

Ha ma építenénk egy várost?

Írta: Molnár Farkas építész

A jövő városának megtervezésével való foglalkozásnak első gyakorlati jelentősége ama szempontok megkeresésében van, amelyek a mai városok rendezésénél irányt adni hivatottak. A városrendezés igen széles tudományág, amely a társadalmi, ipari, közlekedési ismereteket, az építés, útépítés, világítás, higiénikus berendezkedések technikáját és számos mellékismeret halmazát foglalja magában. Fontossága *olyan* nagy, hogy elhanyagolása megbéníthatja a város fejlődését, kizárhatja a népek forgalmából, lakosságának megélhetését teheti tönkre. Azért városrendezés mindenütt van, de ez a mi mai viszonyaink szerint csak városfenntartás, mert hiányzik a pénz nagyszabású tervek keresztülvitelére és hiányzik sokszor a tervekben is a mindenre előrelátás és következetesség. Tisztában kell azzal lennünk, hogy egy város rendje alatt nem az egyes uccarészletek szépségét értjük. A város rendszere az egyes látványosságoktól függetlenül, a város térképében, alaprajzában nyilvánul meg. Repülőgépről letekintve megfigyelhetnénk például a város rendjét, forgalmának menetét, épülettömbjeinek elosztását. Bátoran elmondhatjuk, *a legtöbb európai város a rendszertelenség és zűrzavar képét mutatja*. A város térelosztása legtöbbször véletlen körülményektől befolyásolt, forgalom helyett a forgalomzavaró okokat vennők észre, mert a főútvonalak elrendezése és kereszteződése célszerűtlen: hiányzik a tér, a tágasság, a házak egyhelyütt túlszűfoltak, majd szét vannak szórva, a tömeg levegőtlen, csőszerű Udvarok üregeiben lakik. Mindennek az a főoka, hogy e városok túlrégiek, fejlődésük megakadt egy középkori alaprajzon, amely valaha egészen más céloknak megfelelő és szép volt, ma ellenben hosszú javítgatások után sem alkalmas arra, hogy az a teljesen átalakult élet feltételeit kedvezővé tegye. Nem szabad arra gondolnunk sem, hogy ezeket máról holnapra meg tudjuk változtatni, de évről évre

épülnek új házak és uccák, amelyeket már helyesebben, tervszerűbben rendezhetünk egymás mellé.

Az értelem gyönyörűségével szemléljük az ókori városok alaprajzát. Példának vehetjük a kis Pompejít, vagy Thébát, vagy akár egy kínai várost, olyan világos és értelmes ezek architektonikus elrendezése. Szinte azt a benyomást kelti, hogy egy ember munkája, annyira kiütközik belőle a tervszerűség. Magyarázata ennek, hogy e városok meghatározott mértani rendben épültek, amely nem annyira egyes emberek, mint az uralkodó korok jellegzetes tudománya volt. A mértan három alapformát ismer, ezek: négyzet, háromszög és kör. De ezeknek annyi formális és arányi változása van, hogy mindenkor meg tudta a testi és lelki szükségleteinek megfelelőt keresni és bele tudta fektetni minden konkrét és elvont munkájába, így városainak alapjába is. Amilyen mély ezeknek a formáknak szimbolikus jelentősége a korok vallásában és művészetében, oly nagy e formák gyakorlati fontossága az építészetben és a tárgyi alkotás minden ágában. A déli népeknél az ókorban a tiszta derékszöges formák szeretete, az északi népeknél a középkorban a háromszöges rendszer, végre a kör jelentkezése a renaissanceban és a barokkban. Legfőképpen az érint bennünket, hogy a mi európai nagyvárosaink középkori városok hegyesszöges és megtördelt vonalú elrendezésein épültek. Így kénytelenek azt nagyjában fenntartani és időnként korrigálni. A középkori város tette ezt az elrendezést szükségessé, melynek fősajátosságai voltak az elzárkózottság, a nagy, egyenes távolságoktól való félelem, a védekezés a belső viszályok ellen. Ennek következménye látható erősen a mai Párizs térképén, melyet összefutó és csúcsívbe hajló vonalaival egy gótikus homlokzat nagy rozettájához hasonlíthatnánk.

Ezzel szemben a mai élet tempója, a járművek gyorsasága, a forgalom megnövekedése az egyenes főútvonalak bevezetését tette szükségessé. A mai lélek felszabadulása és az egyenesség fölötti öröm nyilvánul meg az első sugárutakban, amelyet már a múlt század építészeinek sikerült itt-ott létrehozni. De majd mindenütt megmaradtak a hegyes- és tompaszögek az uccák találkozásánál, lehetetlenül ferde alaprajzú házakkal és a centrumok, ahol túlsók ilyen úttest fut össze, ahol tulajdonképpen nincs is semmi, ami ezt a forgalomtorlódást szükségessé tenné. Csak egy

régi épület, vagy emlék, ha ez sincs, akkor állítottak mostanában oda új emléket vagy más egyebet, amely a város „szépségét és dicsőségét” hirdeti, de egyúttal emléke a sok közlekedési szerencsétlenségnek is, melynek így akaratlanul is tanuja lett. A tisztán gyakorlati szükségességek-ből fejlődött, történelmi körülményektől nem befolyásolt új városokat Amerikában találjuk. Az amerikai várost jellemzi a nagyvonalú négyszöges beosztás. Jellegzetes példája ennek New York. Feltűnő a négyzetes hálózat, a. parallel úttestek, tiszta derékszögben keresztezve egymást, egyöntetűen kiépítve, egyszerűen számokkal jelzett uccák, különösebb akcentusok nélkül, szinte számítva az autókön száguldó emberekre, akiknek nincs idejük ahhoz, hogy a részletekben fennakadjanak. Pedig a földrajzi helyzetet tekintve, e rendszeresség nagy nehézségekbe ütközött. A város szigeten, félszigeten terül el, tengeröblökön, folyamokon kellett ezeket az útvonalakat átvinni s a technika bámulatos eszközeivel megvalósítani.

De térjünk vissza az európai városépítésre. A mai építészeti megfontolások alapján az amerikai várost sem tekinthetjük ideálisnak, hiszen ezeket talán a túlnagy ipari és közlekedési koncentrációk, talán kultúrájának hiányossága folytán, kevés parkja és rossz levegője miatt az amerikai sem lakja szívesen.

Három lényeges szempont figyelembevételét kívánjuk meg a korszerű városrendezéstől. Először: induljon ki az egészséges lakások létesítésére alkalmas parcellázásból. Másodsor: adjon elegendő, funkciójuknak megfelelő helyet a középületeknek és parkoknak. Harmadsor: a városközi és helyi forgalom sűrűlőds nélküli lebonyolítására nyújtson lehetőséget.

1. A *telekosztás* (parcellázás) a múlt század óta három jelentős fázison ment keresztül. Az első tipikus *bérkaszárnya-rendszer*, ami nálunk még általánosan dívik és megengedett, amikor minden egyes telek külön csinál magának udvart, néha kevesebbet, mint az egész terület tizedrésze és ezt a levegőtlen sötét területet köröskörül beépíti úgynevezett *egy-traktusos lakásokkal*, vagyis olyanokkal, amelyeknek csak egy irányba van ablakuk és így kereszt-szellőzésük nincs. Ez a legközépkoribb és legegésztelenebb. Hozzájárul a bajhoz, hogy a legtöbb így beépített telek még hozzá szabálytalan, torz-alakú. Evidens az első segít-

ség: négy, uccával határolt blokk építsen *közös udvart*, így a befelé nyúló udvari szárnyak is kétfrontosak lehetnek és jóval több levegőt kapnak. Ezt a parcellázást írja elő a legtöbb, jelenleg érvényben lévő németországi építési szabályzat. A harmadik fázis már lényegesebb javulást mutat, mert itt már *csak az uccai frontot szabad beépíteni* (ez a Rundbebauung, ami Berlinben előírásos) s az így keletkező közös, tágas, belső udvar már valóságos park, friss levegő-rezervoár, amire szinte érdemesebb ablakot nyitni, mint a poros uccára. Ilyen megoldás lenne a nemrégiben épült Phönix-bérház is, ha az udvar nagysága az épület magasságával egészségesebb arányban lenne. Ennek a beépítési módszernek legfőbb hibája a lakások rossz tájolási lehetősége. Ugyanis hosszú északi frontok keletkeznek, a körülépített négyszög két oldalán. Másik kiküszöbölendő hátrány: a saroklakások nehezen megoldhatóak. Mindezekről a hibáktól mentes a negyedik, a legújabbban kialakuló építési rendszer. *A sávós beépítésnél* (Streifenbau) csak észak-dél irányba húzódó házsorokat építünk és ilyen módon télen-nyáron napos, tehát egészséges lakások keletkeznek. A sávós beépítési rendszer a lakások szempontjából a legideálisabb, mert *zárt levegőterek nem képződnek, északi front nincs* és elesik a nehezen megoldható saroklakások szükségessége. Ez az elrendezés egyelőre csak a Karlsruhe-Dammerstock-lakótelepben valósulhatott meg az idén. A jelenleg fennálló építési szabály helyett, amely a lakáshigiéne multszázadbeli felfogása értelmében a lakóépületek magasságát korlátozza, W. Gropius a lakósűrűségnek, vagyis egy hektáron lakók létszámának előírását ajánlja. Mert az eddigi építészeti eredmények, kísérletek és tudományos elgondolások azt bizonyítják, hogy *a magas ház-építés nemcsak gazdaságosabb*, mint a földszintes és egy-hatemeletes, hanem ha ezek a magas házak még elegendő távolságra is állanak egymástól, úgy, hogy a nap túlnyomó részén nem vetnek egymásra árnyékot, akkor egészségesebbek is. Ennek, a házak közti távolságnak szabályzatszerű előírását célozza a lakósűrűség meghatározása. Így például bebizonyítható, hogy ugyanazon lakósűrűség mellett tízemeletes házak esetében, lévén az elsőnél hetvenméteres háztávolság lehetséges, míg az utóbbinál marad a szokványos nyolc méteres ucca.

2. Második probléma a *középtémények elhelyezése*. Középtémények alatt itt mindazokat az épületeket és berendezéseket értjük, amelyek testi és szellemi életünk nevelésére és fenntartására szükségesek. A sávós beépítés esetében a házsorok között maradó, a normális uccánál jóval szélesebb terület gyermekjátszóternek, sportterületnek, közös kertnek kiválóan alkalmas, mert igen könnyen elérhető és mint a következőkben látni fogjuk, a nagy kocsi-forgalom sem zavarja. A lakásokból kellemes látványt nyújt, a levegőt tisztítja dús növényzetével és a házakat olyan távolságba tolja egymástól, hogy a modern elv megkívánta nagy és széles ablakok mellett sem látnak egymás gyomrába a szembenlakók. Az iskoláknak szintén a lakások közelében kell lenni zöld felületeken. Még pedig terjedősen földszintesen, hogy minden tanterem előtt akkora szabad terület legyen, hogy kedvező időben az egész osztály kihurcolkodhasson a szabadba. (Ilyen iskolarendszerre tért át a teljesen korszerű színvonalon építkező Frankfurt-Main város.) Az élelmiszerelosztás leggazdaságosabb módjának az látszik, hogy a nagyáruházak napi rendelés szerint reggelenként kiküldik a helyszínre a kívánt árut. A nagyobb bevásárlások pedig az üzleti negyedekben kéthetenként történnek. Fürdő- és sporttelepek, fedett tornacsarnokok, előadó-termek, színházak, szórakozóhelyek, testületi épületek, adminisztratív és rendfenntartó városházak egészítik ki egy-egy település városépítési programját. Hogy mekkora és milyen területet igényelnek ezek a középtémények s hogy milyen arányban áll ezeknek a térfogata a lakosság számához, arra az alkalmazott társadalomtudomány és statisztika adhat támaszt. Mindenesetre a decentralizáció hívei ebben, de különösen kulturális tekintetben, a rádióban és hangosfilmben nagy segítségre számíthatnak.

A jövő városának kiindulása mindennel berendezett és *önmagát ellátni tudó kompakt lakástelep, melynek* fizikai életfeltételét megadja a kellő munkahely, alkalom és összeköttetés, egyéni életfeltételeit pedig az előbb felsorolt középtémények. Több ilyen lakótelep egyesítése, a közös adminisztráció és a távforgalomba való közös bekapcsolódás folytán keletkezik a nagyváros. Valamennyire hasonló módon, mint ahogy Nagyberlin keletkezett az ipari, a kultúr, a hivatalnok, a császári, a sportvárosok összenövése folytán, csak *organikusabban, funkcionálisabban és kevésbé*

reprezentatív módon, de sokkal több szociális berendezéssel. Tehát a modern várostervezés egyedüli reális lehetőségét az egyes adott viszonyok között való kisebb lakótelepek szerves megtervezésében látjuk. Hivatkozhatunk ezen a téren a modern építési módok által Németországban elért eredményekre. Az elmondottak azt jelentik, hogy a mai belvárosokhoz nem nyúlnak, mert ott a rossz parcellázás miatt jó lakásokat építeni úgysis lehetetlen, hanem a város körül olcsó telekkomplexumokat foglalunk le és az új városrendezési elvek szerint, mint önálló lakótelepeket építjük fel a régi centrummal laza összeköttetésben, de kellő, gyors és olcsó forgalommal (autóbusz). Ilyen módon a mai nagyváros legégetőbb forgalmi problémája: *a belváros tehermentesítése* is megoldás felé közelednék. A belváros ugyanis mindjobban átalakul tisztán üzleti és banknegyedde, az ősi régi házak helyébe irodaépületek kerülnek és egészen új uccarendszer képződésére, a lakáskérdéstől függetlenül, nyílik idő és alkalom. Ilyen irányú mozgolódás érezhető nálunk is, amikor a tehetősebb lakosság a budai hegyvidék felé törekszik és lassan, alig vesszük észre, megindul a fejlődés: a város a maga természetes adottságait kihasználja, a jó levegőjű, erdődús hegyoldalakon lakik és a duna menti, sík, forgalmas területet népesíti be gyári, üzleti és adminisztratív negyedekkel.

Csak ilyen laza programot tudunk adni e helyen a jövő városáról. Az önellátás olyan állapota volna kívánatos, amikor a legkisebb település is magában, mint önállóan termelő és gazdálkodó egység, saját kultúrájával és rendfenntartásával csatlakozik, mint egyenrangú fél, a szomszédjához és tovább, mint az emberi szervezetben az egyik sejtcsoport a másikhoz. Ilyen homogenitás szünteti meg az egyeduralmat, a káros versenyt, a gazdasági és fegyveres háborút. De itt közbeszólnak a természet adottságai: a többkevesebb ipari és földművelési lehetőség, a faji és kulturális sajátosságok sokfélesége. Azt pedig mindenki tudja, hogy mennyire különbözik egy ipari gócpont vagy bányaváros az egyetemi várostól, vagy egy országrészt adminisztratív középpontja a kikötővárosoktól. Azért marad a valóságtól elvonatkoztatott teoretikus munka minden olyan városterv, amely az előfeltételeiben még megadható lakótelep határain túlnő és a munkahelyek speciális helyzetével nem számol. Már pedig ezekkel csak egy bizonyos adott helyzetben lehet számolni.

3. A városépítés harmadik, az előbbieken már érintett problémája a *súrlódás nélküli forgalom* kérdése. Ha valaki csak a Rákóczi-út—Nagykörút kereszteződés tizesztendő múltját végiggondolja és még hozzá másikat, az előbbinél gazdaságilag jobb tizesztendőt gondol, magától is tisztában lesz a közlekedési probléma méretével. A főbb útkereszteződések túlterhelése a folyton növekvő köz- és magánforgalommal olyan méreteket ölt, hogy a jelenlegi városok *közlekedési csődjéhez* vezet. Világos, hogy a jövő városában ilyesminek nem szabad előfordulnia. Ennek kiküszöbölése céljából olyan mérnöki számítási módszer birtokába kell jussunk, amely, mint például a vízvezeték és csatornázás keresztmetszetének kiszámítása, az egész úthálózat méreteire és minőségére elegendő számadattal szolgál. Ma azonban ettől még távol vagyunk, mert, míg a vízszükséglet a fiziológiai tapasztalatokból kiszámítható, addig a közlekedési eszközök szaporodása a gazdasági élet távoli jövőjének függvénye. Nevezetesen Amerikában a magánautók elszaporodása okozza a legnagyobb problémát, nálunk meg a mizerábilis lovasfuvarosok, sőt kézitálciskák kiküszöbölése okoz gondot. Ebből a két példából láthatjuk, hogy egy útrendszer kétféleképpen mondhatja fel a szolgálatot: először, amikor méreteiben nem elégséges a túlsók közlekedési eszköz számára, másodsor, amikor a vegyes forgalmi eszközök egymásnak okoznak torlódást. Gyors forgalomnál például hosszabb megszakítás nélküli úttestekre van szükség, mert a száguldó kocsik között hosszanti irányban jelentős közöknek kell maradni; vegyes forgalomnál pedig a sok kerülgetés miatt szélesebb útestet kívánatos, esetleg elkülönített párhuzamos járóvonalakkal. Tehát a járművek gyorsasága, illetve az útvonal jellege szerint, hogy iközeli, vagy távoli forgalmat bonyolít-e le, kell az utakat egymástól elkülöníteni. A jövő racionálisan rendezett városaiban a közlekedést *háromféle útrendszer* bonyolítja le. *A főúton a leggyorsabb járművek* járnak, alatta a földalatti gyorsvasút és teherforgalom, ez köti össze a várost a külvilággal és a repülőterekkel, a város központját a távolabbi településekkel. *A közepes sebességű vonalak*, melyek a lakótelepek egyes házsorait kötik össze egymással, a munkahelyekkel és közép építményekkel. Ezek az útvonalak vegyes forgalmúak. S végül *a gyalogjárók részére* az egyes házakhoz vezető kerti utacskák,

amelyek lehetnek földöttek vagy pergolaszerűen növényzettel befuttatottak.

Visszatérve a sávosbeépítésű lakótelephez, látjuk, hogy a lakások helyes orientálása miatt ezek a gyalogutak észak-dél irányúak, a másodrendű utak szabályszerint nyugat-keletiek és az elsőrendű utak, tehát csak a főforgalmi útvonalak iránya nincs meghatározva, mert azokat a helyi és helvközi szükséglet úgy vághatja a sorok közé, amint éppen a terep megkívánja. A forgalomzavart okozó útkereszteződések kikerülése, alá- vagy felülépítéssel, áthidalással speciális problémának marad.

Sok más uccarendszer lehetősége van még természetesen, így a romantikusan hangzó többemeletes úttest-megoldás, az ilyesmi azonban olyan költséges és súlyos operáció, hogy csak egy világrész centrumában rentábilis. Mi építészek általában őrizkedünk a technikai utópiákban való ábrándozásoktól és ideális gazdasági helyzetek beképzeltétől. Ha a jövő városáról beszélünk, a közel jövőt értjük alatta. Sajnos, ezek olyan égetően fontos kérdések, hogy megoldásukat már a megtörténtek közé kellene sorolni.

1910-ben a főváros minden ezer lakójára 25—26 születés és 18—19 halálozás esett. A múlt évben pedig minden ezer lakóra 17—18 születés és 16—17 halálozás jutott. Tizennyolc esztendő alatt tehát a születések száma 31 százalékkal, a halálozások száma pedig 9.7 százalékkal csökkent.

*

Felvilágosodott ember az, aki tudja, mi a rendeltetése az életben és ennek ereje szerint igyekszik megfelelni.

(Tolsztoj)