

1.

Az új városok kialakulása Európában

Uzzoli Annamária

Az 1930-as évektől, de főként az 1950-es évek elejétől mind Nyugat-, mind pedig Kelet-Európában kibontakozó városépítési hullámok új súlyponti helyeket határoztak meg a kontinensen, illetve az egyes országok településhálózatában. Nyugat-Európában az új városok megjelenése elsődlegesen a nagyvárosok körüli agglomerációs övezethez, másodlagosan a hagyományos, de újjászülető iparvidékekhez volt köthető. Kelet-Európában a szocialista iparfejlesztés meghatározóvá tette az újonnan alapított ipari városok jelenlétét az iparvidékeken, az ipari nyersanyaglelőhelyeken és a közlekedési csomópontokban.

Míg Nyugat-Európában néhány tucatnyi létesült a diverzifikálatlan iparvárosokból és az újonnan alapított bolygóvárosokból (köztük is Angliában közel 30), addig az egykori szocialista országokban számuk megközelítette az 1200-at. Ez utóbbiak túlnyomó többsége (több mint 1000) a volt Szovjetunió területén jött létre (French–Hamilton, 1979). Európa nyugati felében elsődlegesen Egyesült Királyság (Anglia és Skócia), Írország, Franciaország, Hollandia és Németország, Kelet-Közép-Európában pedig az egykori Német Demokratikus Köztársaság, Lengyelország, Magyarország, Bulgária a legtipikusabb példák a különböző elvek alapján tervezett és létrehozott új városokra.

Európa különböző térségeiben a XX. század folyamán más-más céllal jelentek meg a településhierarchiában az új városok, amelyekkel kapcsolatban több elnevezés is létezik (1. ábra). Nyugat-Európában például tervezett iparváros (Merlin, 1971), területfejlesztési céllal a nagyvárosok környékére telepített bolygó- vagy alvóváros (Aldridge, 1979). Kelet-Közép- és Kelet-Európában például szocialista város (Barta, 2010; French–Hamilton, 1979), új (ipar)város (Germuska, 2004; Czepczynski, 2008), kommunista város (Sykora, 2000), szocialista

iparváros (pl. *Beluszky, 1999; Smith, 1996; Weclawowicz, 1998*), „államosított város” (*French–Hamilton, 1979*). Magyarországon például új szocialista iparváros (*Markos, 1962*), „épített szocialista város” (*Miskolci, 1980*), vagy „csinált” város (*Szirmai, 1988*).

A történelmi körülmények alapvetően meghatározták az új városok kialakulását Európában, létrejöttük földrajzi helyét, fő funkcióikat, a helyi lakosság összetételét, valamint a városszerkezeti jellemzőit. Történelmi fejlődésük nemcsak a városfejlesztési és iparosítási törekvéseknek köszönhető, hanem a várossá nyilvánítások és a városi terjeszkedés után a városkörnyéki térségekben megjelenő elő- és alvóvárosoknak is. Kelet-Európában a szocializmus évtizedeiben létrehozott új városok fejlődését az erőltetett iparosítással hozzák összefüggésbe.

Ezek okán a jelenlegi európai településhierarchiában egyszerre vannak jelen az ipari városok, a tervezett egykori szocialista városok, a nagyvárosok agglomerációs gyűrűjében ipari és szolgáltatási funkciókat ellátó elővárosok.¹⁶

1. ábra: Az új városokkal kapcsolatos elnevezések Nyugat-Európában és az egykori szocialista országokban



Forrás: saját szerk.

¹⁶ Az európai új városok elemzése két nagy földrajzi régió szerint történik. Nyugat-Európa új városainak kialakulása kapcsán nemcsak Nyugat-, hanem Észak-, Közép- és Dél-Európa országainak tárgyalására is sor kerül. Kelet-Európa új városainak kialakulásának tárgyalása egyrészt a volt Szovjetunió európai területén található mai államokban (pl. Oroszország, Ukrajna, Moldovai Köztársaság, Fehéroroszország, Észtország, Lettország, Litvánia), másrészt Kelet-Közép- és Délkelet-Európa egykori szocialista országában valósul meg (pl. Német Demokratikus Köztársaság, volt Jugoszlávia).

A nyugat-európai új városok kialakulása

Nyugat-Európában az új városok alapítására a második világháború után két-három hullámban került sor, főként az 1950-es és 1960-as évek folyamán. A nagy metropoliszok körül, London és Párizs agglomerációjában, vagy például a válságban lévő ipari régiók felzárkóztatása érdekében tucatszámra létesültek új városok. A XX. század második felében szakpolitikai (település- és városfejlesztési), illetve közigazgatási (várossá nyilvánítási) döntések alapján, részben a regionális egyenlőtlenségek mérséklésére terveztek és telepítettek új városokat az elmaradott régiókba. Az ilyen jellegű ipar- és településfejlesztésnek egyértelmű történelmi előzményei voltak a térségben.

Az iparosodás következtében a XVIII. század végétől a nyugat-európai városok gazdasági és közigazgatási szempontból is egyre inkább elkülönültek egymástól, új funkciókkal gazdagodtak, strukturálisan – a jellemző városszerkezetet tekintve – átalakultak (*Mumford, 1985*). Az iparfejlesztés és a tudatos tervezés révén is megjelentek a városok új formái, amelyek kezdetben az ipari termelés térbeli egységeire (bányák, gyárak, ipartelepek), a szállítási csomópontokra, valamint a munkáskolóniákra alapozva jöttek létre. Kezdetben az új iparvárosok tervezése a nyersanyagok hatékonyabb helyi felhasználására és elszállítására épült.

A tudatos várostervezés legkorábbi előzményei a XIX. század végére nyúlnak vissza, amikor az iparosodásból és urbanizációból eredő nagyvárosi problémák (a zsúfoltság, a motorizáció, a környezetszennyezés) erőteljesen jelentkeztek. Kezelésük és megoldásuk egyik lehetőségeként merült fel a tervezett városok létrehozása és működtetése, amelynek kapcsán a környezettel való szorosabb települési kapcsolat igénye is felszínre került. Ebenezer Howard városépítési elmélete, a „Holnap kertvárosai” (1898) egy körkörös felépítésű, központjában térrel vagy közintézményekkel rendelkező rendszert alkotott, amivel a népesség, a szolgáltatások és az intézményi infrastruktúra koncentrált megjelenését támogatta, s amelyet még önellátó közösségeknek tervezett. Ezek a törekvések (zónásítás, zöldövezetek kialakítása) Le Corbusier várostervezési elveiben is megjelentek, új építészeti mintái (pl. magas toronyházak, tetőkert, szalagablakok, stb.) és a lineáris város koncepciója (a történelmi nagyvárosokat közlekedési tengelyekkel kell összekötni, és azok mellé telepít-

teni az ipari munka- és lakóhelyeket) az új városok tervezésekor is alapszabályként léteztek Nyugat-Európában.

A második világháború éveiben a nyugat-európai városok igen súlyos károkat szenvedtek el, ezért a háború utáni nyugat-európai várostervezésnek több újszerű szempontot kellett figyelembe vennie. Egyrészt a korábbi értékeket újrateremtve volt szükséges új, korszerű elveket alkalmazni az újjáépítés során, másrészt a háború utáni urbanisztikai törekvéseknek eleve célja volt az új városok építése. Tervezésükben és létrehozásukban prioritást élvezett a meglévő nagyvárosok zsúfoltságának enyhítése, valamint a vidékről az ipari központokba és a fővárosokba költözők „befogadásának” megoldása (Ferguson, 1996).

A legfejlettebb nyugat-európai országokban az 1960-as években kezdődött meg az ipari tevékenységek háttérbe szorulása a városokon belül a szolgáltatások javára. Lassan tipikus jelenséggé vált, hogy a belső városnegyedekből kiköltözők tömegesen vándoroltak a városkörnyéki kertvárosias övezetekbe, az új építésű lakótelepekre és az újonnan alapított városokba. Ez utóbbiakba való kiköltözést az állami és a helyi közigazgatás is szolgálta a szociális lakásépítkezés programjainak támogatásán keresztül. Ez a fő oka annak, hogy a nyugat-európai nagyvárosokat tömeglakásokat is magukba foglaló szatellit-városok, bolygóvárosok veszik körül. Míg a szuburbia léte a középosztály kivándorlásával kezdődött, addig az új városokba inkább az ipari társadalom munkásait telepítették (Aldridge, 1979). A legtöbb nyugat-európai államban, ahol éltek az új városi-konceptió lehetőségével, eleve törekedtek arra, hogy az új városok nyílt elrendezésűek, szép táji környezetben fekvők legyenek (főként Franciaországban, Svédországban, Finnországban), fejlett infrastruktúrával és a szomszédos nagyvárossal kiépített úthálózattal, valamint egyéb kapcsolatokkal rendelkezzenek.

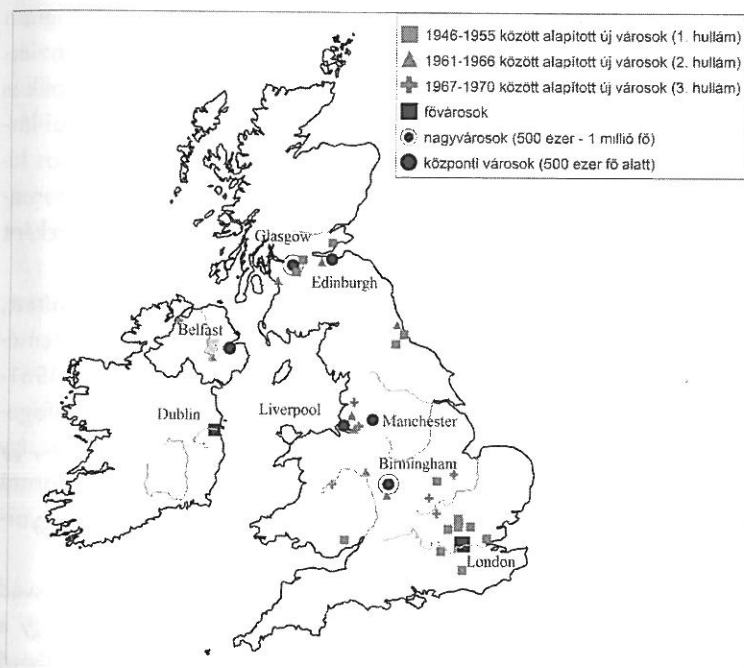
A legtöbb nyugat-európai államban több hullámban építették az új városokat, így azoknak különböző generációit szokás megkülönböztetni. Értelemszerűen vannak általános vonások, amelyek minden nyugat-európai új városra érvényesek. Az országonként eltérő vonásokat az alábbi összegző rész közli.

Az Egyesült Királyságban 1946 óta közel 30 új várost alapítottak, amelyekben már 2,5 millió ember élt a XX. század végén (Thomas, 1999). Az első periódusban, 1946–1955 között 14 új, közepes lakosságszámú (30-50 ezer fő közötti) települést alapítottak, többségüket London környéki szatellitvárosként (például: Basildon, Stevenage,

Welwyn Garden City) (2. ábra). A második hullámban, 1961–1966 között nyolc új város helyét jelölték ki Liverpool, Birmingham, Glasgow és Edinburgh körzetében (pl. Skelmersdale, Telford, Livingston, stb.), hogy kedvezőbb lakáskörülményeket, munkahelyet és infrastruktúrát biztosítsanak a nagyvárosokból kiköltöző népesség számára. A harmadik generáció új városait London és Birmingham ellentéteként alapították 1967–1970 között (pl. Milton Keynes, Peterborough, Northampton, Warrington), amelyeket eleve több százézes lakosságszámra terveztek a két nagyváros tehermentesítésének céljából. Fontos jellegzetessége volt az új városokkal kapcsolatos brit városfejlesztési politikának, hogy mindegyik új várost regionális terv keretében hozták létre, ezért növekedési pólusként értelmezhető (Davies, 1999). Céljuk volt az 1930-as évektől az ipari szerkezetátalakulásból eredő társadalmi, gazdasági és települési problémák kezelése, amit törvényi szinten is támogatott a kormányzat.

Az új városok tervezése és létrehozása Franciaországban részben eltér az angliai trendektől, mert ezeket a nagyváros központ-

2. ábra: Az új városok alapítása az Egyesült Királyságban a XX. század második felében



Forrás: www.newtowninstitute.org alapján szerk. Baji P.

jához közelebb telepítették, s legalább százezres létszámú városokat építettek, magas épületekkel, nagy lakótömbökkel. A francia új városok annyiban hasonlítottak angol társaikhoz, hogy többségükből a metropoliszból kiköltöző népesség alvóvárosai és szatellitvárosai lettek. 1965-ben a francia kormány egész sor új város felépítését határozta el, amelynek eredményeként kilenc új város épült, öt Párizs peremén. Az 1970-es évek végére már egyértelművé vált, hogy az új városok sem mentesek a térbeli társadalmi problémáktól, helyi konfliktusoktól, ezért a rehabilitáció, revitalizáció a városrészek és lakótömbök helyreállításával, korszerűsítésével kezdődött. Mind az Egyesült Királyságban, mind Franciaországban az új városok tervezésekor igyekeztek a gazdasági diverzifikációt szem előtt tartani.

Míg az Egyesült Királyságban és Franciaországban új város elnevezést használnak a tervezett városok megnevezésére, addig Hollandiában és Belgiumban viszont a fejlesztési projektek „növekedési magoknak” vagy „növekvő városoknak” nevezik az ilyen jellegű településeket (*Germuska, 2000*). A holland Almere Amszterdam közelében egy polder feltöltésével létrejött területen „született meg” kertes és laza beépítésű bolygóvárosként, tervezését az angol kertvárosok mozgalma ihlette. Louvain-la-Neuve Belgium egyetlen újonnan alapított városa Brüsszel vonzáskörzetében: létrejöttében és létjogosultságában kizárólagos volt a Katolikus Egyetem központi szerepe, ami viszont napjainkra csökkenni látszik, az egyéb szolgáltatások infrastruktúrájának párhuzamos kiépülésével (bevásárlóközpont, szórakoztató központ, tudományos park). Dániában elsősorban a főváros új városrészeként megteremtett Ørestad képviseli az újonnan tervezett várost.

Írország nyugati partján, a Shannon-repülőtér mellé épített, ipari és kereskedelmi központnak szánt Shannon egyedi kezdeményezésnek tekinthető a nyugat-európai új városok között. 1961-ben kezdték el az építkezéseket, s kezdetben csak 6000 fő befogadására tervezték. Azonban fejlesztése és növekedése ma is tart, így nemcsak gazdasági központtá, hanem közlekedési csomóponttá is vált, ahová az 1990-es évek végén és a 2000-es évek elején gyorsuló ütemben kezdtek beköltözni.

A skandináv államokban az új városok (pl. finn Tapiola, svéd Vällingby) tervezésekor nagy figyelmet fordítottak arra, hogy a társadalom minden tagja és jövedelmi csoportja számára élhető és befogadó várost teremtsenek, hangsúlyozva a természetköz-

liséget, illetve hogy megfelelő számú és minőségű munkahelyet biztosítsanak a helyi népesség számára.

Az egykori Német Szövetségi Köztársaság területén két új város fejlesztésére van példa. Hannover közelében Wolfsburg és Salzgitter alapítására már a XX. század előtt sor került, azonban a XX. század második felében az ipari beruházások eredményeként jelentős növekedést éltek meg. Wolfsburg már a középkor óta fenálló kis falu volt, de 1938-ban a Volkswagen gyár alapításával igazi ipari gyárvárossá nőtte ki magát. Salzgitter szintén egy kistelepülés volt, de 1942-től bányászati-nehézipari beruházások révén új ipari várossá fejlődött.

Pierre Merlin a 2000-es évek elején átfogó jelentést készített az Európai Unió új városokkal kapcsolatos politikájáról. A tanulmány fő kérdése az volt, hogy az új városok célravezető tervezési-fejlesztési eszközök voltak-e az elmúlt évtizedekben, illetve azok lehetnek-e a jövőben, továbbá, hogy beilleszthetők-e az Európai Unió területi politikájába?

Merlin részletesen bemutatta a nyugat-európai új városokkal kapcsolatos fejlesztési politikákat és azok eredményét (*Merlin, 2000*). Elemzésében három fő típusát különböztette meg az új városoknak:

- az újonnan alapított fővárosokat, amelyek Nyugat-Európában nem relevánsak (pl. Canberra, Brazíliaváros, Iszlámábád);
- az új ipari városokat, amelyeknek döntő többsége a volt Szovjetunió utódállamaiban és a kelet-közép- és délkelet-európai poszt-szocialista országokban található. Ezen csoporton belül külön kezelt néhány vállalati alapítású várost Észak-Kanadában és Franciaországban; amelyek elsődleges célja alapításuk idején az urbanizálatlan térségek ipari fejlesztése volt, s legtöbbször egyetlen nagyüzemből vagy domináns ipari komplexumból nőttek ki;
- a városfejlesztési politikák keretében tervezett új városokat, amelyeket leggyakrabban a túlnépesedett nagyvárosok tehermentesítése, esetenként egy-egy régióban a városi hálózat kiépítésének (például Lelystad), vagy a városszerkezet átstrukturálásának céljával (például Közép-Lancashire-ben) alapítottak.

Több szerző is (pl. *Davies, 1999; Thomas, 1999; Merlin, 1971, 1980, 2000; Merlin–Sudarskis, 1991*) sikeresnek és eredményesnek tekinti az új városok alapítását a nyugat-európai térségben, s

egyértelműen abban, az új városok létesítése fejlesztési eszközként és módszerként definiálható a regionálisan jelentkező térbeli társadalmi problémák hatékony megoldására. A sikeres (vélt) kezdet után az 1970-es évektől erőteljes kritika alá kerültek az új városok. Az új városfejlesztési programok kudarcát leginkább abban látták a korabeli értékelések, hogy a tervezés nem volt képes hatékonyan befolyásolni a népesség területi elhelyezkedését, a városfejlődés alakulását, a térbeli-társadalmi folyamatokat. Ekkor fogalmazódott meg először, hogy „az új városok nem váltották be a hozzájuk fűzött reményeket, a társadalmi élet itt sem mentes a konfliktusoktól, a régi városokhoz képest a tervezett új városok nem nyújtanak kedvezőbb életkereteket” (*Szirmai, 1988, 1997*).

A kelet-európai új városok kialakulása

Kelet-Európában az új városokat a második világháború után a szocialista ideológiai törekvések, az erőltetett iparfejlesztés és a központilag irányított várostervezési elvek hívták életre.¹⁷ A kelet-európai új városok bemutatásában egyaránt megjelennek az általános vonások és az országspecifikus jellemzők. Ez utóbbiak tárgyalását a szovjet-orosz és a keletközép-európai példákon keresztül tesszük meg.

A volt Szovjetunió új városai esetében nem volt kizárólagos a szocialista iparfejlesztés, hisz a XIX-XX. század fordulóján meginduló szuburbanizációs folyamatok a két legnagyobb város, Moszkva és Szentpétervár körül már új ipari települések és alvóvárosok megjelenését eredményezték.

Az egykori Szovjetunió európai területein található új városok funkcionális és strukturális definiálása egyrészt összefügg az orosz nagyvárosok körül már a XIX. század végétől meginduló agglomerációs folyamatokkal (*Lappo, et al., 2008*), másrészt a szovjet iparosítási programmal. Oroszországban az agglomerációs folyamatok előjelei már a XIX. század végétől tapasztalhatók voltak az iparosodásnak, a meglévő nagyvárosok gyors térbeli terjeszkedésének és a vasúti infrastruktúra kiépítésének köszönhetően, de az

¹⁷ Kelet-Európa új városait a volt Szovjetunió, illetve Kelet-Közép- és Délkelet-Európa területein található új városokon keresztül mutatjuk be.

oroszországi agglomerációk lényegében a XX. század képződményei. A XIX. és XX. század fordulóján a nagyvárosok megszabhatták, hogy környezetükben milyen ipari tevékenységek és létesítmények települhetnek. Ilyen gyártelepekből alakultak ki a későbbi szatellitvárosok, kisebb ipari centrumok, ahová – a nagyvárosok közelébe – vállalatok, gyárak, üzemek települtek (*Kudrin, 1997*). Moszkva, Szentpétervár, Odessza, Riga környezetében kialakult ipari új városok alapvetően ipari termelési funkciót láttak el, de elég zárt rendszert alkottak, a helyi kisiparos lakosság kevésbé vette igénybe a közeli nagyváros szolgáltatásait (*Protassenko, 1997*). A nagyvárosok agglomerációjában léteztek, mégsem alakult ki ingázás a termelési folyamatokkal, a munkaerőpiaccal, a szociális és kulturális kapcsolatokkal összefüggésben, amely a város és környéke egymásra utaltságát, szerves egységét, egyáltalán, intenzív összefonódását jelezte volna.

A Szovjetunió első átfogó iparosítási programja az ország villamosítási koncepciójához, az ún. GOELRO-tervhez köthető (*Neporozhnyi, 1980*). Így az 1920-as évek végén és az 1930-as évek elején az első öt éves tervek eredményeként az urbanizáció újabb lendületet vett. Egyrészt újabb városok jöttek létre az ipari termelés térbeli szerveződéséeként (pl. Magnyitogorszk, Togliatti), másrészt a korábbi agglomerálódás során létrejött ipari új városok népességszáma megnőtt, harmadrészt ezek a települések elkezdtek funkciójukban gazdagodni, mert közigazgatási feladatokat is elláttak. A nagyvárosok körüli agglomerációkban létrejövő és/vagy átalakuló új városok egyre inkább jelentős hatással voltak a környezetükre (*Nefjodova, 2008*). Az iparosítás eredményeként létrehozott új ipari városok általában néhány százezer fős népességszámmal rendelkező közepes méretű települések voltak (1. táblázat).

A szovjet időkben az urbanizáció és a szuburbanizáció ipari meghatározottsága kizárólagos volt a Szovjetunióban. A szocialista gazdaságtervezés részeként az új városok vagy szocialista új ipari városok az extenzív iparosítási hullámhoz kapcsolódtak, egyben a regionális egyenlőtlenségek felszámolását is szolgálták (*Lappo, et al., 2008*). A volt Szovjetunió területén a szocializmus évtizedeiben összességében több mint ezer új város volt jelen a településhierarchiában, legalább 40 millió lakossal.

Érdekesen indult útjára a szovjet szocialista városok építészeti koncepciója, amely az 1920-as és 1930-as években nagymértékben kötődött a modernista irányzatokhoz. Ebben az időszakban

1. táblázat: Az urbanizáció jellemzői az egykori Szovjetunióban

	1926	1939	1961
Városok száma	709	923	1.685
ebből legalább 100 000 fős város	31	82	167
ebből legalább 250 000 fős város	n.a.	30	61
ebből legalább 500 000 fős város	3	11	26
Városlakó népesség száma	26 300 000	56 100 000	108 300 000
Városlakók aránya (%)	18	33	60

Forrás: Zile, Z. L., 1961. p. 23.

a szovjet-orosz tervezői avantgárd nemzedék ideológiailag nem fért bele a rendszerbe, ezért külföldre menekült. A Szovjetunióban tehát, éppen a nagy építkezések idején, szakemberhiány alakult ki (Benevolo, 1994). Így sok európai mérnök, tervező, építész a Szovjetunióban talált munkát, és valósította meg a funkcionális elvet. Később létrejött a szocreál, amelynek keretében például a szomszédsági egységeket a második világháború utáni angliai új városokból vették át (Géczy, 2008). Tény, hogy a szovjet-orosz városfejlesztési koncepciók koruk legmodernebb európai dokumentumaiként vonultak be az urbanisztika történetébe.

A szovjet időkben az iparpolitika részeként létezett a városfejlesztés, ezért éppen azok a tervezett ipari városok fejlődtek, ahová az ipari termelő kapacitásokat telepítették (Stanilov, 2007). A szocialista új városok tehát az ipari létesítmények körül és az ipari nyersanyaglelőhelyek közelében születtek meg a szocializmus 1950-es és 1960-as éveiben. A városfejlesztés ezekben a városokban az iparfejlesztés mellett az új lakások építését, az infrastruktúra fejlesztését, az ellátás javítását is jelentette. A szocialista típusú rendszer adminisztratív eszközökkel befolyásolta a migrációt, ami egyfajta röghöz kötöttséget eredményezett a városlakók számára. A szovjet hadiipar zárt városai egyben zárt közösségek is voltak. A szovjet ipar telephelyei, üzemei és gyárai nemcsak ipari termelési folyamatokat végeztek, hanem szolgáltatási funkciókat is elláttak. Képesek voltak komplex tevékenységük révén irányítani és részben fejleszteni a szovjet városok infrastruktúráját, szolgáltatásait, központi funkcióit.

A volt Szovjetunió új városainak többsége a szovjet iparosítás és városfejlesztés eredményeként jött létre, alapvetően monofunkciós településként, általában valamilyen nehézipari termelőtevé-

kenység elvégzése céljából. Például Szentpétervár közelében a 22 ezer lakosú Pikalevo települést a cementipar tartotta el; a Moszkva közeli 90 ezer fős Voszkreszenszk településen a műtrágyagyártás biztosította a megélhetést; az Urál keleti oldalán fekvő 450 ezer lakosú Nyizsnyij Tagil kohászati és acélipari üzemekre épült, az Urál déli lábainál lévő 190 ezer lakosú Zlatoust várost az acélgyártás hívta életre, szintén az Urál-hegység előterében található 160 ezres lélekszámú Miass városba teherautógyár települt.

A balti köztársaságokban az orosz bevándorló-munkaerő letelepítésére, valamint az energiaellátás egyenletesebbé tétele miatt az 1960-as és 1970-es években az akkori modern technológiát képviselő erőműveket építettek (Hajdú-Moharos, 1995; Probáld, 2007). Az erőművek közelében az országos átlagnál magasabb életszínvonalat és a sok munkalehetőséget biztosító új városok voltak, például Sillamäe Észtországban, Stučka Lettországban (Cinis, et al., 2008), vagy Visaginas, a korábbi Sniečkus Litvániában (Balockaite, 2010).

A második világháború után a Szovjetunió érdekszférájába került szocialista országok települési hierarchiájában kiemelt helyzetben voltak az 1950-es évek közepétől újonnan alapított városok. Ekkor ugyan erős volt a kapcsolat az iparosítás és az urbanizáció között, de önmagukban a háború utáni újjáépítési törekvések is hozzájárultak az új városok tervezéséhez és alapításához Kelet-Közép- és Délkelet-Európában.

A szocializmus idején az elsődlegesen ipari (főként bányászati, nehézipari, hadiipari) funkciót ellátó új városok tervezésének és fejlesztésének alapelvei politikai indíttatásúak voltak, a szocialista rendszer alapeszméin nyugodtak, a szocialista rendszerspecifikus tényezők meghatározták lehetőségeiket (Domanski, 1997). Az új városok elsősorban nehézipari funkciókat láttak el, azonban a későbbi fejlődési feltételeket tekintve volt abban különbség, hogy bányászatra és kohászatra épültek, vagy eleve a magasabb technológiai szintű, modern ipari igényeket kielégítő nehézipari vagy hadiipari volt a fő telepítőtevékenység. A helyi gazdaság szerkezetét, az értéktermelést és a foglalkoztatottak ágazati megoszlását (az aktív lakosság legalább 60%-a az ipari szektorban dolgozott) tekintve funkcionális értelemben iparvárosok voltak, ahol az ipari, főként gyáripari funkció dominált. Többségük egy vagy csak néhány állami nagyvállalatnak nyújtott telephelyet és munkaerő-forrást. Ezek a nagyvállalatok – a vállalati szervezeti struktúrában el-

foglalt domináns és folyamatosan növekvő szerep miatt is – őket a szervezeti centralizációt ösztönző politika megkülönböztetett hatalmi pozícióiba juttatták (Barta, 2002).

A térség szocialista múltját tekintve az iparfejlesztés alapelve nem volt kizárólagos a városfejlődésben, vagyis nem minden újonnan alapított város az ipari funkciók ellátására specializálódott.

A hagyományos iparvidékeken a gazdag történelmi múlttal bíró nagyvárosok ipari termelésének tehermentesítésére és lakásproblémáinak megoldására is szolgáltak az újonnan alapított (ipar)-városok, jellegzetes lakófunkcióval. Például Felső-Szilézia határvidékén új szocialista városként létrehozott Tychy az iparvidék lakáshelyzetének javítására és Katowice tehermentesítésére hivatott. Az új várost, mivel eleve lakó- és pihenőfunkciókkal létesítették, Katowice és az iparvidék „nagy hálótermékek” szánták a tervezők.

A funkcionalitás és az ideológiai racionalitás az új városok építészeti és várostervezési elveiben is megjelent. A közösségi feladatokat ellátó városközpont, a termelőüzemek (ipari létesítmények) telephelye és a panel lakótelepekből álló lakóövezet különálló térbeli egységeket alkottak (Aleksandrowicz, 1999). Tervezésükben felhasználták a nyugat-európai városépítészeti és városrendezés főbb elemeiből megteremtett szovjet építészeti ideológiát: a lakónegyedek ugyan elkülönültek az ipari komplexumoktól, viszont nagyon sokszor elmaradt a funkcionális övezeteket elválasztó zöldfelületek megteremtése, fejlesztése. Az új városok infrastruktúrája és intézményrendszere, valamint terrier szektora lassan, általában az alapítás után kb. tíz évvel érte el azt a fejlettségi szintet, ami valóban városi jellegű kölcsönözött a településeknek.

A korabeli modern építészeti megfontolások és várostervezési elvárások szintén megfogalmazásra kerültek az új városok alapításakor és építéskor, igaz, ezeket csak részlegesen sikerült érvényre juttatni, s leginkább maga a szocialista-realista stílus „maradt” az új alapítású városok különös ismertetőjegye. A funkcionális övezetek (városközpont, ipari telephelyek, lakóhely) és szomszédsági egységek (panelépületekből álló lakótelepek) kialakításában egyfajta technokrata szemlélet érvényesült (Germuska, 2004). A városközpontok sokszor befejezetlenek voltak, s mivel közösségi-ceremoniális feladatokat láttak el, ezért nagy, üresen hagyott terek alkották (Horváth, 2010). Külön teret alkottak a termelőegységek, amelyek a munkások termékekkel és szolgáltatásokkal történő ellátásában is szerepet játszottak (pl. étkezdék,

boltok). A lakóövezet a lakótelepekkel a közösségi térhez elvileg szorosan kapcsolódtak, a mindennapi életben ez viszont kevésbé érvényesült (Germuska, 2004).

A társadalom összetétele rendkívül egyoldalú volt: többségében a munkásréteget képviselő fiatalok költöztek be az új városokba (Hamilton, et al., 2005). A férfi munkaerő tömeges foglalkoztatása tipikus volt az ipari létesítményekben. A fiatalos korösszetétel miatt a népességnövekedés üteme is magasabb volt, amivel nem mindig tudott a lakásépítkezések üteme lépést tartani.

A munkalehetőségek miatt a vidékről az újonnan alapított iparvárosba beköltöző fiatal lakosság már korán szembesült a városi tradíciók gyengeségével. A hagyományos polgárság hiánya, a nem megfelelő társadalmi tagoltság, a fejletlen műszaki és intézményi infrastruktúra miatt is az ilyen jellegű településeken a helyi népesség kevésbé kötődött a városi terekhez, mert a lassan formálódó identitás és hagyomány inkább az ipari ágazattal függött össze (Germuska, 2000).

A diverzifikálatlan új iparvárosok a városi alapfunkciók megfelelő mennyisége, minősége és sokfélesége hiányában inkább városi jellegű, városias településeknek voltak tekinthetők (Musil, 2005). Urbanizációs hiányjelenségként értelmezhető, hogy a lakásépítések száma elmaradt a városba befogadott munkaerő szükségleteitől, az infrastruktúra nem megfelelő módon és ütemben épült ki, a lakossági szolgáltatások és közintézmények fejletlenek voltak. Az infrastruktúra-fejlesztés feladatait gyakran az iparvállalatoknak kellett megoldaniuk az új városokban, hisz ők rendelkeztek megfelelő és felesleges erőforrásokkal, így mint a város fejlesztői, a termelés beruházói, intézményfenntartók és a dolgozók ellátói is megjelentek. A vállalati magatartás természetesen termeléscentrikus volt, kötelező ellátási feladataikban költségminimalizálásra törekedtek. Amíg az 1950-es években ezt a szerepkört csak az elengedhetetlenül szükséges mértékben látták el, azután sokkal olcsóbbnak bizonyult a lakosság városokon kívüli letelepítése és az ingázást lehetővé tevő megoldások alkalmazása (Szczepanski, 1993).

A lakáshiány miatt eleve nem jött létre a lakóhely és a munkahely térbeli egysége, megnövekedett a városkörnyéki, később távolsági ingázás, és a városkörnyéki települések váltak a városban letelepedni nem képes lakosság befogadóivá. Áthidaló megoldásként szükséglakótelepek, valamint munkásszállások létesültek. Ezek az ideiglenes lakóhelyek később a szegregáció tereivé váltak (Stenning, 2001).

A kezdetektől meglévő hiányosságok ellenére az új alapítású szocialista iparvárosok „kirakatvárosnak” számítottak (pl. Magyarországon Sztálinváros, ma Dunaújváros): „A szocialista városokról kialakult hivatalos kép és a politikai tendenciák egymással szorosan összefüggtek, mivel a szocialista városként kezelt városok magát a szocialista rendszert szimbolizálták, ugyanakkor megváltoztatták a városokról alkotott elképzeléseket is” (Horváth, 2002a).

Az egyoldalú fejlettség következtében az 1950-es évek városalapításainak első hullámát az 1960-as években már térbeli társadalmi-gazdasági problémák megjelenése követte. Ezek egyik forrása éppen az urbanizációs hiányjelenségekből (lakás-, infrastruktúra-, szolgáltatás- és áruhiány) fakadt. Szintén egyre nyilvánvalóbbá vált, hogy túl sok a nehézipari munkahely, a munkaerőpiac egyoldalúvá vált. Az 1960-as évektől érzékelhető az 1970-es évektől viszont valóság volt az ipari területek funkcióvesztése, az iparvidékek lassú hanyatlása, az ipari munkanélküliség megjelenése (Sykora, 2009). Ez utóbbi kezelésének egyik lehetősége éppen a városi szolgáltatásokhoz (közoktatás, kereskedelem, közigazgatás, stb.) kötődő munkahelyteremtés lehetett volna, de erre sok helyen nem, vagy csak nagyon hosszú idő alatt került sor, mivel a beruházási politika nem rendelkezett az ehhez szükséges forrásokkal. Az 1960-as évektől az iparban – elsősorban a vegyiparban – végbement egy relatív modernizáció, ami a vegyiparra épült új városok egyoldalú ipari tevékenységeire is kedvezőleg hatott.

Kelet-Közép- és Délkelet-Európa településhierarchiában a szocializmus időszaka alatt egyszerre voltak jelen a tervezett ipari funkciójú szocialista új városok. Ilyenek voltak például a keletnémet Stalinstadt – 1961-től Eisenhüttenstadt –, a lengyel Nowa Huta, bolgár Dimitrovgrad és Kremikovci. Az ipari nagy- és középvárosok vonzáskörzetében ipari és/vagy lakófunkciót is ellátó új városok jöttek létre, mint a lengyel Nowe Tychy, vagy a szlovák Nová Dubnica (Danielová, 2012). Az egykori ipari kisvárosok kibővítésével létrehozott nehézipari központok (pl. a cseh Kunčice és Vítkovice) szintén új városok voltak. A térség új városainak értelmezésében nehéz különválasztani az egyértelmű zöldmezős beruházásokat a városfejlesztésektől, így az egykori szocialista országokban az új városok átmeneti típusai vannak jelen a településhierarchiában (Barta, 2010).

A második világháború után Közép- és Kelet-Európához hasonlóan Délkelet-Európában szintén felgyorsult az urbanizáció, amely csúcspontját az 1950-es évek végére érte el. A szocialista

iparosítás, az új üzemek létesítése és a kapcsolódó beruházások felgyorsították a migrációt. A népességnövekedést, a települések jellegének megváltozását a közigazgatási besorolások változása követte. A volt Jugoszlávia területén tizenöt, Albániában négy (Elbasan, Qyteti Stalin, Ballsh, Memaliaj) szocialista várost hoztak létre. A jugoszláv utódállamok közül Szlovéniában (Jesenice, Titovo Velenje), Horvátországban (Borovo), Bosznia-Hercegovinában (Zenica), Montenegróban (Nikšić), Macedóniában (Kočani, Krani, Štip, Titov Veles) és Szerbiában (Bor, Majdanpek, Priboj, Titovo Užice, Valjevo, Vranje) találkozhatunk új városokkal. Többségük bányaváros és a kohászatra épült iparváros volt. Ezek nem újonnan alapított városok voltak, hanem akár már a középkor óta létező kistelepülések, amelyeket az iparosítással több tízezer főre duzzasztottak, ipari központtá téve őket (Faragó–Rácz, 2010).

Összegzés

A XX. század második felében bekövetkező lényeges társadalmi, gazdasági, politikai, hatalmi átrendeződések hatással voltak az európai új városok alapítására és tervezésére. A megváltozott feltételek között, a politikai alapon (is) át- és újraértelmezett társadalmi-gazdasági, valamint települési környezetben létrehozott kapitalista és szocialista új városok több szempontból is közel álltak egymáshoz, de leginkább infrastrukturális fejlettségükben és a helyi lakosság életminőségében különböztek erőteljesen egymástól (Hajdú, 2008).

Az új városok sajátos, jellegzetes csoportot alkotnak az európai országok településhierarchiában. Eltérő arányban épültek Európa különböző régióiban: valahol több tucat, vagy akár több száz létesült, valahol pedig egyáltalán nem hoztak létre ilyen jellegű településeket. Nehéz elválasztani egymástól a zöldmezős beruházással létrejött új városokat a városfejlesztés eredményeképpen megteremtett új városrészekről, vagy az iparosítás révén fejlesztett kistelepülésektől, vagyis számtalan átmeneti típus létezik Európában az újonnan alapított városokból.

Az európai új városok jelentős többségének alapítására földrajzilag valamely nagyváros közelében vagy vonzáskörzetében került sor. A kelet-európai szocialista új városok mutatnak bizo-

nyos hasonlóságot a nyugat-európai új városokkal, azonban a köztük tapasztalható szignifikáns különbségek érdekviszonyok alakulásából, illetve az érdekek eltérő súlyából adódnak (pl. Szirmai, 1992) (2. táblázat).

Ha az európai új városok kialakulásának körülményeit és kiváltó okait vizsgáljuk, akkor határozottabbnak tűnnek az eltérések Európa nyugati és keleti fele között. Míg Nyugat-Európában sokkal inkább az agglomerációs folyamatok és a szuburbanizáció hívta életre az új városokat, addig az egykori szocialista országokban elsődleges volt az ipari funkciók megteremtésének a célja. Az építészeti törekvések ugyan azonosak voltak Európa minden részében, a kivitelezés viszont igen különböző volt. A nagyszámú népesség letelepítése a tervezett városokban szükségszerűen együtt járt nagy lakótömbök kialakításával, de a szocialista országokban hamar eluralkodott az iparosított technológiával készült építészeti stílus. Ugyanakkor nincs éles különbség a nyugati és ke-

2. táblázat: Eltérő érdekviszonyok az új városok tervezésében Európa különböző térségeiben

Nyugat-Európában		Kelet-Európában
Érdekek eltérő súlya	Érdekviszonyok	Érdekek eltérő súlya
Cél: profittermelés	Gazdasági	Cél: iparfejlesztés
Cél: társadalomszervezés – helyi közösségek létrehozása	Fejlesztési	Cél: ipari termelés helyi szervezése
Decentralizáció	Hatalmi törekvések	Centralizáció
Új város = fejlesztési eszköz	Beavatkozás szándéka	Új város = fejlesztési cél
Építészeti modernizmus	Urbanisztikai	Adaptált építészeti modernizmus: szocialista realista
Középosztály betelepítése	Társadalmi	Munkásosztály betelepítése

Forrás: Szirmai, 1992, 1998 alapján saját szerk.

leti új városok között abban, hogy általában néhány tízezer fő befogadására alkalmas kis és közepes méretű településeknek tervezték őket. A hasonlóságokra hívja fel a figyelmet az is, hogy a tervezett új városok fő funkciói (ipar, bányászat, kohászat, lakófunkció, ellátás) mellett mennyire jelentek meg, és egyáltalán érvényesültek-e a központi funkciók. A szocialista új városok – mivel általában egy-két nagyvállalatból álltak – erősen korlátozott önállósággal és kapcsolatrendszerrel bírtak. A központi funkciók hiányosak voltak, és koncentrációjuk is gyenge volt (Barta, 2010). A nyugat-európai alvóvárosok, bolygóvárosok eleve nagyvárosok vonzáskörzetében épültek, ami szintén nem kedvezett a központi funkciók helyi megjelenésének.

Szirmai Viktória hosszú éveken keresztül, több hazai és nemzetközi kutatás keretében vizsgálta az új városokat (pl. 1988, 1992, 1997), s többször hangsúlyozta munkáiban, hogy az európai új városokban hasonlóak a fejlesztést meghatározó és makroszinten értelmezett társadalmi, politikai, gazdasági érdekek, az urbanisztikai doktrínák, a beavatkozás formái, a mögöttes gazdasági, politikai és ideológiai érdekek viszonya, viszont az egyes érdekek súlya eltérő. A nyugat-európai új városok esetében történetileg meghatározóbb a gazdasági (a hatékonysági és a profit) és a társadalmi megfontolás, a kelet- és közép-európai térségben a politikai, az ideológiai jelleg.

Germuska Pál (2004) véleménye szerint a nyugati típusú új városok az iparosodás következtében spontán módon fejlődtek. A szerző a párhuzamok kapcsán felhívta a figyelmet az észak-amerikai példákra: a XX. század elején néhány év alatt a Michigan-tó partján felépített Gary új városa egy acélmű telepítés és kiszolgálása céljából jött létre, ami aztán a Szovjetunióban az 1930-as években Magnyitogorszk építéséhez is mintát szolgáltatott (Germuska, 2004).

Weclawowicz, Grzegorz összegezte azokat a vonásokat, amelyek a második világháború utáni szocialista iparvárosokra igazak voltak. Kiemelte, hogy a szocialista város fogalma erőteljesen összekapcsolódott az iparvároséval, hisz mindkettőben hasonló elvek mentén szervezték a helyi gazdaságot és társadalmat. A termelőszférát az ipari tevékenységek képviselték, a társadalmi homogenitás a munkásosztály felül-, míg a városi polgárság alulprezentáltságát eredményezte, az uniformizáló urbanisztika tervszerűen alakította a városi tereket, valamint a városra vonatkozó

döntéseket nem helyben, hanem kormányhivatalokban hozták meg (*Weclawowicz, 1992, 1997, 1998*).

Smith, David (1996) a szocialista új városok tervezésének jellegzetességeként három tényezőt jelölt meg: a szomszédsági egységeket, a terület(használat)i tervezést és a tömegközlekedés túlsúlyát (*Smith, 1996*).

2.

Mai nyugat-európai új városok

Uzzoli Annamária – Baji Péter

Új városok az Egyesült Királyságban

A nyugat-európai új városok mai helyzetének értékelésére brit, francia és német új városokat bemutató leíró jellegű, öszszegző esettanulmányok formájában kerül sor. A statisztikai adatelemzésre alapozott áttekintés fő célja az, hogy képet adjon néhány mai nyugat-európai új város társadalmi-gazdasági fejlettségéről, illetve értelmezze a városnövekedés trendjének dinamikáját.¹⁸ Az elemzés a XXI. századi aktuális folyamatok értelmezéséhez a 2000 utáni időszakot veszi alapul. Az összehasonlító elemzés során a következő mutatók alkalmazása történt: népességnövekedési ráta, öregedési index, munkanélküliségi ráta, felsőfokú végzettségűek aránya.¹⁹

A brit új városok közül a „legfiatalabb” is már több mint 40 éve épült. Alapításuk eredeti célját tekintve többségük szatellitváros, de a nagyobb új városokat éppen a nagyvárosok (pl. Birmingham, Glasgow, stb.) és főleg London ellenpólusaként hozták létre (pl. Milton Keynes, Northampton). Az elmúlt évtizedek során a brit új városoknak szembe kellett nézniük a posztindusztriális gazdasági átalakulással és a globalizáció hatásaival, miközben a városok fej-

¹⁸ A statisztikai elemzés Baji P. (2013): Az új városok XXI. századi helyzete Nyugat-Európában c. kéziratán alapul (MTA Társadalomtudományi Kutatóközpont, Bp. 32 p.).

¹⁹ Népességnövekedési ráta: az utóbbi 20 éven belüli népességnövekedési ütem százalékban kifejezett értéke. Nagy-Britanniánál 2001–2012, Franciaországnál 1990–2009, Németországnál 1987–2012 közötti értékek. Öregedési index: a 65 éven felüli népesség a 14 éven aluli népességhez viszonyított aránya. Munkanélküliségi ráta: az aktív népességen belüli munkanélküliek aránya. Felsőfokú végzettségűek aránya: az adott országon belül legalább bachelor diplomával rendelkezők aránya a felnőtt népességen belül.