

Fenntartható településtervezés

A fenntartható építészettről sokszor úgy gondolkodnak, hogy minimális energiaigényről és vízfogyasztásról, újrafelhasználható anyagokról, tájolásról és árnyékolókról, megújuló energia felhasználásáról beszélnek és írnak. Azután egy, az előírásoknak megfelelően megtervezett és megépített családi ház kártyavárként omlik össze (legutóbb Kulcs településen), egész utcásor válik életveszélyessé (Ercsi magas part), vagy egy árvíz utáni helyreállítás Prága éves költségvetésének 35%-át emészti fel. A közlekedési és közmű létesítmények jobb kihasználásáért – a patakon vagy folyón átvezető út mentén - még néhány telket kialakítanak és beépítenek, s csodálkoznak, hogy minden nagyobb árhullám esetén Edelény középületeit elönti a víz, meg Kolontáron emberek halnak meg. A totálisan energiatudatos lakóház lakói mennyi energiát használnak fel közlekedésre, ha a ház a munkahelyektől és az intézményektől távol fekszik? Ha a család/háztartás több személygépkocsit használ, beszélhetünk-e fenntarthatóságról? Miként alakulnak az össz-energia mutatói, ha a lakóterület dombtetőn, hegyen épül (Szekszárd, - Kálvária-domb, Budai hegyvidék, Szentendre, Nagymaros), s új nyomáscsőket kell kialakítani és fenntartani? Beszélhetünk-e ténylegesen fenntarthatóságról, ha minden épület tökéletes, de pl. az egész közigazgatási terület műszakilag igénybe vett (mint pl. Diósdon, Csepelen, Kispesten – nem szólva a belső budapesti kerületekről)?

Ilyen ügyekért érdemes kiterjeszteni vizsgálódásunkat a fenntarthatóság települési léptékére, s szembenézni olyan kérdésekkel, amelyek kikerülnek a tisztán szakmai kompetenciából (a tervező, az engedélyező és a kivitelező is szakmabéli a szűken vett „építészetben”), s érintik a politikát és ezáltal a laikusok világát is.

A fenntartható településtervezésről remek munkák állnak rendelkezésre – magyar nyelven is – a tisztelt érdeklődőknek. Elég itt csupán Szabó Árpád: Városiasság és fenntarthatóság: Fenntarthatóság és ökológia a városépítészetben (BME, 2011) és A városok fenntarthatóságának egyes szempontjai (in.: Körmeny Imre /szerk./: Élhető települési táj – Településépítészeti tanulmányok, BCE, 2012) című munkáira, vagy Lukovich Tamás – Mogyorósi Katalin (szerk.): Fenntartható fejlesztés – Várostervezési útmutató (TERC, 2013) megjelenés előtt álló könyvére utalni, de meg kell említeni még Szántó Katalin – F. Holényi Magda: Ökológikus településfejlesztés c. munkáját is (Épített Környezetért alapítvány, Bp. 2005.). Nem feledkezhetünk meg olyan elődök munkáiról sem, mint pl. Kunszt György: Az építési kutatások nemzetközi főiránya a 21. század elején és a magyar kutatás kapcsolódása (Magyar Építőipar, 2002/1-2), vagy éppen a tárgykörben napvilágot látott nemzetközi dokumentumok, köztük A fenntartható fejlődés és az építés jövője Magyarországon – A CIB magyar tagjainak nemzeti

jelentése (angol eredetiből fordította: Seenger Katalin; Új Magyar Építőművészet, 1998/1.).

A településtervezés jövőbe mutató elvei eléggé közismertek, olyannyira, hogy számos elvük már jogszabályokba is beépült, pl. a magyar törvények közül a környezetvédelmi, a természetvédelmi, az erdő-, a termőföld védelméről szóló törvény, az épített környezet alakításáról és védelméről szóló törvény, no meg a területrendezési terveket rögzítő törvények (OTRT, Balaton, Budapesti agglomeráció) tartalmazzák erre vonatkozó előírásokat.

Bizonyos szempontból ezek az elvek végtelenül egyszerűek: a beépített és a beépítésre szánt területekkel való takarékos bánás (magyarán csak annyi területet vegyél igénybe műszakilag, ami feltétlenül szükséges), csak olyan terület céljára jelölj ki új beépítésre szánt területet, amelyen célra nem rendelkezik tartalékokkal a település, tagold a településeket (a népesebb városokat és a gyógy- és üdülő-településeket – méreteiktől függetlenül), alakíts ki a beépített területek körül „zöld gyűrűt” (beépítésre nem szánt területekből álló övet), ne építsd be a közigazgatási határ menti területeket (hogy ne nőjenek össze a települési területek, s hogy ne korlátozd feleslegesen a szomszédos települések területfelhasználását. Olyan településszerkezetet tervezz, hogy a közlekedési kényszer (pl. lakóhely – munkahely közötti) minimális legyen, helyezd előtérbe a közösségi (tömeg-) közlekedést (gazdaságosan 100fő/ha feletti laksűrűség szükséges ehhez), vedd figyelembe a természeti adottságokat (vizes élőhelyek, vízgazdálkodási területeket – kiváltképp az ár- és belvízveszélyes területeket, erózióveszélyes területeket, zöldterületi rendszer elemeit) s a területfelhasználást és a beépítést akadályozó, korlátozó tényezőket (alábányászottságot, földtani veszélyforrások területeit, pincés területeket, ásványkincsek területét, védett területeket és építményeket). Az egyes városrészekben belül legyenek kellő mennyiségű közintézmények és környezetkímélő munkahelyek (azok élhessenek kvázi önálló életet); manapság ez kiegészül az energiaellátás önállósításának eszméjével.

Az ésszerű településtervezésnek a csírái elég régen feltűntek a magyar tudományosság területén: Palóczy Antal már száz éve a sorházas beépítés mellett érvelt (saját kert iránti igényt és a nagyobb laksűrűség elérését biztosítja), Wurga László a körülépített udvaros beépítés helyett a keretes/ csatlakozó udvaros beépítést szorgalmazta (csökkentve a túlzott beépítést, levegőhöz és napfényhez juttatva a lakásokat), Berzenczey Domokos a Városi Szemlében, 1933-ban a népsűrűség/laksűrűség és a közművesítés fajlagos költségeit összevetve a vidéki városok területének intenzívebb beépítése mellett szállt síkra; Harrer Pál 1908-ban már a településcsoport együttes tervezésére, a települések verseny helyetti együttműködésére (sőt arra emlékeztet, hogy a FKT létrehozásakor, 1870-ben az országgyűlésben már felvetődött az új főváros együtt tervezése a 25 környező településsel) hívja fel a figyelmet, a polgármester Éhen Gyula 110 éve megjelent könyvében, A modern városban a közművesítettség, szervezethezesség mellett érvelt. Sőt maga a területi tervezés is viszonylag korán nemzetközi elismerést aratott: Farkas Tibor a Balaton üdülőkörzet tervéért Abercrombie-díjban részesül 1965-ben.

Ha ilyen világosak a teendők, ily „kielégítő” a szakmai megalapozás, és a törvényi alapok szilárdak, akkor ma igazán csak ünnepelnünk kellene, s a jó példák sorával előállni. Hogy mégsem így van, arra ez érvényes: tudjuk a jót (vagy legalábbis tudhatnánk), mégse tesszük. Érdemes – ha röviden is – felvillantani, hogy mik ennek az okai.

Az első okot mindenki tudja: ez az érdek, a közvetlen, rövidtávú haszon, ami abból ered, attól remélhető, hogy egy területet beépítésre szánt területté minősítenek (akár be se építik, „csak” a „gyanútlan” banktól kölcsönt veszünk fel, ahol a biztosíték a reménybeli beépített terület, építési telek), s annak beépíthetőségét minél nagyobb intenzitásban állapítják meg (esetleg az önkormányzati és állami telkek értékesítése után megemelve a beépítési lehetőséget).

A másik ok a verseny: az országok, a régiók és leginkább a települések között. Ezek egymásra licitálnak a beruházók kegyeiért (pl. Győr melletti bevásárló központokat az M1-es mellett azzal az érvel indokolta a város, hogyha ők nem biztosítják a helyet, akkor a másik csomópontban a szomszédos falvak teszik meg azt).

Lássunk most egyéb okokat is. Régen is megfigyelhető volt, amikor egy-egy banki kölcsönből fejlesztő család/tulajdonos anyagi nehézségei miatt adósságát „szétterítette”, sok kis emberrel megfizettetve azt (a Festetichek sikerületlen Balaton-parti szőlőtelepítése helyén így jött létre Balatonmáriafürdő – máig egyik korlátjaként a víz tóban tartásának, a tavaszi emeltebb vízszintnek; s így alakult ki a majd' 70ezres Érd az 1920-as évek gazdasági világválságában tönkrement Károlyi birtokon – amit 1930-ig 18ezer telekre osztva értékesítettek!)

Megítélésem szerint egész mélyen belénk ívódott vágyakat, „ősképeket” kell/ene megváltoztatnunk. Egyik ilyen a vidéki élet iránti vágy, ami a nagytelkes, szabadon álló családi házban ölt testet. Ezt az érzést táplálja egyrészt az ország agrár-öröksége: 1949-ben a lakosság 38% a mezőgazdaságban dolgozott; érdemes a történelmi összefüggésekkel kapcsolatban elolvasni Schöpflin Aladár: A város c. írását (Amit a hirtelen nagyvárossá vált Budapesten élők érzése kapcsán írt: „... még nem tanulták meg hallgatni a város zenéjét. Szívük visszavágyik a kaszák pengésére, ...” Nyugat, 1908/7.), nem régen zajlott le a városokba áramlás (ami csak részben zajlott le, mert nagyjából olyan települések kaptak városi rangot, amelyek nem hordozzák a város klasszikus jellemzőit /Beluszky – Győri: Ez a falu város! Tér és társadalom, 2006/2/). Másrészt az irodalom (s nyomában a film) tele van az idilli falusi élet szépségének bemutatásával, sőt a világháború, teljes pusztulás utáni újjákezdést is többen kicsiny falvakban, sőt tanyán képzelik el. Az utóbbi évtizedekben ehhez társul az amerikai befolyás, ahol máig él a telepes ősök iránti tisztelet és nosztalgia (A farm, ahol élünk).

A „szakma” is bőven kivette ebből a részét, hisz Paulhans Peters: A város az emberért c. könyvében már 1973-ban felteszi a kérdést: Kinek is kell tulajdonképpen a 'város'? S városellenes ideológiákról ír. Nem nevezi néven ezeket, tehát lehet, hogy tévedek, de nyomában elindulva én pl. Frank Lloyd Wright Broadacra City-jéra gondolok, ahol minden családnak egy acre, azaz

4047 m² nagyságú telket szánt (Oudin, Bernard: A város védelmében c. esszégyűjteményében nemes egyszerűséggel azt írja, hogy „az autó és a lift közül Wright gondolkodás nélkül az előbbit választotta”. Corvina, Bp. 1980.). Ez még egy háromgyerekes átlagos családdal számolva is csupán 8 – 10 fő/ha laksűrűséget eredményez. Néhány éve e körüli volt Dallas, Houston sűrűsége, ami a közismert elemzés szerint azt eredményezte, hogy egy ottani lakos tízszer annyi üzemanyagot fogyaszt közlekedésre, mint pl. egy bécsi polgár. A II. világháború után létrejött Levittown-ok is alacsony laksűrűségűek, az első New Yorkban létrejött „város” laksűrűsége 29fő/ha, de még 1970-ben, amikor a legtöbben éltek ott, sem haladta meg a 37fő/ha-t (100 fő/ha feletti alsűrűség esetén működtethető egy jó közösségi közlekedés).

A másik ilyen városellenes „ideológia” az egyéni szabadságjogok olyan értelmezése/kiterjesztése, ami szinte bárhol engedélyezi a lakásépítést (annak bizonyos társadalmi-gazdasági körülmények között igazolt szükségességén, a művelés miatti helyben lakáson kívül). Egy ilyen lakás lehet akár passzív, vagy zéró kibocsátású vagy egyenesen energiatermelő, de lakói a közlekedésre legalább annyi energia-hordozót használnak fel, mint amennyit megspóroltak. Sok nyugat-európai ország esett abba a hibába, hogy szinte az egész tájat összközművel látta el a hegycsúcsokig.

Más irányú fenntarthatóság-ellenes ideák a szélsőséges technokrata megközelítések, kezdve a „Ville Radieuse” Le Corbusier-i rémlátomásán, folytatva a házak tetején vezetett úthálózat szörnyűségén vagy az egy pokoli toronyba zsúfolt város – a szó legszorosabb értelmében – szédítő/tériszonykeltő lidércnyomásáig. Granasztói Pál: Városaink sorsa c. könyvében állapítja meg találóan ezekről az ideális várostervekről, hogy „Az utópiáknak legáltalánosabb sajátossága az, még a szövegben előadottaknak is, még inkább a grafikusnak, hogy viszonylag kevés elméleti, tudományos megalapozással bírnak, többnyire inkább ragyogó, a képzeletet serkentő ötletek.” (Magvető Kiadó, Budapest, 1976). A túlzott laksűrűségű, szintterületi mutatójú városszabályozás és építés ennek a technokrata megközelítésnek egyik vadhajtása – visszaélve a területekkel való takarékos bánás követelményével. (L! Schneller István: Lakóparkok Budapesten, TERC kiadó, Bp. 2012 könyvében a 4,5 szintterületi mutatójú „lakóparkokat”). Az arany középút eszméje, tapasztalata évezredek eredménye. Az 1960-as OÉSZ egyik izgalmas, de gyorsan elfeledett előírása volt, hogy „a gazdaságosság határáig csökkentett laksűrűségű és beépítettségű” lakóterületeket kell létrehozni (5/1961. (III. 19.) ÉM sz. rendelet, 3.§ (4) bekezdés). Az országban, de leginkább Budapesten sok olyan fejlesztés történt az elmúlt évtizedekben, ahol túlzott a létrehozott sűrűség, s ebből nemcsak e területek leromlása, erkölcsi avulása (akkor derül ki az élehetetlenség, amikor beköltöznek a lakók – ami sok helyen még nem következett be /vö. 180ezer lakatlan lakás a városban 2011-ben/ következhet.

A technokrata megközelítés másban is megmutatja káros hatását: jeles tervezők munkáiban is tapasztaljuk, hogy a természeti és természetközeli területekkel való tagolást, azok szerepét nem értékelik. A legkirívóbb eset talán a Záhony és Kisvárdra körül fekvő 16 település közösen készített rendezési

terve volt, ahol egy 22x4-6 km-es (azaz majd 100km²) ipari, raktározási és közlekedési (jellemzően vasúti közlekedési) terület szerepelt a tervben. E terv is felveti a szubszidiaritás helyes értelmezésének kérdését, valamint a közös tervezés, terveztetés határait: dönthet-e egy település csoport, kistérség egy ilyen országos jelentőségű ügyben, és nem vezet-e a közös tervezés valamiféle cinkossághoz (közösen, egyetértésben tesszük a rosszat).

Más berögzöttségek, előképek is nehezítik a településtervezés megújítását. Az egyik ilyen a várossról és annak elemeiről alkotott képük az „építésznek”. A város előképe, ha nem is Róma, de legalább Dubrovnik, az ősi Ragusa: 400x400 méter területen csupa kő, fehér kő. Az alapos látogató sem tud tíz fánál többet megszámolni egész területén (leginkább a kolostorkertekben virít egy-kettő). Sokan ezt szeretnék viszontlátni Budapest méreteiben (legfrissebb benyomás: a Széll Kálmán tér megújítása kapcsán a hírek szerint csak a lakosság akar fákat, senki más: sem a közlekedésiek /zavarja az átlátást/, sem a közművesek /nem lehet kábeleket fektetni/, sem a köztisztaságiak /állandóan takarítani kell, s nehéz fenntartani a fákat/. Sok új beépítést (és tervet) meg lehet nézni: sehol egy fa.

A másik ilyen beidegződés, hogy a főútvonalakon kell a legsűrűbb beépítést alkalmazni, mert attól főútvonalak. Ez ellentétes a zajról tudottakkal, de kit zavar ez? A már idézett Városi Szemle 1933. évi 3. számában hét írás foglalkozik a városi zaj problémájával, de ennek eredménye és következményei máig nem hatottak a tervezésre. Továbbra is építünk lakásokat a főutak mentén, s a lakásokat még ki is építjük a járda fölé.

A tagolt városszerkezet, a viszonylag független városrészekből álló település (amelyet a gyors és biztonságos közlekedést biztosító hálózat tagol), ma is idegen a legtöbb tervezőnek.

A híd és a hídfők előképe a prágai Károly-híd és a firenzei Ponte Vecchio. Budapest városfejlesztési koncepciója néhány éve még azon kesergett, hogy egy-két hídfő kivételével (Lánchíd, Margit-híd, Szabadsághíd) nem ilyenek a város hídjai. Ha el tudnánk szakadni ezektől az előképektől, pontosabban szert tennénk a különböztetés képességére (hol szükséges és hol nem az előképet alkalmazni) akkor könnyebben elérhetnénk, hogy egy-egy kerület rész önálló identitásra tegyen szert. A tagoltság, az elkülönülés nem akadály, hanem lehetőség. Ilyen majdnem önálló városegységek a Wekerle telep, a József Attila lakótelep, vagy Pesthidegkút-Máriaremete.

Örömeinkre azért történnek az országban is olyan tervezések és beruházások, amelyek többé-kevésbé megfelelnek a fenntarthatóság kritériumainak. Ilyenek, pl. az Óbudai gázgyár területén létrejött Graphisoft-park (sajnos a terület megújítása megakadt), a Szépvölgyi Iroda-park (ahol iparvállalat helyén egy iroda együttes jött létre – közel a jó minőségű hegyvidéki lakóterületekhez, a Duna jobb partján), a Millenáris park (ipar helyén kulturális negyed és közforgalom számára megnyitott, parkként működő terület- közel a Széll Kálmán tér budai központjához), vagy MOM park (ahol ugyan furcsán indult a beruházás – a rendezési terv helyett az ÁVÜ

döntötte el, hogy milyen paraméterekkel építhető be a terület, de a beruházás komplex volta /200 lakás, irodák, K+V+Sz/ miatt jobban a város részévé vált a terület a már közismert). Itt kell megemlíteni, de akár elsőként is kiemelhetjük volna a (talán túl sokszor idézett) ferencvárosi rehabilitáció (ahol egy leromlott városnegyed éledt és éled újjá, többek között intézményi fejlesztésekkel, de elsősorban lakóterületi fejlesztésekkel – mintegy 6000 többletlakással).

A főváros (és talán a kormány is) büszke a Soroksári út és a Duna közötti terület látványos új beépítésére: itt egy használaton kívüli teherpályaudvar helyén új városnegyed emelkedik a Nemzeti Színházzal, a Művészetek Palotájával és sok-sok irodával. A váltás dicséretes, a létrejött beépítés túl sűrű, feltárása akadozik, városképe igen kaotikus (nem sikerült egységet teremteni, inkább egy szoborparkra emlékeztet), s a Dunától való megmaradt elzártsága félkarú óriássá teszi.

A sor még hosszan folytatható, s nemcsak Budapesten, hanem szerte az ország más területein is. Izgalmas kérdések vetődnek fel majd' minden beruházás esetében. A győri Audi gyár a villámgyorsan feloldott védettséggű területen bővült (arrébb taszajtvá a város tervezett elkerülő útját), a kecskeméti Mercedes gyár a környék legjobb minőségű szántóföldjén valósult meg, az M7-es kőröshegyi völgyhídja jelentős erdőterületet vág ketté (még az ÁSZ is megállapította a beruházás pazarló voltát), stb. Mondhatják erre, hogy minden fejlesztésnek vannak környezeti hatásai, csak az a kérdés, hogy arányosak-e az előnyökhöz viszonyítva (ill., hogy a lehető legjobb megoldást választották-e). Kazinczy Ferenc több mint 200 éve leírt örökbecsű szavai az irányadóak: „Jót s jól! Ebben áll a nagy titok.”

Körmendy Imre
a Magyar Urbanisztikai Társaság elnöke

Az egyes témákról lásd még:

Körmendy Imre: A településrendezés szabályozási kérdései, BCE Tájépítészeti Kar, Budapest, 2011.

Körmendy Imre (szerk.): Élhető települési táj – Településépítészeti tanulmányok, BCE Tájépítészeti Kar, 4D könyvek (TÁMOP támogatással), Bp. 2012.

Szigeti Szabolcs – Frivaldszky János: A jó kormányzásról – Elmélet és kihívások, Jezsuita Könyvek, L'Harmattan Kiadó, Budapest, 2012.