

ELTE - Szociológia
Az épített környezet humánökológiája -
Város, közlekedés, társadalom kurzus
Fleischer Tamás

Közparkok rendszere a város szövetében

Készítette: Remečki Rita

2005. június

Témaválasztás

„A városi köztérről, a városi közlekedésről” címen elhangzott előadáson Fleischer Tamás idézte Lewis Mumford városról alkotott fogalmát, mely szerint a város: *hajlék – erőd – templom*, azaz védelem. Érdekes gondolati kép ez a városról, hiszen ez a fajta elképzelés jól sugalmazza azt, melyben minden, településekkel foglalkozó szakember egyetért, a város egy egész, egy önálló „valami”, mely több mint alkotórészeinek összessége, egy új minőség. Ez az új minőség feltehetően főként az egységek kapcsolódásából, azok különböző hálózati típusaiból adódik. A hálózat különböző funkciót betöltő egységek rendszere. Ilyen egységek a közhasználatú területek egyes kategóriái is. A közhasználatú területek egyik lényeges csoportja a közterek, melyek „eszmék, emberek és árúk találkozási helye, vagyis fórum – korzó – piac”¹. A közterekhez hasonlóan találkozási hely a közpark is, de lényeges különbség, hogy ez főként a kikapcsolódás, pihenés színtere, melyet a növényzettel fedett részek nagyobb aránya is hangsúlyoz. Továbbiakban a közparkok városban betöltött szerepéről, megjelenésük körülményeiről és lehetséges formáiról lesz szó.

Közparkok történelmi léptékben

A városi zöldterületek a város növekedésével és a mind sűrűbb lakosság mellett, fokozott jelentőségre emelkedtek. Vitruvius az építészetéről írt könyvében már Caesar és Augustus korában követelte, hogy egyéb nyilvános helyek, mint pl. a színházak mellett nyilvános kerteket is létesítsenek. Az ókori Rómában számos közkertet létesítettek, melyek a görög városi piac formáját utánozták le. Oszlopcsarnokkal körbevett, téglalap alakú terek voltak ezek, gyakran mélyített, lépcsősorral megközelíthető kertek medencével, fákkal, bokrokkal, utak felett lugasokkal, művészi szobrokkal díszítve. Közparkok voltak a templomok környékén létesített ligetek is, vagy az Augustus által létesített *nemus Caesarum*, ahol egy óriási ovális mesterséges tó épült, melyen tengeri csatákat játszottak látványosságul a népnek. A nyilvános kertek mellett Rómát átszőtték az igen nagyméretű magánkertek is, melyek közül Caesar kertjei halála után - végrendelete szerint - a népre szállottak.²

A középkor és újkor, fallal körülvett, megerősített városaiban a közparkoknak nem maradt már hely, de a városok kisebb méreténél fogva a bennük lakók nem szakadtak nagyon messze el a természettől, hiszen a városfalakon túl terjedelmes mezők, erdők, ligetek voltak. Városi közkertekre nagyobb igény a 18. század végén, 19. század elején merült fel. Kezdetben csak kisebb utcafásítások voltak, kisebb közkertek létesültek, városkörnyéki erdőket nyitottak meg a városlakók számára, de arra is volt példa, hogy urasági kertekbe mehettek be, bár csak erős korlátozásokkal. Az addig oly fontos városfalak a haditechnika fejlődésével fokozatosan funkciójukat veszítették, így helyükön körutak, parksávok létesítésére kínálkozott lehetőség. A 19. század közepén már megjelentek a városszéli nagyméretű közparkok (Berlin Párizs, New York), és a fokozódó nyomás hatására a királyi, főúri parkok egy részét is megnyitották. A belső területeken csak hosszas harcok árán jelenhettek meg a közparkok, hiszen a magas telekárak miatt senkinek sem volt kifizetődő parkokat létesíteni.³

¹ Idézet: Fleischer Tamás (ELTE, 2005)

² Ormos Imre: A kerttervezés története és gyakorlata. Mezőgazdasági Kiadó 1967. 37-39. o.

³ Ormos Imre: A kerttervezés története és gyakorlata. Mezőgazdasági Kiadó 1967. 349-350. o.

Egyik írásában⁴ Gyáni Gábor is a 18. század derekára helyezi a köz-, és magánélet szétválását, ellentétbe kerülését, és ennek folyamányaként a köz-, és magántér külön strukturálódását. Ennek, mint írja: „...*utcai és egyéb köztér nem tolerálja többé a magánéleti megnyilvánulásokat, vagy legalábbis csökken minden magánéletinek minősülő életfunkció ottani megjelenésének az esélye. Holott a megelőző századokban az utca minden további nélkül egyaránt szolgált a köz- és magánélet (persze ekként talán nem is definiált) terepe gyanánt.*”⁵ Azt a folyamatot, melyben a különböző társadalmi funkciók, tevékenységek térbelileg is elváltak egymástól, és az egyes helyek külön speciális funkciók ellátására szakosodtak „*a nyilvánosság-szférája funkcionális egyszerűsödése*”-ként definiálta. Bár korábban sem volt ritka, hogy egy közter adott válfaja egyetlen tevékenységet szolgált, az mégis e kor jellegzetessége volt, hogy ilyen nagy számban jelentek meg bizonyos tevékenységre szakosodott terek. A munka és lakóhely szétválása, az egyfunkciós mikroterek elterjedése a városi nyílt terek használatában is jelentős változásokat hoztak.

„...*városi parkok, folyó- és tópartok, hegyek és városkörnyéki erdők stb. adtak fokozatosan otthont a természeti környezettől mindinkább elidegenedett városlakók munka utáni időtöltésének, hogy a természettel való újratalálkozás vágyának hódolhassanak. A hétfégi kirándulás szokásának elterjedése igen prózai velejárója a modern nagyvárosi ember életvitelének. „A szabadidős tevékenységek modelljei nemcsak a városon belüli lehetőségek és magatartások változásait tükrözték vissza, hanem az azon túli környezethez való új viszonyt is.*”⁶

Közparkok megjelenése Magyarországon

Magyarországon is a 18. század végén jelentek meg a városi közcélú ültetvények és közkertek. A budai Horváth-kertet még barokk kertstílusban alakították ki, és a szintén budai Városmajor (1785) hatalmas fasorai is erről árulkodnak. Pesten három sétányt telepítettek (Kálvin-tér táján, Margit-szigeten és Vizafo-gón), melyek akkor még városon kívülinek számítottak. A belterületen 1789-ben ültettek először utcai sétányt a pesti Duna parton a mai Vigadó környékén. Ez csak néhány sor hársfa és akác volt, padokkal és egy hűsítőket árusító bódéval. A második sétány Széchenyi István kezdeményezésére létesült 1846-ban, a mai Szabadság-tér déli részén, platánokból. Ebben az időben alakult ki a Bástya-sétány, az Orczy-kert, és került mindinkább előtérbe a Városliget. Az előtte mocsaras, nádas területet beerdősítették, és megkapta az Új városerdő nevet. Nyilvános közparkká való minősítésére 1794-ben került sor, amikor is Új Népkertnek hívták, de igazi városi közkert kialakítását a nagyméretű mesterséges tóval csak 1817-ben kezdték el és utána is többször átalakították. A város rohamos fejlődése szükségessé tette egy újabb óriási közpark létesítését, a Népligetet, 1868-ban. Sorra alakultak a kisebb, nagyobb közparkok Budán és Pesten, de az ország több városában is (Sopron, Vác, Győr, Pozsony).⁷

Közparkok rendszere

A közparkok funkcióját tekintve nemcsak találkozási helyek, nemcsak a városlakók pihenését szolgáló közterületek, hanem ökológiai funkciót is betöltenek egy város életében. Mivel hatásukat méretüktől függően változó nagyságú körzetben fejtik ki, ezért fontos a városszövetben elfoglalt helyük, hálózati mintázatuk is. Mint ahogyan a közlekedési felületek, lakóépületek, közintézmények elhelyezkedése is több-kevesebb tervszerűség alapján alakul ki, úgy a zöldfelületeknek, beleértve a közparkokat is, összefüggő hálózatot kell alkotniuk, mely tervszerűen beszövi a város egész területét.

Városszerkezetben betöltött szerepüket tekintve városképi, várostestet tagoló esztétikai feladatuk mellett klimatikai, légcserét szolgáló hatást is kifejtnek. Várostervezők különféle zöldfelületi rendszerek kialakításával próbálják a pozitív hatásokat az egész városra kiterjeszteni.

⁴ Gyáni Gábor : A városi mikroterek társadalomtörténete in: Tér és Társadalom 4. 1990/1: 1-13.

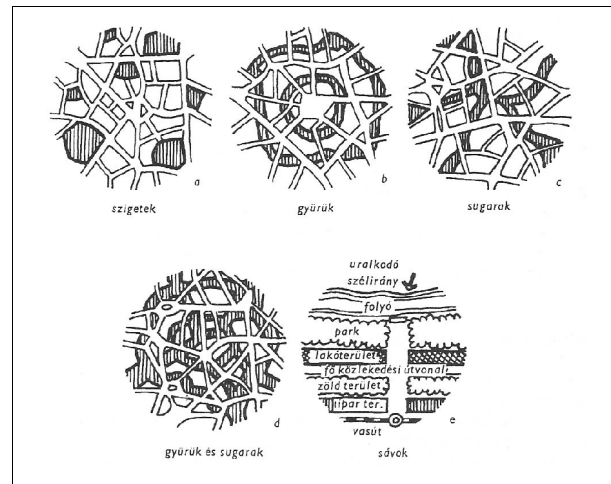
⁵ Gyáni Gábor : A városi mikroterek társadalomtörténete in: Tér és Társadalom 4. 1990/1: 1-13., 4. o.

⁶ Gyáni Gábor : A városi mikroterek társadalomtörténete in: Tér és Társadalom 4. 1990/1: 1-13., 5. o.

⁷ Ormos Imre: A kerttervezés története és gyakorlata. Mezőgazdasági Kiadó 1967. 351. o.

Ilyen szerkezeti formák:

- szigetek
- gyűrűk
- sugarak
- sávok
- ezek kombinációja is lehetséges.



1. kép Zöldfelületi rendszerek típusai (forrás: Ormos I. 1967, 360. o.)

Az egyes hálózati elrendezések különböző előnyökkel és hátrányokkal rendelkeznek. Megvalósításuk nemcsak tervezési szemlélet kérdése, de ha a meglévő várostestbe kell beilleszteni, akkor az adottságok által messzemenőig determináltak.

A szigetes elrendezés előnye, hogy a nagyobb összefüggő alaprajzi forma lehetővé teszi belső részein csendesebb, nyugalmat adó területek kialakítását. Régi, megmerevedett szerkezetű városrészekben új közparkok kialakítása is tulajdonképpen csak így lehetséges. Az egyes szigetek között azonban nincsen zöld összeköttetés. Ezt próbálják a többi szerkezeti típusok pótolni. A gyűrűs elhelyezkedés főként a régi városfalak, erdővek helyén kialakított közparkok esetében jellemző, ezért a régi városok esetében gyakori forma. Azoknál a városoknál, ahol az olyan meglévő természeti adottságok, mint például folyók, patakok, völgyvonulatok, azokat kísérő zóldsávok a várostestet átszövik, szinte adódik a sugaras rendszer. Mind a gyűrűs, mind a sugaras rendszer esetében előny, hogy nagyobb összefüggő területet biztosít a pihenni vágyóknak az egymáshoz kapcsolódó kisebb területekből összeadódva. Hátrányuk azonban, hogy ezek a területek fajlagosan nagyobb felületen érintkeznek a zajosabb, szennyezettebb közlekedési és egyéb városi területekkel, így zajosabbak, kevesebb lehetőséget nyújtanak nagyméretű pihenést szolgáló objektumok, pl. sportpályák, strandfürdők elhelyezésére, mint a szigetes rendszer.⁸

Új rendszerszemlélet: zöld a városban – város a zöldben

Az eddigiekben olyan értelemben beszéltünk a közparkokról, mint a város egyik jellegzetes, jól körülhatárolható szerkezeti egységéről. És ez igaz is sok esetben, de mi van azokkal a közparkokkal, melyek köldöksinórként kötik össze a várost és az azt körülvevő tájat? Hol húzzuk meg a határt közpark és táj között?

„A közpark, vagy zöldterület a települések belterületének állandóan növényzettel fedett, más területhasználati egységekbe nem tartozó, közhasznú része” míg a táj definíciója a következő: „a természet és a társadalom kölcsönhatásaiban fejlődő komplex területi egység. Tükrözi a természeti adottságokat, a társadalmi és gazdasági viszonyokat, ugyanakkor magas szintű vizuális-esztétikai értékek hordozója”, olvashatjuk az egyik felsőoktatási tankönyvben.⁹ Ezek alapján felvetődik a kérdés, miért kell határokat húzni, csak a lépték különbözősége miatt? A határok azonban kényszerűen még jobban elválasztanak, és ez, mint ahogyan Vidor Ferenc is írja: „...a legmegfontoltabb szempontok figyelembevételével meghúzott határok is mind önkényesek és számolnunk kell az ezen önkényességből fakadó hibaforrásokkal. []... minél

⁸ Ormos Imre: A kerttervezés története és gyakorlata. Mezőgazdasági Kiadó 1967. 360-361. o.

⁹ Csémez Attila: Tájtervezés – tájrendezés. Mezőgazda Kiadó 1996. 278. o.

„nyitottabb” egy rendszer, annál problematikusabbnak kell lennie számunkra, milyen módon „jelöljük ki” elemeit, mely interakcióinak adjunk prioritást, hol és hogyan húzzuk meg határait”.¹⁰

Az ismert urbanista gondolatmenete jól szemlélteti számomra, azt a problémát, mely szerintem korunk várostervezésének égető problémája: Hogyan rendszerezük a várossal kapcsolatos ismereteinket, problémáinkat? Nem köt-e gúzsba a rendszerszemlélet, nem maradnak-e figyelmen kívül lényegi kérdések az egyes személeti irányokhoz tartozó szakemberek kényszerű vitája miatt? Vidor Ferencben is felmerül a kérdés: „...*esetleg az urbanisztika és a regionalizmus lehet része egy igen tág „environmentalizmusnak...*” Mint városlakó, mint leendő szociológus, és mint tájépítész aggodalommal figyelem a környezet-től való elszakadását a városnak, a városi népességnek, és ilyen irányú aggodalmaimat László Ervin mondatai sem csillapítják: „*Manapság – bizonyos értelemben az urbanisztika rovására is – terjedőben van az ökológiai gondolkodás. Hogy miképpen lehetne hidat verni a környezetvédők és a városépítészek között, az szintén „kemény dió”, ám voltaképpen az egész társadalomnak problémája. E kettősségen azért kellene mihamarabb túljutni, mert magukat a problémákat sem lehet kettéválasztani.*”¹¹

Felhasznált irodalom:

Ormos Imre: **A kerttervezés története és gyakorlata.**

Mezőgazdasági Kiadó 1967.

Gyáni Gábor : **A városi mikroterek társadalomtörténete**

in: Tér és Társadalom 4. 1990/1: 1-13.

Fleischer Tamás: **A városi köztérről, a városi közlekedésről** című előadás anyaga

ELTE Társadalomtudományi Kar, Településtudományi és humánökológia szakirány,
Város, közlekedés, társadalom című kurzus keretében (2005)

Csemez Attila: **Tájtervezés – tájrendezés.**

Mezőgazda Kiadó 1996.

Vidor Ferenc: **Környezetünkről és/vagy környezetjeinkről**

in: Képek és képtelenségek a városok világáról. Terc kft. 2004

László Ervin: **Az urbanisztika „kemény diói”**

in: Csontos – Lukovich: Urbanisztika 2000. Akadémiai kiadó 1999. 17. o.

¹⁰ Vidor Ferenc: Környezetünkről és/vagy környezetjeinkről in: Képek és képtelenségek a városok világáról. Terc kft. 2004. 205.o.

¹¹ László Ervin: Az urbanisztika „kemény diói” in: Csontos – Lukovich: Urbanisztika 2000. Akadémiai kiadó 1999. 17. o.