

ԱՐԴԻ ՔԱՂԱՔԱՇԻՆՈՒԹՅԱՆ ԶԱՐԳԱՑՄԱՆ
ԱՌԱՆՁՆԱՀԱՏԿՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԸ

Սոցիալիզմի դարաշրջանի արտադրողական ուժերի անընդմեջ զարգացումը պատմական կարճ ժամանակամիջոցում վերափոխեց մեր երկրի դեմքը, մեր բնակավայրերը, մեր կյանքի միջավայրը:

Դեպի կոմունիզմ ընթացող մեր երկրում տեղի ունեցած սոցիալ-տնտեսական վերափոխումները բացեցին մեր ժողովրդի համար նյութական բարեկեցության և կուլտուրայի աճման անսահմանափակ հնարավորություններ, քաղաքային բնակչության բուռն աճ, նախադրյալներ՝ կուլտուր-կենցաղային և աշխատանքային տեսակետից քաղաքի և դյուղի միջև եղած տարբերության վերացման համար:

Երկրի բուռն ինդուստրացումը և գյուղատնտեսության ինտենսիվացումը խթան հանդիսացան քաղաքային վայրերի և տրանսպորտային միջոցների զարգացման համար, առաջ եկան արդյունաբերական հսկա կոմպլեքսներ, նոր խոշոր քաղաքներ, նրանց միջև ստեղծվեցին արտադրական, աշխատանքային, կուլտուր-կենցաղային կապեր, որոնք հետագայում առաջ բերեցին ազգաբնակչության բնակեցման նոր ձևեր՝ բնակավայրերի ազլումերացիա¹:

Դրա հետ միասին, արտադրողական ուժերի և տեխնիկական միջոցների առաջադիմության սրընթաց զարգացումը էականորեն վերափոխեց քաղաքաշինական սկզբունքների շատ հասկացողություններ, որոնցից շատերը հակասության մեջ մտան իրականության հետ:

Արդի քաղաքաշինությունը թեև կոխել է մի նոր դարաշրջան՝ արագընթաց վերափոխումների դարաշրջան, որոնց իրականացումը կանգնեցնում է միմյանցից տարբերվող և հակասական գաղափարների առաջ: Նման հակասական գաղափարներ առաջ են դալիս ամբողջ աշխարհի, նույն թվում և Հայաստանի քաղաքաշինարարների մեջ: Բնականաբար, բացառված չէ սովետական և արտասահմանյան դրական և նույնիսկ բացասական, ոչ-քննադատորեն յուրացված փորձի ներդրումը մեր հանրապետության յուրահատուկ տնտեսաաշխարհագրական պայմաններում: Այդ պատճառով սովետական և արտասահմանյան փորձի քննադատական վերլուծությունը կարող է ելակետ ծառայել Հայաստանի քաղաքաշինության զարգացման գործում:

Ուշագրության կենտրոնում է գտնվում խոշոր քաղաքների զարգացման պրոբլեմը և այդ կապակցությամբ նրանց բնակչության աճի սահմանափակումը կապվում է բեռնաթափող քաղաք-արբանյակների կազմակերպման հետ: Դա իր հերթին տանում է դեպի խոշոր քաղաքային ազլումերացիան, որը

¹ Ազլումերացիա — բնակավայրերի (քաղաքների, ավանների, դյուղերի) կուտակում, որոնք կուլտ-կենցաղային և աշխատանքային գծերով ձգտում են դեպի կենտրոնական, սովորաբար խոշոր քաղաքը:

խոշոր քաղաքի պես աչքի է ընկնում իր գերբնակվածությամբ: Մյուս կողմից, տնտեսական էֆեկտիվության բարձրացման անհրաժեշտությունը պահանջում է կազմակերպել խոշոր, կենտրոնացված և կոոպերացված արդյունաբերական կոմպլեքսներ, որոնց անխուսափելի հետևանքը խոշոր քաղաքների զարգացումն է:

Արդի խոշոր քաղաքի բացասական կողմերից մեկը՝ աշխատավայրի հեռու լինելն է բնակավայրից, որի հետևանքով առաջանում է ժամանակի մեծ կորուստ (աշխատանքի վայրը հասնելու համար), քաղաքային մայրուղիների գերբեռնվածություն, տրանսպորտային միջոցների ոչ արդյունավետ օգտագործում: Այդ պատճառով էլ առաջանում են ապակենտրոնացնող ուժեր: Այսպես կոչված անվնաս տեխնոլոգիայով արդյունաբերական օբյեկտները, խորհուրդ է տրվում տեղագրել բնակելի շրջաններից ոչ հեռու, կամ հենց բնակելի շրջանում, որով և կազմակերպվում են կոմպլեքսային արդյունաբերական-բնակավայրային շրջաններ: Մյուս կողմից, տեխնիկական առաջադիմությունը արդյունաբերության մեջ առաջացնում է զբաղվածության կրճատում և ծախսված բանվորական աշխատածամանակի նվազում, որը հակադրվում բանվորների անընդհատ կրճատվող քանակի համար կոմպլեքսային արդյունաբերական-բնակավայրային շրջաններ ստեղծելու անհրաժեշտությանը:

Խոշոր քաղաքին յուրահատուկ է նրա արվարձանի զարգացումը, որովհետև տրանսպորտային միջոցների զարգացումը ներազդում է բնակեցման ապակենտրոնացման վրա և արվարձանի համար ստեղծում է բարենպաստ պայմաններ, քաղաքի կուլտուր-կենցաղային կյանքի բարիքներից օգտվելու համար: Հետևապես, քաղաքը և արվարձանը, կորցնում են իրենց ինքնուրույն նշանակությունը: Ինչպես աշխատանքային, նույնպես և կուլտուր-կենցաղային տեսակետից քաղաքը և նրա արվարձանը հանդիսանում են միասնական, փոխադարձորեն շաղկապված մի կազմավորում:

Միևնույն ժամանակ, քաղաքաշինարարների ուշադրությունը դեռևս կենտրոնացված է առանձին քաղաքների վրա, որոնք դիտվում են որպես ինքնուրույն, իրենց մեջ պարփակված բնակավայրեր, և արվարձանների վրա որպես մերձքաղաքային գոտիներ, որոնք կատարում են օժանդակ ֆունկցիաներ, ինչպես, օրինակ, օդային ավազանի ստեղծումը, մասսայական հանգստի ապահովումը և քաղաքի ինժեներական սարքավորումների տեղաբաշխումը:

Քաղաքի նախագծման մեթոդիկան և նրա ստրուկտուրային կառուցվածքը հիմնվում են նախօրոք տրված շափերի վրա, կողմնորոշվելով որոշակի վերջնական հեռանկարով, այն ժամանակ, երբ քաղաքի օրգանիզմը դինամիկորեն զարգանում և անընդհատ փոփոխվում է:

«Օպտիմալ շափերի»² շառավղային-համակենտրոնացված սխեմա ունեցող քաղաքին հակադրվում է ապակենտրոնացված, դժային զարգացում ունեցող քաղաքը: Սակայն, մյուս կողմից, քաղաքների տերիտորիալ ընդարձակումը, որը հանդիսանում է նրանց զարգացման անխուսափելի հետևանքը, իր հետ բերում է նաև նրա շրջապատի բնության ոչնչացում, որն արտահայտ-

² «Օպտիմալ շափերի» քաղաքը բնորոշված է համարել այն քաղաքը, որն ունի ոչ ավելի քան 150-250 հազար բնակչություն, որտեղ բացակայում են խոշոր քաղաքի բացասական երեւույթները, ինչպես գերբնակվածությունը և անշահավետությունը: Այդ պատճառով էլ խորհուրդ է տրվում այդ սահմանից դուրս քաղաքները զարգացնել:

վում է շինարարական նպատակներով գյուղատնտեսական պիտանի հողերի օգտագործման մեջ: Մինչդեռ դրանք խիստ անհրաժեշտ են քաղաքային միջավայրո առողջացման համար:

Քաղաքի դինամիկորեն զարգացող օրգանիզմը հակասության մեջ է մտել նրա արդի ստատիկ կազմության հետ, այդ պատճառով էլ անխուսափելի է դառնում քաղաքի ֆունկցիոնալ գոտիների և մասերի անընդհատ վերակառուցումը: Մենք ականատես ենք այն բանին, որ քաղաքում նախօրոք առաջացած հասարակական կենտրոնը, քաղաքի նոր շափերի պայմաններում զարգանալու տեղ չունի: Նա, կամ պետք է զարգանա ընդլայնվելով, ի հաշիվ բնակելի կառուցապատման, կամ՝ ցրվի քաղաքով մեկ, որն առաջացնում է բնակչության հանդիպակաց շարժում, կամ էլ պետք է ձգտի դեպի վեր: Հետևապես, քաղաքաշինության զարգացման տվյալ ժամանակաշրջանում «օպտիմալ շափերի քաղաքի» տեսությունը որպես քաղաքի իդեալական սխեմա, դառնում է վիճելի: Պետք է նշել, որ վերջերս այդ տեսության կողմնակիցները, «օպտիմալ շափերի» հասկացողությունը հանգեցնում են քաղաքի սահմանների խելացի կարգավորմանը, ընդ որում, զարգացման հետ միասին ընդունում են այդ սահմանների փոփոխման հնարավորությունը, այսինքն՝ լրիվ բացառում են «օպտիմալ շափերի» տեսությունը և ընդունում քաղաքի դինամիկ զարգացման հասկացողությունը:

Հարաճուն տեխնիկական առաջադիմության հետևանքով ստեղծվում են հզոր, վերգետնյա տրանսպորտային միջոցներ, որոնց արագությունը և թողարկման ունակությունը գնալով զարգանում են: Սակայն քաղաքների պատմականորեն առաջացած ստրուկտուրան հակառակ աղդեցություն է առաջացնում: Գնալով ավելի է նվազում քաղաքային մագիստրալների միջին արագությունը և թողարկման ունակությունը: Այդ պատճառով էլ ընկնում է ժամանակակից տրանսպորտային միջոցների օգտագործման արդյունավետությունը:

Վերը նշված և այլ հակասությունները միայն Սովետական Միության քաղաքաշինության առանձնահատկությունները չեն: Երա, համաշխարհային սյրոցես է, որն ավելի սուր բնույթ է կրում արտասահմանում, հատկապես այն երկրներում, որտեղ բացակայում է արտադրողական ուժերի տեղաբաշխման սոցիալիստական սխեման:

Իրոք, բոլոր զարգացած կապիտալիստական երկրներում, հատկապես ԱՄՆ-ում և Անգլիայում, խոշոր քաղաքների և նրանց ազլումերացիաների աճը, ղնալով ընդունում է սսլառնալի բնույթ: Ապագա քաղաքաշինության հարցերի շուրջը առաջանում են միանգամայն տարբեր, երբեմն բոլորովին հակադիր տեսական կոնցեպցիաներ, որոնք ուղղված են զլխավորապես քաղաքների և ազլումերացիաների գերբնակության սուր պրոբլեմի լուծմանը:

Ինչպես հայտնի է, քաղաք-արբանյակների ստեղծման գաղափարը պատկանում է անգլիական քաղաքաշինարարներին, որոնք առաջարկեցին Լոնդոնի և Գլադգոյի բեռնաթափման համար կառուցել 15 նոր քաղաք, որոնցից 8-ը՝ «Լոնդոնի շրջագծում»³: Բացի այդ, նախատեսվում էր, որ Լոնդոնի անտառային գոտին (նույնպես և Անգլիայի մյուս խոշոր քաղաքներում), որտեղ

³ Н. Баранов, Современное градостроительство, Госстройиздат, 1962; а также журнал «Архитектура СССР», № 8, 1966, передовица «Величественные перспективы творчества и выступление Н. Баранова».

⁴ См. сборник статей «Города — спутники», Географиз, 1961, стр. 139.

պետք է խիստ սահմանափակվի կառուցապատումը, պատենշ կհանդիսանա քաղաքի տերիտորիալ տարածմանը, իսկ նրա շուրջը ստեղծվող քաղաք-արբանյակները կուլ կտան նրանց մեծաքանակ ազգաբնակչությունը»:

Սակայն Անգլիայում եռանդուն կերպով անցկացվող այդ քաղաքականությունը, որը տարածվեց ամբողջ աշխարհում, լիովին ձախողվեց: Լոնդոնի և Քլազգոյի աճը հնարավոր չեղավ կանգնեցնել, «Կանաչ գոտին» ներսից ենթարկվեց ուժեղ ճնշման, իսկ կառուցված քաղաք-արբանյակները նուրազբեցին Անգլիայի հյուսիսային շրջանները (Շոտլանդիան)⁵:

1962 թ. Հարվարդում (ԱՄՆ) կայացած, քաղաքաշինության հարցերին նվիրված կոնֆերանսում այդ ուղղությունը ենթարկվեց սուր քննադատության: Կանաչ գոտիները, որ այժմ այդ ուղղությունից, որպես քաղաքաշինության պաշտոնական քաղաքականությունից, հրաժարվել են՝:

Այստեղից հասկանալի է, թե ինչու Անգլիայում առաջացավ քաղաքաշինական քաղաքականության փոփոխման նոր տեսակետ: Անգլիական քաղաքաշինարարների մի խումբ ելույթ ունեցավ մամուլում խոշոր քաղաքների ապակենտրոնացման քաղաքականության դեմ⁶: Նրանց կտրժիբով, արդի ապրելակերպը պահանջում է կառուցել խոշոր քաղաքներ, իսկ քաղաք-արբանյակների կառուցումը խանգարում է խոշոր քաղաքների կյանքի պայմաններին:

Չնայած նրան, որ մի շարք կապիտալիստական երկրներում գնալով բնդլայնվում է քաղաքների կազմավորման պրոբլեմի լուծման ուղղությամբ ծավալված գործունեությունը, սակայն դեռևս գոյություն չունի ձևավորված ազգային քաղաքականություն՝ քաղաքաշինության զարգացման ուղղության նկատմամբ: Միևնույն ժամանակ, արտասահմանյան քաղաքաշինարարները սկսեցին համոզվել, որ կենտրոնացման և ապակենտրոնացման ծայրահեղ տեսակետները արմատական միջոցներ չդարձան զարգացող ուրբանիզացման կարգավորման պրոբլեմի լուծման համար: Խոշոր քաղաքները շարունակում են զարգանալ, նրանց շուրջը զարգանում են նաև խոշոր ագլոմերացիաներ և կոնուրբացիաներ⁷, որոնք երբեմն հասնում են 10—14 միլիոն բնակչության. օրինակ, Նյու-Յորքի, Տոկիոյի, Լոնդոնի, Փարիզի, Վաշինգտոնի և այլ քաղաքների կոնուրբացիաները:

Մեզ կարող են առարկել, որ Սովետական Միությունում, հատկապես Հայաստանում խոշոր քաղաքների պրոբլեմն այնքան էլ սուր չէ, մենք չունենք խոշոր, նույնիսկ մեծ քաղաքների այնպիսի խտություն, ինչպես, ասենք, ԱՄՆ-ում և այլ կապիտալիստական երկրներում: Իրոք, մեր երկրում, խոշոր քաղաքները կազմավորվել են որպես հանրապետությունների մայրաքաղաք-

5 См. сборник реферативной информации «Размещение производительных сил», № 4, 1964, изд. СОПС Госплана СССР, статья «Дж. Миннерс, Кризис регионального планирования Великобритании», стр. 71.

6 Там же, стр. 73.

7 См. краткое изложение доклада на ежегодной конференции американских градостроителей в 1962 г. «Градостроительство в условиях роста связей между крупными городами», Перевод № 11829 (4497) НИИ градостроительства и районной планировки Госстроя СССР.

8 См. вып. № 11, 1964 «Экспресс—информация ЦИНИС Госстроя СССР—зарубежный опыт», серия — жилищно-гражданское строительство и архитектура, стр. 21.

9 Կոնուրբացիա — իրար մոտ կառուցված, հետադարձ միալուծված քաղաքային բնակավայրեր:

ներ և խոշոր մարզերի կենտրոններ, և չնայած դրան, մեզ մոտ էլ առաջացավ խոշոր քաղաքների աճը սահմանափակելու պրոբլեմը և դրա հետ կապված բևեռացման փորձը մեզ պետք է զգուշացնի, թե որքան ձիշտ է խոշոր քաղաքների և ագլոմերացիաների սահմանափակման բաղաբաշխությունը:

Հայաստանում դեռևս չկա քաղաք-արբանյակների պարզացած ցանց, բայց նման առաջարկություններ կան, իրականացվում են Երևան—Սևան արդյունաբերական հանգույցի շրջանային հատակագծում նախատեսվում է միջակ քաղաքների մի շղթա, մեկը մյուսից 10—12 կմ հեռավորության վրա և 50—100 հազար ազգաբնակչությամբ՝ Արզնի, Աբովյան, Չարենցավան, Հրազդան, Սևան, Կարող է այդ ձիշտ է, սակայն նույնիսկ, կուպիտ հաշվարկումները ցույց են տալիս (հաշվի առնելով 30 կմ շառավիղով Երևանի շուրջը գտնվող քաղաքների պարզացումը), որ արդեն հիմնադրվում է Երևանյան խոշոր ագլոմերացիան, որտեղ ապրելու է հանրապետության հեռանկարային ազգաբնակչության մոտ 50—55 տոկոսը: Սա կարող է հասցնել այլ շրջանների բնակչության միգրացիայի ուժեղացմանը և այդ շրջանների բայթայմանը, կամ Երևանը, որոշ չափով կդառնա իր արբանյակների համար «ննջարան», որով ավելի կուժեղանա նրա աճը, կամ արբանյակների արդյունաբերական կարողությունների գործարկումը կհետաձգվի, որը կանդրադառնա հանրապետության էկոնոմիկայի վրա:

Երևանից 10 կմ հեռավորության վրա պարզանում է նոր ստեղծված Աբովյան քաղաքը՝ որպես քաղաք-արբանյակ: Այդ քաղաքի հատակագծում բավական հետաքրքրություն առաջացրեց հասարակայնության մեջ որպես նոր, արդի բաղաբաշխության ոգով լուծված նախագիծ: Սակայն Աբովյան քաղաքի տեղադրումը Երևանին այդքան մոտ, ինչպես երևում է, այնքան էլ ձիշտ չէ: Այդ քաղաքը դեռևս կառուցվում է, բայց արդեն կան բոլոր նախադրյալները, որ նա կգերաճի իր հաշվարկային չափերից (60 հազար բնակչություն) և 10—15 տարում նրա բնակչության թիվը կհասնի 100 հազարի: Նման զարգացումը համոզիչ չէ, որովհետև այն առաջացնում է Երևանի հետ համայնուժվելու վտանգ, իսկ չէ՞ որ 7—8 տարի սրանից առաջ, թվում էր, թե արբանյակները պետք է ստեղծել քաղաքին մոտ, և նույնիսկ կազմվել էր մեծ Երևանի նախնական նախագիծ, ըստ որի նրա կազմի մեջ պետք է ընդգրկվեին էջմիածինը, Աշտարակը, Աբովյանը, Գառնին, Արտաշատը: Այժմ այդ հերթում է և սովետական պաշտոնական գրականության մեջ խորհուրդ է տրվում քաղաք-արբանյակները զարգացնել 60—80 կմ հեռավորության վրա: Հայաստանի պայմաններում դրանք կլինեն ոչ թե արբանյակներ, այլ ինքնուրույն քաղաքներ, շրջանային վարչական կենտրոններ:

Այսպիսով, քաղաք-արբանյակների ստեղծման միջոցով քաղաքների պարզացման աճի դադարեցումը, ինչպես երևում է, պետք է համարել քաղաքաշինական ոչ ձիշտ քաղաքականություն, որն անխուսափելիորեն կհասցնի բացասական արդյունքների, հատկապես այնպիսի փոքր հանրապետությունում, ինչպիսին է Հայաստանը: Ընդհակառակը, վարչական կենտրոնների համաչափ վաթուցումը մինչև փոքր, իսկ հետագայում մինչև միջակ քաղաքների մակարդակը, ինչպես նաև ռեգիոնալ քաղաքների համաչափ զարգացումը (ներհանրապետական տնտեսական շրջանների կենտրոններ) ընդհուպ մինչև նրանց մեծ քաղաքների չափերին հասցնելը, պայմաններ կստեղծեն Երևանի

զարգացման կարգավորման, հավասարաչափ բնակեցման և Հայաստանի ամբողջ տերիտորիայում տնտեսական մակարդակի բարձրացման համար, որը կլինի սոցիալիզմի հիմնական օրենքի իսկական կիրառումը:

Հետևաբար, սկստք է պայքարել ոչ այնքան խոշոր քաղաքի: զարգացման դեմ, որը հանդիսանում է հանրապետության կենսական տարածության աստիճանական զարգացման կազմակերպող միջուկը, որքան՝ նրա խոշոր ագլոմերացիայի առաջացման դեմ, որի անհամամաս շափերը կարող են անուղղելի վնաս հասցնել փոքր, միջակ ու մեծ քաղաքների համաչափ սիստեմի համաչափ բնակեցմանը և ձևավորմանը:

Բնակելի վայրերի զարգացումը սերտորեն կապված է հասարակության արտադրողական ուժերի զարգացման հետ: Այդ պատճառով էլ բացառիկ օգտակար է այն կապիտալիստական երկրների քաղաքաշինության դրական կամ բացասական փորձի ուսումնասիրությունը, որտեղ արտադրողական ուժերը մեծ զարգացման են հասել, հետևաբար և շափազանց սրվել են նաև հակասությունները քաղաքաշինության հարցերում: Որովհետև այդ ուսումնասիրությունը ծառայում է որպես դանդաղ տեսական կոնցեպցիաների ուսումնասիրման «փորձնական հրապարակ»:

1964 թ. քաղաքի և գյուղի հատակագծման բրիտանական ասոցիացիայի հերթական կոնֆերանսում, դատապարտելով քաղաք-արբանյակների զարգացման քաղաքականությունը, որը ստեղծել էր «դատարկ», կամ հետադիմող շրջաններ, խոսում էին բնակեցման բոլորովին նոր ձևի առաջացման մասին¹⁰: Այդ ասոցիացիայի անդամներից մեկը հայտարարեց հետևյալը՝ գյուղ, քաղաքատիպ ավան, քաղաք նախկին հասկացողությունները այժմ միանգամայն հնացել են: Այժմ, մարդը աշխատում է մի վայրում, քնում է մեկ այլ վայրում, գնումներ է կատարում երրորդում, հանգստանում է բնության ծոցում, զվարճանում է մեծ քաղաքում: Այլ խոսքով, մարդու գործունեությունը տարածվում է ամբողջ «սիտի-ոիջի» շրջանով մեկ, իսկ «սիտի-ոիջի» (քաղաք-ոեգիոն) անվան տակ սկստք է հասկանալ միմյանցից կախում ունեցող բնակավայրերի միասնություն, որոնք միաժամանակ պահպանում են իրենց ինքնուրույնությունը և աշխատանքային ու կուլտուր-կենցաղային հարցերով ձգտում են դեպի խոշոր քաղաքը: Առաջարկվում էր բնդունել «սիտի-ոիջին», որպես ուրբանիզացման ժամանակակից ձև և դրանով փոխարինել հնացած, տերիտորիալ միավոր-կոմսությունները: Ճիշտ է, դեռևս «սիտի-ոիջի» առթիվ նախագծային առաջարկություններ չկան, բայց արդեն գոյություն ունեն ոեգիոնալ քաղաքների առանձին զլխավոր հատակագծեր, ինչպես Սոլենտի, Իեդրդայի և Անգլիայի գծային այլ քաղաքների¹¹:

¹⁰ См. сборник реферативной информации «Размещение производительных сил», вып. 7, 1966, изд. СОПС Госплана СССР, статья—С. Лонсдейл, М. ЭШ. Планирование британских регионов и тезисы по региональной политике.

¹¹ «Экспресс-информация», серия жилищно-гражданское строительство и архитектура, изд. ЦИНИС Госстроя СССР, 1965, вып. 18, л. 22. «Սոլինտ» գծային քաղաքները կազմակերպվում են Սաունհեմպտոն և Պորտսմութ քաղաքների միավորման հիման վրա: «Իեդրդայ» գծային քաղաքը կազմակերպվում է Լիվերպուլ և Մանչեստր քաղաքների միջև և ներկայացնում է ութ օղակից բաղկացած գծային կառույցապատման համաձուլված սիստեմ, որը միավորում է այդ երկու քաղաքները: Այդ քաղաքները հաշվված են ավելի քան 1—1,5 միլիոն ազգարնակչության համար: Քաղաքային հասարակական-առևտրական կենտրոնները նույնպես նախատեսված են նրանց կից շրջանների ազգարնակչությունը բնդրկելու համար:

Հայաստանի այն շրջաններում, որտեղ արտադրողական ուժերը ավելի մեծ զարգացում են ստացել, սկսել է ձևավորվել «սիտի-ռիչի» նման գյուղերի, ավանների և քաղաքների միմյանց հետ փոխադարձորեն կապված սիստեմ: Ավելին, յուրաքանչյուր քաղաք, որը շրջկենտրոն է, արդեն աշխատանքային ու կուլտուր-կենցաղային սերտ կապեր է ստեղծել իր շրջանի բնակավայրերի հետ: Սպասարկման էպիզոդիկ և պարբերական ձևերից օգտվում են ոչ միայն նույն քաղաքի բնակիչները, այլև ողջ շրջանի ազգաբնակչությունը:

Այսպիսով, մենք ականատես ենք ոչ միայն բնակեցման նոր ձևի, այլև քաղաքաշինության նոր որակի, որը հանդիսանում է արտադրողական ուժերի և քաղաքաշինության զարգացման դիալեկտիկական փոխազդեցության արդյունք, որն իր հերթին, ամենայն հավանականությամբ իր պահանջները կներկայացնի բնակավայրերի ստրուկտուրայի, էպիզոդիկ ու պարբերական նշանակություն ունեցող կենտրոնների տեղադրման, տրանսպորտի և ողջ ռեզիոնալ տարածության կազմակերպման ասպարեզներում: Այլ խոսքով, ֆունկցիոնալ գոտիականացումը (արդյունաբերական, բնակելի, կուլտուր-կենցաղային) դուրս է գալիս առանձին բնակավայրի սահմաններից և իր իրավունքները ներկայացնում է ամբողջ շրջանին: Այս տեսակետից մեծ հետաքրքրություն է ներկայացնում շեխ քաղաքաշինարարների 1962 թ. կատարած աշխատանքը, որը ներկայացվել է պետպլանին, որպես օժանդակ նյութ՝ ժողովրդական տնտեսության զարգացման պլանը կազմելու համար:

ՉՍՍՀ-ի բնակավայրերի ամբողջ ցանցը, որոնք խմբերով միավորվել են կենտրոնական քաղաքի շուրջը, իրենից ներկայացնելու է կուլտուր-կենցաղային սպասարկման հատկանիշով դիֆերենցված եռաստիճան սիստեմ: Առաջին աստիճանի բնակավայրերը լինելու են գյուղական կենտրոններ, որոնք 4—8 կմ շառավիղով սպասարկելու են մանր գյուղերի բնակչությանը կուլտուր-կենցաղային ծառայություններով: Այսինքն՝ առաջին աստիճանի սահմաններում ավարտվելու է կուլտուր-կենցաղային սպասարկումը դպրոց, ակումբ, մանկական հիմնարկություններ, հանգստի և սպորտի հրապարակներ, գրադարան, և նույնիսկ բնակչության սկզբնական աշխատանքային գործունեությունը՝ գյուղատնտեսություն, գյուղատնտեսական մթերքների սկզբնական մշակում, արտադրության մանր ձևեր: Երկրորդ աստիճանի բնակավայրերը կստեղծեն քաղաքների հիմնական ցանցը, 12—15 կմ շառավիղով, որը կհանդիսանա որպես գյուղական վայրերի կենտրոն, բայց այստեղ պետք է տեղադրվեն արդյունաբերական ձեռնարկություններ և պարբերական ու էպիզոդիկ օգտագործման կուլտուր-կենցաղային սպասարկման հիմնարկություններ, որոնք պետք է սպասարկեն ոչ միայն կենտրոնին, այլև շրջանի բոլոր բնակավայրերին: Երրորդ աստիճանի բնակավայրերը կլինեն մարզային կենտրոններ, որտեղ պետք է կենտրոնանան արդյունաբերական ձեռնարկությունների կոմպլեքսներ և էպիզոդիկ սպասարկման կուլտուր-կենցաղային հիմնարկություններ ամբողջ մարզի ազգաբնակչությանը սպասարկելու համար: Բնական է, որ այս բոլորը ներկայացվում է լավագույն տրանսպորտային միջոցների հետ համագործակցության պայմաններում:

Չեխ քաղաքաշինարարները գտնում են, որ այդ սիստեմը առավել լրիվ կերպով է համապատասխանում սոցիալիստական հասարակարգի արտադրողական ուժերի զարգացման արդի մակարդակին:

Դժվար է մեկ հողվածում ընդգրկել արդի քաղաքաշինության հուզող և հակասական պրոբլեմները: Սակայն պարզ է, որ արտադրողական ուժերի զարգացման արդի տեմպերը ամենուրեք առաջացրել են ուրբանիզացման ոչ պակաս բարձր տեմպեր, գտնվելով դիալեկտիկական համագործակցության մեջ, ծնել են արտադրողական ուժերի տեղաբաշխման և բնակեցման միանգամայն նոր և որակապես տարբերվող ձևեր: Այդ պատճառով շափաղանց կարևոր է, որպեսզի ժամանակին կատարվի քաղաքաշինության ուղղության վերագնահատումը և այն համապատասխանեցվի զարգացող առաջատար տեղեկեցներին: