 1,5-2 évtizedben végeztek a nagyvárosok fejlődési tendenciáját vizsgálva, és amelyekből bizonyos általánosításokat lehet kiemelni.

Ezek a nagyvárosi fejlődési törvényszerűségek, tendenciák, amelyek az összehasonlításnál segítségünkre lehetnek, a következők:

1. Az európai nagyvárosok korunkbeli fejlődése többnyire agglomeráció formájában folytatódik tovább, azaz nemcsak a nagyváros, a városcentrum fejlődik, hanem körülötte kisebb vagy nagyobb övezetekben agglomerációs területek alakulnak ki.

Budapest történelmi fejlődésében az agglomerációs tendenciák már korán és gyorsan érvényesültek. A három város Budapestté 100 évvel ezelőtt egyesült, de pár évtized múlva az agglomerációnak az első jelei megmutatkoztak, és az első világháborúig már jelentős agglomeráció alakult ki.

2. A városcentrum népessége csökken, ezzel szemben az agglomerációs területek népessége növekszik. Ez a tendencia a szocialista nagyvárosoknál még kevésbé érvényesül, ennek sok oka van, többek között, hogy még elég általános a lakáshiány. De ha azt nézzük, hogy a betelepülő népesség Budapest esetében is ma már elsősorban az agglomerációs övezetbe települ le, és az agglomerációs övezeteknek a népességének növekedése gyorsabb, mint a városcentrumé, akkor az agglomerációnak ez a tendenciája Budapesten is érvényesül.

3. A nagyvárosoknak sajátos demográfiai viszonyaik vannak. Az előadásból kapott kép igazolja, hogy Budapest demográfiai adottságai is - bizonyos időbeli eltérésekkel - nagyjából megegyeznek más nagyvárosokéval.

4. A nagyvárosok egyik legfőbb sajátossága a foglalkozási struktúra átalakulása. A nagyvárosokat a korábbi évtizedekben - gondoljunk itt elsősorban a múlt század végére és a század elejére - döntően az ipar vitte előre. Azóta a helyzet megváltozott és a nagyvárosok foglalkozási szerkezetében a leggyorsabban a terciér szektor növekszik, mégpedig döntően az ipar rovására. A terciér szektor megerősödése Budapest vonatkozásában is felismerhető, bár hozzá kell tennünk, lassabban, mint sok más európai nagyvárosban. A budapesti foglalkozási szerkezetben magas az iparban és az építőiparban foglalkoztatottak aránya (meghaladja a 40 %-ot), ami ma már kevés európai nagyvárosban található. Érdekes, hogy mindössze egy európai nagyvárosban, Londonban nem csökkent az elmúlt 100 évben,

hanem növekedett az iparban foglalkoztatottaknak az aránya. Oka az, hogy a brit gyarmatbirodalom és London korábbi fejlődésének eredményeként már a múlt század hatvanas éveiben egy igen erős terciér szektor alakult ki, amikor még London ipara viszonylag kisebb méretű volt, Londonban csak a századforduló után, az agglomeráció bővülésével együtt növekedett az ipar.

5. Általános vonás és szintén fejlődési tendencia, hogy a nagyvárosok gazdasági centrum jellege erősödik. A tőkés országokban többek között az állammonopolista kapitalizmus okozza ezt a tendenciát. A szocialista országokban pedig a gazdasági élet centralizációja, a termelőeszközök szocialista tulajdonának megteremtése hatott erre a folyamatra. Némely országban a gazdasági élet tulságosan is a nagyvárosokra koncentrálódik, különösen olyan nagyvárosokban, amelyek egyedüliek az adott országokban, mint Budapest, Koppenhága vagy Bécs.

6. Általános nagyvárosi tendencia a zsufoltságnak valamilyen formában való megjelenése, illetve a zsufoltság növelése. Sajnos, ez Budapest esetében is fennáll.

7. A nagyvárosok környezeti adottságai állandóan romlóban vannak, a környezeti szennyeződések, ártalmak stb. növekednek, amikkel szemben fel kell venni a harcot. Budapesten ezen a téren az utóbbi évtizedekben határozott romlás mutatkozott meg, annak ellenére, hogy az utóbbi években a környezetvédelem érdekében már az első fontos lépések megtörténtek.

8. A nagyvárosok többségében a további növekedést szabályozó határozott korlátozási intézkedések is felismerhetők. Ezek a korlátozások a legkülönbézetebbek, részben adminisztratív államigazgatási elhatározások, részben bizonyos gazdasági módszerek. Magyarországon a gazdasági élet decentralizálása például a vidéki ipartelepítés, amely Budapest további ipari növekedését kívánja megakadályozni és az utóbbi kategóriába tartozik. Budapesten ilyen intézkedésnek számított az üzemeknek a kategorizálása és egyes üzemek kitelepítése.

9. A nagyvárosok fontos jellemvonása, hogy határozott ipari strukturájuk van. Szeretném ezt az általános ipari szerkezetet összehasonlítani a budapestivel, megállapítani, hogy milyen különbségek vannak és azok miből adódnak.

A nagyvárosok különböző ipari bázisokról indultak el fejlődésük kezdetén. Budapesten az élelmiszeripar volt ilyen induló iparág, Londonban például a butor-, a cipő- és a ruházati ipar. Egyes nagyvárosoknak hagyományos régi ágazatai voltak, mint Koppenhágának a porcelángyártás, vagy az ezüstötívös művesség, vagy Amszterdamban a gyémántkőszőrülés. Ezek az iparágak egy bizonyos történelmi helyzetben még fontosak voltak, de később a többi iparágakkal szemben jelentőségük csökkent. A későbbiekben már általános tendenciává vált, hogy egy ipari bázisról kiindulva a nagyvárosokban olyan ipari szerkezet fejlődött ki, amelyik bizonyos általános tendenciákat, általános ismérveket mutat. A nagyvárosok iparágazatai két nagy csoportra oszthatók:

Az első csoportba tartoznak azok az iparágazatok, amelyek természetesen a nagyvárosok milliós népességének a napi igényeit hivatottak kielégíteni. Ide sorolandók az energia-, gáz- és vízszolgáltatás, az élelmiszeriparnak számos ágazata és a javítóipar, amelyek nélkül a nagyvárosok nem lehetnek meg, és ezért minden nagyváros ipari szerkezetében megtalálhatók.

Az ágazatok másik csoportja az, amelyekre az mondható, hogy tipikusan nagyvárosi ágazatok, azok, amelyek elsősorban a nagyvárosokra koncentrálnak és a nagyvárosokban jelennek meg. Főbb jellemzőik a következők:

A kisebb fajlagos energia- és anyagigény, eltolódás a mind magasabb értéket, szak tudást, technikai színvonalat, tudományos alapot igénylő ágazatok felé. Továbbá a nagyvárosi iparágak általában és egyre erősebben export orientációjuak, ami többek között a nagyvárosok nemzetközi helyzetével, a nagyvárosok gazdasági központi szerepével is kapcsolatos.

Áttekintve a fontosabb iparágazatokat és azok budapesti helyzetét, a következő fő megállapítások tehetők. Általában ma már az alapanyagipar a nagyvárosokban minimális jelentőségre szorult vissza. Egyetlen alapanyagipari ágazat a kohászat, amelyik a nagyvárosok többségében még továbbra is határozott szerepet kap (például Londonban, Párizsban, Varsóban, Moszkvában, Budapesten). Ez a jelenség azzal kapcsolatos, hogy a nagyváros ipara nagy acélfogyasztó, ezért a termelési kapcsolatok a feldolgozó ipar és a kohászat között rendkívül szorosak.

A nagyváros iparát döntően a gépipar határozza meg. Az európai nagyvárosok ipari szerkezetében a gépipar aránya általában 30-40 százalék körül alakul. A gépiparról nem beszélhetünk általában, hanem szelektálni kell, megnevezve, hogy melyek azok az ágazatok, amelyek még legjobban jellemzik a nagyvárosokat. Érdekes tendencia, hogy az általános gépgyártás, nehézgépek előállítása a nagyvárosokban visszaszorulóban van, sőt egyes nagyvárosokban (például Stockholm) ezt az iparágat már nem lehet megtalálni. A szocialista fővárosok közül Prága az, amelyikben ez az ágazat továbbra is rendkívül erős és szerepe nem csökken.

A szerszámgyártás sok nagyváros ipari szerkezetében fontos helyen van (Moszkva, Leningrád, Brüsszel, London, Párizs, Bécs, Berlin vagy Budapest a szerszámgyártás központjai).

A nagyvárosok ipari szerkezetéből kiemelkedik a közlekedési eszközök gyártása, ami történelmi kapcsolatban áll azzal, hogy a nagyvárosok többnyire akkor lettek nagyvárosok, amikor a korszerű közlekedés kialakult, a közlekedés igényei megteremtették a közlekedés eszközeinek a gyártását. Azóta természetesen számos változás következett be, de továbbra is ez az ágazat igen fontos. Koppenhága, Hamburg, amelyek nagy tengeri kikötők, itt a hajógyártás reprezentálja a közlekedési eszközök gyártását. Az utóbbi 30-40 évben a gépkocsigyártás alakult nagyvárosi típusú ágazattá. A nagy gépkocsigyárak éppen a dimenzióknál fogva agglomerációs tényezők. Az agglomerációban nagy egységeket alkotnak, így Párizsban Billancourt, a párizsi nagy autóipar központja, Londonban Dagenham ugyanazt a szerepet tölti be. Továbbá Moszkva, Volgográd, Stuttgart, Frankfurt, Köln, Torino, Varsó mind igen nagy gépkocsipari központok. Ha ezt a tendenciát vizsgáljuk, akkor azt kell megállapítani, hogy Budapesten ez az ágazat hiányzik. A valóságban Budapest esetében az autóbuszgyártás és az agglomerációban levő tehergépkocsigyártás (Szigethalom) végeredményben ugyancsak ezt a szerepet tölti be.

A magasabb értékek termelését jelentő ágazatok, az elektromosgépgyártás, elektronika, amelyek a tudományos és a magasabb kvalifikált munkaerő igényt reprezentálják. Budapest iparának történelmi fejlődésében ezek az ágazatok már a múlt század kilencvenes éveitől megjelentek, és azok mind jelentősebbek a budapesti ipar termelésében. A nagyvárosok közül bármelyik vehető példaként (London, Stockholm, Koppenhága, Berlin, Bécs, München stb.) bizonyítva, hogy az elektromosgépgyártás és az elektronika tipikusan nagyvárosi ágazatok.

A könnyűipari ágazatok közül ki kell emelni a nyomdaipart, mely szintén tipikusan nagyvárosi ágazat. Az ipari szerkezetben általában 3-4 százalékkal szerepel. A nyomdaipar adottságait, technológiáját vizsgálva megállapítható, hogy egy-egy nagyvárosban, ahol több százezer, vagy millió ipari munkást foglalkoztatnak, a 4 százalékos arány rendkívül magas. De találunk egy olyan európai nagyvárost is - Londont -, ahol 10 százalék fölött van a nyomdaipar aránya, ami Londonnak a nemzetközi könyvpiacra és újságkiadásban elfoglalt helyét is bizonyítja. Nagyon érdekes, a nagyvárosok decentralizációs törekvései, amelyek az ipar csökkentésére, kitelepítésére stb. irányulnak, a nyomdaipart még nem érintették. Budapest a nyomdaiparnak szintén egy nagy koncentrációja.

A vegyiparnak két ágazata kapcsolódik szorosan a nagyvároshoz. Az egyik a kőolajfinomítás, ami különösen ott jelentős, ahol kikötők vannak, de az utóbbi időben a különböző nemzetközi csővezetékeknek a hatására a kontinens belső területein levő nagyvárosokban is megjelenik a kőolajfinomítás. Budapesten a kőolajfinomításnak régi tradíciója van, bár a csepeli olajfinomító üzemelése megszűnt, de az agglomerációban Százhalombattán épült új nagy petrokémiai kombinát. A másik érdekes vegyipari ágazat, amelyik annyira nagyvárosi, hogy szinte nem is lehet máshol megtalálni, a kozmetikai ipar. Európában London, Párizs, Moszkva világméretben is kiemelkedő nagy kozmetikaiipari centrumok. Ugy gondolom, hogy a nagyváros fogyasztópiaca - esetleg a differenciált igények - és bizonyos történelmi hagyományok, tradícióknak a következtében alakult ez így. De a többi európai nagyvárosban is megtalálható a kozmetikai iparnak valamilyen üzeme, természetesen Budapesten is.

A textil- és a ruházati ipar helyzete a nagyvárosok ipari szerkezetében részletesebb elemzést igényel. A textilipar az európai nagyvárosokban vagy nem jelent meg, vagy pedig idővel kivonult, aminek többek között történelmi magyarázatai vannak. Például sok országban a textiliparnak határozott központjai, körzetei alakultak ki, megelőzve azt az időt, amikor az a bizonyos város, vagy több város is nagyvárossá fejlődött. Tehát nem ment a textilipar a nagyvárosokba, hanem megmaradt a korábbi történelmi területeken.

A másik ok az, hogy a textiliparnak nagy munkaerőigénye van, de többnyire kevésbé kvalifikált munkaerőigény, és a nagyvárosoknak az igen magas szintű ágazatai, amelyek meghatározott minőségi munkaerőigénnyel lépnek fel, tisztóan hatottak a textiliparra.

Budapesten másként alakult a textilipar helyzete az ipar szerkezetében. Az első világháborúig egy kisebb fejlődésen ment keresztül, majd az első világháború után az akkori helyzetben, s főleg az igen alacsony munkabérek következtében egy rendkívül nagyméretű textilipart teremtettek. Az akkori helyzetre jellemző volt, hogy a gépipar, amelyik a múlt század 90-es éveitől mindig a vezető helyet töltötte be Budapest ipari szerkezetében, a harmincas években a válság hatására oly mélypontra esett, hogy közel azonos volt a textiliparnak a részaránya a gépiparéval.

A textilipar tehát egy történelmi adottság Budapest ipari szerkezetében, és bár a felszabadulás utáni 19-20 %-ról 10 %-ra csökkent részesedése, még mindig rendkívül magas. Ha összehasonlítjuk az európai nagyvárosokkal, Moszkvában, ahol a textiliparnak nagy hagyományai vannak, a textilipar aránya nem magasabb 2-3 százaléknál. Tehát Budapesten a textilipar magas aránya az egyedüli olyan jelenség, amely bizonyos mértékig megkülönbözteti Budapest ipari szerkezetét az általános nagyvárosi ipari szerkezettől.

Ezzel szemben a konfekcióipar, ami szintén tipikusan nagyvárosi iparág, ami részben a nagyváros fogyasztásával, divatközponti szerepkörével stb. kapcsolatos, Budapesten sokkal kisebb arányú, mint Európa többi nagyvárosaiban. Vannak nagyvárosok, ahol 18-20 százalékos is elér a konfekcióiparnak a részesedése. A jelenség fő oka részben abban keresendő, hogy a felszabadulás után teremtettünk nagyipari konfekcióipart Budapesten, illetőleg Magyarországon, és az utóbbi tíz-tizenöt évben a vidék iparosítása érdekében a konfekcióipart elsősorban vidéken építettük fel, és kevésbé Budapesten. De ha összehasonlítjuk a két ágazatot, és összevetjük egymással a textil- és a konfekcióipar arányát, akkor az tapasztalható, hogy a kettőnek az együttes aránya körülbelül megfelel a nagyvárosi adottságoknak és a nagyvárosi méreteknek.

Összefoglalva tehát megállapítható, hogy Budapest száz éves fejlődése mind általános vonásaiban, mind ipari szerkezetében - kisebb kivételektől eltekintve - megfelel az európai nagyvárosok fejlődési tendenciájának.

NAGY Ervin:

Budapest centenáriumi ünnepe kínálja az alkalmat, hogy egy-egy szakmai terület eredményeit, gondjait, illetve terveit és annak realizálását számbavegyük.

A fővárosi közlekedés az elmúlt 28 évben fontos szerepet töltött be, s mind politikai, mind gazdasági szempontból reflektorfényben volt. Budapest, illetve az agglomeráció gyors ütemben való átalakulását, fejlődését azonban csak nehezen, és legtöbbször az igényektől elmaradva tudta követni. Mégis az 5. ötéves terv előkészítő, elemző munkája alapján rögzíthetjük, hogy városunk közlekedése ma mind közúti, mind tömegközlekedési szempontból kedvező képet nyújt, - az igényeket az európai nagyvárosok átlagánál jobban tudjuk kielégíteni, sőt a hivatalos elemző munka alapján megállapítható, hogy az utóbbi 3 év alatt Budapest közlekedése javult.

Ilyen körülmények között kellemes dolog a Tudományos Akadémián a fővárosi közlekedésről szólni, hangsúlyozva, hogy korántsem lehetünk azonban elégedettek eddigi eredményeinkkel. Vajon, - kérdezhetjük - miért késtek eddig ezek az eredmények, hiszen koncentrált, megalapozott, tervszerű fejlesztési munka folyt, a népgazdaság hatalmas erőket és eszközöket fordított Budapest közlekedésfejlesztésére, tehát miért csak most következett be a javulás, és ez mennyire fog állandósulni?

A további utat, az adandó választ nagyon sok lényeges és kevésbé fontos szempont határozza meg. A népgazdaságszintű társadalom- és gazdaságpolitikai összefüggéseket ismerve, és azokat adottságként kezelve, a városi közlekedés szféráján belül három alapvető, és meghatározó szempontot célszerű kiemelni, melyek a következők:

1. A fővárosi közlekedés örökölt szintje a második világháború után,
2. a fővárosi közlekedéspolitika megszületése, és Budapest és környéke közlekedés-fejlesztési tervének elkészülte,
3. a népgazdasági lehetőségeknek megfelelő fejlesztési lehetőségek, az eszközök és az élömunka tervszerű felhasználásának határai.