

Településképi–urbanisztikai városfogalom

JENEY LÁSZLÓ¹

1 Terület- és településfejlesztés online tananyag 2020

A városokat hagyományosan már a látványuk is megkülönbözteti a falvaktól. Az uralkodó elit védelmére épített városfalak hosszú ideig elválaszthatatlanul hozzáfortak a (világi, egyházi) központi funkciót betöltő városok fizimiskájához. A várfal ma is számos város címerében megjelenik (például Bordeaux, Budapest, Eger), még akkor is, ha már a fal maradványai is alig fedezhetőek fel. A modern nagyvárosok növekedésükkel szétfeszítették városfalaikat, a városok fizikai látványa azonban még inkább eltér a falvakétól. A városépítészet mind horizontálisan, mind pedig vertikálisan reagált a modern idők zsúfoltságára.

Beépítési sűrűség

Az ipari forradalmat követően a migrációs célponttá váló városokban hamar elfogytak a szabad területek, megnőtt a beépítési sűrűség, csökkent a telkek mérete. Az XIX. századi angliai munkástelepek egyik jellegzetes

városépítészeti megjelenési formáját alkották az ún. „*back-to-back*” típusú sorházak, amelyek az utcafront felé egy komor, zárt látványt nyújtottak.

Ahogy a városok közvetlen szomszédsága is bekapcsolódott a népességnövekedésbe, a város gyakorlatilag összenőtt a szomszédos településekkel, a *folyamatos beépítés* a városi *agglomerációk* egyik fontos ismérvévé vált. A városi agglomerációk definiálásakor általában elsőként a folytonosan beépített területet („built-up area”), mint alapegységet határozzák meg. Ennek feltétele (országoktól függően) egy bizonyos számú lakosság és a beépített területek közötti maximális beépítési távolság (50–200 méter). Ez utóbbi mérésekor bizonyos területeket (például ritkábban beépített ipari vagy szolgáltatási funkciójú vagy be nem építhető területek) nem vesznek figyelembe. Ezt követően a városi agglomeráció teljes területét a fenti módon kijelölt folytonosan beépített terület kiigazításával határolják le.

Mivel az egyes országok eltérő módon határolják le agglomerációikat, egyes nemzetközi szervezetek a harmonizációt elősegítendő igyekeznek általános érvényű definíciókat megadni. Az ENSZ 1978-as definíciójában például a következőképpen definiálta a városi agglomeráció fogalmát: „Agglomeráció egy olyan lakott terület, mely a közigazgatási határoktól függetlenül képez beépített területet, ahol az épületek egymástól való távolsága nem haladja meg a 200 métert. Ez alól kivételt képeznek a nagyobb közellátási (intézményi) infrastrukturális területek, illetve egyéb be nem építhető területek, amennyiben azok a folyamatos beépített területen belül találhatóak.” (JENEY L. 2005)

Átlagszintszám

A növekvő népességű városok másik (vertikális) reakciója a zsúfoltságra a felfelé terjeszkedés. Ez egy többé-kevésbé spontán folyamat az ingatlanpiac törvényei szerint, ha túl nagy a kereslet egy adott telekért (pl. belvárosokban), akkor az megemeli a telekárát. A magasabb ingatlanárak a telektulajdonosokat az alapterület lehető leghatékonyabb

kihasználására ösztönzik, ez pedig az épületek magasságának növekedését eredményezi (már csak azért is, mert oldalirányú terjeszkedés szabad terület híján már nem lehetséges). A zsúfolt beépítés már az *ókori Rómán* belül is oda vezetett, hogy megjelentek a 3–5 emeletes bérházak, Augustus építési törvényeiben 21 méteres magasságban maximalizálta az épületek magasságát. (SCHNEIDER, W. 1973)

Hasonló figyelhető meg évszázadokkal később a *modern nagyvárosok* esetében is. A ipari forradalom után kialakuló nagyvárosi zsúfoltságra az 1933-as Athéni Charta jegyében megszületett a városépítészet új válasza: a Le Corbusier nevével fémjelzett *modern városépítészet*, amely olyan felfelé terjeszkedő magas épületeket tartott ideálisnak, amelyek szellősen, kellő távolságra helyezkednek el egymástól, közöttük zöldterületekkel. A modern lakótelepek tehát nem a szocialista korszak szüleményei, Nyugat-Európában is jelen voltak. Különbség a nyugati országokhoz képest, egyrészt hogy a szocialista országokban még az 1980-as években is épültek betonpanelből új lakótelepek, másrészt a gyakorlati kivitelezés során elmaradtak az eredeti corbusier-i koncepcióban még szereplő épületek közötti

zöldterületek, helyette művi -parkolók) a dominánsak. környezet (pl. aszfaltutak és

nagyváros	láb	sorrend	nagyváros	láb
2001			2011	
<i>New York</i>	1010,4	1.	Dubaj	1176,1
<i>Chicago</i>	995,1	2.	Hongkong	1080,9
Kuala Lumpur	852,1	3.	<i>Chicago</i>	1036,5
Hongkong	839,6	4.	Shanghai	1010,3
<i>Houston</i>	809,8	5.	Kanton	945,7
<i>Toronto</i>	776,3	6.	<i>New York</i>	940,8
Szingapúr	772,3	7.	Sencsen	907,1
<i>Los Angeles</i>	767,1	8.	Kuala Lumpur	897,7
Tokió	754,3	9.	Szingapúr	835,8
Shanghai	747,1	10.	Puszan	834,5

1. táblázat: A Föld legmagasabb városai (a 10 legmagasabb épület átlagmagassága alapján)

2000-ben és 2011-ben (New York értéke abszolút mértékben is csökkent a World Trade Center összeomlásával, de ma a WTC ikertornyaival együtt is csak a 3. lenne 10 legmagasabb épületének 1045,9 láb átlagmagassággal), dőlt betűvel az észak-amerikai városok

Forrás: ULTRAPOLIS PROJECT adatai alapján a szerző összeállítása

A modernebb építőanyagok (például acél, vasbeton, üveg) és építészeti technológiák révén modern felhőkarcolók jelentek meg, amelyek a mai városok látványában átvették a korábbi városfalak szerepét. Egy-egy városrégió urbanizáltságával erősen összefügg tehát az átlagszintszám is, amely alapján sok városi térség elkülöníthető a vidékektől. Az épületek magasságát az urbanizáltságon túl azonban számos egyéb tényező is meghatározza, ilyen például:

- ⊕ A *társadalom technikai, építészeti tudása* a magas épületek megépítéséhez. Ez az ipari forradalommal párhuzamosan végbement tudományos fejlődéssel elsősorban a modern nagyvárosok esetében tette lehetővé a magas épületek tömeges megjelenését.
- ⊕ A *város épített környezetének* történelmi öröksége. Számos európai város történelmi magja (pl. Budapest, Firenze, Köln, Párizs, Prága vagy

Róma) páratlan építészeti örökséggel rendelkezik. Az acélüveg felhőkarcolók nem rivalizálhatnak a régi gótika, reneszánsz, barokk vagy éppen romantika stílusát viselő épületekkel. Ezért több európai belváros esetében egy adott szintnél magasabb épületekre építési tilalom van érvényben, így a felhőkarcolók legfeljebb a városok perifériáin jöhetnek létre (pl. a kelet-londoni Canary Wharf). Mivel az Újvilág hirtelen kifejlődött nagyvárosaiban gyakorlatilag hiányzott a történelmi városmag a maga többszáz éves építészeti örökségével, nem volt akadálya a felhőkarcolók építésének (pl. Chicago, New York, Sydney vagy Toronto). A magas toronyházak sokáig leginkább az észak-amerikai metropoliszokat jellemezték, mára azonban nem csak a népességszám, de a legmagasabb épületek tekintetében is kiszorítják őket az ázsiai városok (1. táblázat).

- ⊕ A *földrajzi környezet*, az építőanyag minősége. Nem lehet mindenhol magas épületeket építeni. Manhattan gránitsziklája kifejezetten

ideális talapzat a nagy tömegű felhőkarcolók számára, szemben egy vizenyős területtel, ahol megvan a süllyedés lehetősége. Hasonlóan hátrányosak a földrengésveszélyes területek, igaz San Francisco és Tokió példája rácáfol erre (ezt az ellentétet a következő pont oldja fel).

- ⊕ A *gazdasági fejlettség*, amely finanszírozza a költséges beruházásokat. Az impozáns, monumentális épületek az emberiség történelme során az ókori Alexandria világítótornyától, a new york-i Empire State Building-en keresztül a kuala lumpur-i Petronas-ikertornyokig mindig is a gazdasági és politikai erő szimbólumai voltak. Éppen ezért válhatnak könnyen a rendszer áldozatává is (new york-i World Trade Center).

Az urbánus környezettel társított felhőkarcolók megjelenése tehát számos tényezőtől függ, az átlagszintszám nem feltétlen árulja el a városi jogállást. Igaz ez számos újonnan városi jogállást kapott hazai településre, de akár Európa legnagyobb településére is, a sokáig jellegzetesen orosz földszintes faházás beépítésű

Moszkvára is, amely önmagában években vált várossá, amikortól az átlagszintszám alapján alacsony tömegesen építették fel a 10–15 fokon urbanizáltak tűnhetett. emeletes betonpanelházakat. Nyilvánvalóan nem az 1980-as

Irodalomjegyzék

- JENEY L. 2005: Városi agglomerációk, városrégiók. – In: NEMES NAGY J. (szerk.): Regionális elemzési módszerek. – Budapest: ELTE Regionális Földrajzi Tanszék
- SCHNEIDER, W. 1973: Városok Urtól Utópiáig. – Budapest: Gondolat

Egyéb felhasznált internetes forrás:

ULTRAPOLIS PROJECT: – <http://www.ultrapolisproject.com/>