

Nézőpontok/Kritika

A főmérnöki rendszerről, egy mai Államépítészeti Hivatalért

2011.11.29. 10:53

Valamikor az építészmérnökök és az építőmérnökök egy közös szervezetben, a Magyar mérnök- és építészegyletben védték érdekeiket. Az összefogás, az interdiszciplináris szemléletmód egyrészt erősebb érdekképviseletet, másrészt kiforrottabb fejlesztéseket, urbanisztikai beavatkozásokat eredményezhetne ma is. Ilyen megfontolásból javasolja írásában dr. Rigó Mihály az Államépítészeti Hivatal 83 évig jól működő intézményének újjáélesztését.

A főmérnöki rendszerről, egy mai Államépítészeti Hivatalért

Mind az építészmérnököket, mind az építőmérnököket foglalkoztatja manapság a főmérnöki rendszer kialakítása. A dolog érdekessége az, hogy miközben vannak építészmérnöki végzettséggel városi, megyei és állami főépítészek, nincsenek ugyanilyen rangú, főleg hatáskörű főmérnöki posztok építőmérnöki végzettséggel. Dolgozatommal két múltbeli példát hozok fel az építőmérnökök és az építészmérnökök sikeres együttműködésére, azzal a céllal, hogy azok napjaink mintái legyenek, és megvalósulhasson korunk Államépítészeti Hivatala, melyben a legkülönbözőbb végzettségű mérnökök dolgozhatnak egymással harmóniában.

Az építészmérnökök és az építőmérnökök közötti együttműködés sajnos ma sem problémamentes. Előrevetíthető tehát az, hogy a főépítész és a főmérnök között is lesznek, lennének súrlódások. Javaslom ezért, hogy előre, közösen gondoljuk át az alábbiakat:

1. Az együttműködést nehezítő súrlódások nagy része megelőzhető lenne, ha a hatásköröket sikerülne a lehető legteljesebb mértékben előre tisztázni. Lényegében ez is egyszerű feladat, ha pl. megnézzük az említett szakmák kamarai jogosultságait. Csak azt kellene ezek után mindenkinek kibírnia, hogy ne

érezzen késztetést a másik szakterületébe való átlépésbe, megnyilatkozásra, intézkedésre, véleményalkotásra a számára idegen, más szakma világában.

2. Kinyilvánítandónak tartom mindkét jelenlegi kamara által, egy közös nyilatkozatban azt a tényt, hogy az építészmérnök és az építőmérnök oklevele azonos rangú, értékű, tehát egyik sem alárendeltebb a másiknál. Az építészmérnökök a mérnök és a művész közötti skálán helyezik el magukat. Egyesek közelebb a mérnökhöz, mások a művészhez. Ugyanez a jelenség az építőmérnökök között nagyon ritka. Az építőmérnökök minden esetben mérnökök.

3. Voltunk már sokáig egy közös intézményben, tehát ma sem lenne ugyanez reménytelen. Valamikor az építészmérnökök és az építőmérnökök egy közös szervezetben védték érdekeiket, hiszen létezett a mérnökök és az építészek egyesülete. Véleményem szerint ez, az intézménynévben található szakmai megjelölés jobban kifejezte a két végzettség különbségét.Volt egy hosszú időszak, amikor ebben a szervezetben a két különböző végzettséggel rendelkező mérnökök megférték egymás mellett, tehát nem lenne ez reménytelen ma sem!

A Pallas Nagylexikon szerint:
„Magyar mérnök- és építész-egylet
Az 1867-et megelőző években mind sürübbekké váltak a bizalmas, barátságos érintkezések és tervezgető beszélgetések a magyar technikusokat egyesítő testületnek a megteremtése dolgában. Hollán Ernő és köre, másfelől Válkay Imre, Petényi Ottó és Gyengő László, aztán Ungváry (Mojsisovics) Vilmos, nemkülönben a műegyetemi kötelékbe tartozottak eleintén külön-külön, majd mindjobban tömörülve, egyesülve kitartó buzgósággal végre megérlelték az eszmét ugy, hogy mikor az alkotmányos szabadság hajnala hazánkra fölvirradt, a nemzet újjászületésének órája egyúttal a magyar technikusok egyesületének, a magyar mérnök-egyesületnek születésórája is volt. Az alakuló ülést (627 taggal) 1867 máj. 20. és 21. a Köztelken tartották meg. Később az egyesület az építészeket is körébe gyüjtvén, 1872. M.-é alakult át. Az egyesület első elnöke Hollán Ernő volt, aki az egyesületet ebben a minőségben 19 évig vezette. Az egyesület mindjárt megalapításakor technikai folyóirat megindítását határozta el, melynek szerkesztője a titkár (Szily Kálmán) lett, kit nehéz munkájában a szerkesztő-bizottság támogatott. Az egyesületnek igen tekintélyes műszaki könyvtára is van, melynek legértékesebb része az örökölt Ybl-könyvtár s a tagok áldozatkészségéből megszerzett Weber-könyvtár."

„Az egyesület legjelentékenyebb és hivatását legközvetlenebbül jellemző működése a szakirodalom ápolásán kivül a szakosztályi tevékenységben nyilatkozik. Van mű- és középítési, út-, hid- és vasútépítési, vízépítési, bányászati, kohászati gépészeti és gyáripari szakosztály. Ez utóbbi kettő jelenleg együttesen működik. Az egyesület a kebelbeli szakműködés élénkítésére 1880-81. az egyesületi nagy aranyérmet, 1886-87. pedig az ezüst érmet alapította. Az aranyérem megalapításával kapcsolatban sikerült az egyesületnek Trefort Ágost vallás- és közoktatásügyi minisztertől kieszközölni, hogy az évi építészeti nagypályázat díjául - az éremhez - évenkint (eleintén 1000, utóbb 600 frtnyi) utazási ösztöndíjat csatoljon. Elhatározta ezenkivül az egyesület, hogy tekintettel a verseny eszméjének fejlesztő fontosságára, pályadíj-alapot teremt, amely ma már oly összegre nőtt, hogy kamataiból a millennium évének határidejével négy 500-500 frtos pályadíjat tűzhetett ki. Van ezenkivül az egyesületnek még egy kisebb pályadíj-alapja, mely elhunyt alelnökének, Ybl Miklósnak a nevét viseli, s melynek kamatai a mű- és középítési szakosztályok évi rendes kis-pályázatai egyikének a pályadíjául szolgálnak. Ezt az alapítványt szintén az egyesület tagjai tették. Ezt az alapítványt újabban az elhunyt mester fia, Ybl Félix dr. 1000 forintnyi adományával 2000 frtra emelte."

„Az 1885-ik évi közgyülés határozatilag kimondta, hogy az egyesület alapító elnökének, Hollán Ernőnek nevére örök emlékezetül alapítványt tesz oly módon, hogy költségvetésébe évenkint 300 frtot vesz föl Hollán-díj címen, s azt alkalmas módon a szakfejlődés előmozdítására szenteli. A Hollán-díjak ekkoráig ugy értékesíttettek, hogy az összes működő szakosztályok választottjaiból évről évre megalakult biráló bizottság e díjakat a Közlöny elmult évi folyamában megjelent legbecsesebb szakközlemények utólagos külön jutalmazául itélte oda. Az egyesület kebelében alakult könyvkiadó vállalat mérnöki és építészeti szakkönyvek kiadásával foglalkozik. Ez a vállalat 6-6 éves ciklusokban újra megalakul, most a második ciklusát éli. Az egyesület 1893 febr. 26. tartotta 25 éves fennállásának ünnepét. A M. tagjainak száma megközelíti a 2000-et. Alapítványaiból, a tagdíjakból és a folyóiratokból ma már oly tekintélyes jövedelme van, hogy költségelőirányzata az utolsó években 30000 frt körül ingadozott."



1/2
Hollán Ernő forrás: hu.wikipedia.org

„Hollán Ernő (Hollán György Ernő János, Szombathely, 1824. január 13. – Budapest, 1900. május 28.) hadmérnök, altábornagy, államtitkár, főrendiházi tag, valóságos belső titkos tanácsos, az MTA tagja, a Magyar Mérnök- és Építész-Egylet alapítója és első elnöke... Bizalmas viszonyban állt Deák Ferenccel is. Pestre ment a Déli Vasút magyarországi főinspektoraként. Ekkoriban kelt a magyar gazdasági egyesület részére kidolgozott emlékirata a magyarországi vasúti hálózatról. E fontos munkálatban a magyar vasúti politika fő elveit fejtegeti, ellentétben az osztrák kormány által követett, az ország érdekeinek nem mindenben megfelelő eljárással. (Megjelent a Budapesti Szemlében, 1862-

ben)... Az alkotmányos kormány kinevezésekor, 1867. március 30-án mint államtitkár lépett a közlekedési minisztériumba, gróf Mikó mellé (ezen posztjáról 1870. április 6-án lemondott)… amint Lipthay Sándor mondja (Vasútépítéstan I. 25 l.): *„közlekedési hálózatunknak a helyes alapon való kifejlesztése körül szerzett elévülhetetlen érdemeket"*... 1870 novemberében honvédelmi államtitkár lett Andrássy alatt, és két éven át, Lónyay bukásáig maradt e tisztségben. Ezen időszakra esik a honvédtisztek képzését lehetővé tevő 1871. évi VI. törvénycikk megalkotása, majd a Magyar Királyi Honvéd Ludovika Akadémia szervezése, és a honvédlovasságnak nyolc századdal való szaporítása.

Írásai

- A mértan alapvonalai tudományosan rendszeresítve (Bécs, 1854)
- Magyarország vasúthálózatának rendszere (Das künftige Eisenbahn-System für Ungarn und Siebenbürgen in seinen Beziehungen zum Welthandel und den inneren Verkehr, Bécs, 1856)
- Zur ungarischen Frage: eine Denkschrift / von einem ungarischen Patrioten (Leipzig, Verlag von E. J. Steinacker, 1859)
- Magyarország forgalmi szükségletei s a vasutügyek ujabb kifejlődése (Pest, 1864)
- Az olcsó vasutakról (Pest, 1865)"

Fentiek alapján Hollán inkább építőmérnök, mint építészmérnök volt, ez mégsem okozott gondot.

4. Javaslom az Államépítészeti Hivatalok felállítását, újraindítását! Egy másik közös intézménye a két mérnöki karnak az Államépítészeti Hivatal volt. Az egykori Államépítészeti Hivatal az Államkincstárat képviselte, annak nevében szerződött magas- és mélyépítészeti munkákra egyaránt. Utak, hidak, iskolák, kórházak, templomok, városházák, kollégiumok köszönhetik országszerte létüket, ténykedésük eredményeként. Rendkívül jellemzőnek tartom azt, hogy ez az intézmény, tudtommal, 1867-től 1950-ig, tehát 83 évig működött! Nem ismerek olyan műszaki szervezeti formációt, amely ezt az időtartamot akár csak közelíteni is tudta volna.

Az Államépítészeti Hivatal terveztetett, tervezett (!), közbeszerzett, építtetett, épített (!), műszaki ellenőrzött az állam, a társadalom nevében és érdekei szerint. Ténykedésének célja a hosszú élettartamú, a tartós műszaki létesítmények megvalósítása volt. Ma a hosszú élettartam egyetlen cég céljai között sem jelenik meg. Műszaki múltunkban van tehát példa az építészmérnökök és az építőmérnökök együttműködésére, túl az előbb leírt egyesületen.

A Pallas Nagylexikona szerint:
„Állam-építészeti hivatal
rendszerint minden megyében az ott működő mérnöki hivatal. Feladata: az állami, megyei és községi közutak építése és fenntartása, a középítések tervezése és ellenőrzése. Áll egy főmérnökből mint főnökből s a szükséghez képest beosztott több mérnökből. A főnök hivatalból tagja a közgyűlésnek. Az államépítészeti hivatal a kereskedelmi minisztérium s megyei ügyekben az alispán alá van rendelve; első szervezését az 50-es években, mai, végleges alakját pedig az 1877: XXIV. t.-c.-ben nyerte, s működését az 1887. évben kiadott miniszteri «Utasítás» és részben az 1890. I. t.-c. szabályozza."

„Államépítészeti hivatal, rendszerint minden vármegye székhelyén szervezett állami mérnöki hivatal, amelynek feladata a közutak (állami, vármegyei és községi utak) építése és fenntartása, továbbá a középítések tervezése és ellenőrzése. Az A. a kereskedelemügyi miniszter alá van rendelve, de a vármegyei mérnöki hivatalok megszüntetése óta a vármegyéknek is rendelkezésére áll. Az A. vezetője

hivatalból tagja a vármegyei törvényhatósági és közigazgatási bizottságnak: a vezető mellé megfelelő számú mérnök és más alkalmazott van beosztva, akik állami tisztviselők."

„1867 folyamán a Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium 45 mérnöki, államépítészeti hivatalt állít fel Magyarországon."

Arról, hogy miként működött ez a szervezet, alapos képet nyerhet az érdeklődő például az 1912-es kiadású, a Műegyetem Könyvtárában megtalálható „A magyar királyi államépítészeti hivatal szolgálatára vonatkozó műszaki utasítás" című könyvecskéből. 286 oldalon olvashatunk a 100 évvel ezelőtti mérnöki világról, minden részletre kiterjedő előírásokról, a korabeli eljárásrendről, mérnöki gondolkodásmódról, sikereik titkáról, mely időtálló műtárgyakat eredményezett. A könyvet 1912-ben adta ki a kereskedelemügyi magyar királyi miniszter. A könyv lényegében a 44327/1912 sz. miniszteri utasítás, a Műegyetem Központi Könyvtárában 66826, K 035702 számon található meg. Nyelvünk dicsősége az, hogy a 100 éves könyv ugyanolyan könnyen olvasható, mint egy mai napilap.

Tartalma, mely utal az egységre:
1.Előmunkálatok.
2.Az utak és hidak tervezése.
3.Az utak és hidak építése.
4.Az utak és hidak fenntartása.
5.Magasépítészet.

Az előzetes tanulmány.
A műszaki művelet.
Az építkezés végrehajtása.
Az építésvezetőség tényezői. (Ma: a műszaki ellenőr, a lebonyolító, a mérnök szerepe)
Munkaátadás. (Ma: munkaterület átadás)
Építési napló vezetése.
Leszámolási művelet.
A munkák felülvizsgálata. (Ma: az átadás-átvételi eljárás)
Utófelülvizsgálat. (Ma: talán a garanciális felülvizsgálattal azonosítható.)

Az Utasítás végén formanyomtatványok is vannak, melyeket kötelező volt használni.

Egy mai Államépítészeti Hivatalnak hasonló Utasítást kellene gyártani, melyben az előbbiekben felvázolt gondok jórészben megoldhatók lennének. Az Államépítészeti Hivatal része lehetne a megyei Kormányhivatalnak. Annak egy olyan egysége lehetne, amelyben egy helyen van a teljes építésügy, legalább a megyei szinten! Vége lenne a mai szétszórtságnak, ennek káros következményei megszűnnének. Hátha mindez kiváltaná az építésügy országosan egységes kezelését, a felelősség egyetlen minisztériumba telepítését, lenne az bármely nevű minisztérium is. A mai megyei Kormányhivatalnak 16 szakigazgatási szerve van, köztük az Építésügyi Hivatal és a Közlekedési Felügyelőség is. Ha e kettőhöz társulhatna a főmérnökség (azaz az építőmérnököket összefogó állami szervezet), akkor az előbbi kettővel együtt össze lehetne vonni a főmérnökséget, tehát a három szervezetet, egyetlen megyei Államépítészeti Hivatallá. A korszerűsített forma tovább vihetné a 83 év közigazgatásának jó szellemét, mindannyiunk javára.

Az előbb említett 100 éves kiadványon túl bizonyára számos egyéb utasítás, rendelet lenne fellelhető, ha ezt valaki elkezdené feltárni. Ezek megismerése után kellene dönteni arról, hogy azok közül ma mi lehetne használható és érvényes.

Meg kell mondanom, hogy találtam a két mérnöki szakterületet szétválasztani szándékozó gondolatokat is:

„A magasépítési hivatalok terve
Az államépítészeti hivatalok munkaköre az idők folyamán rendkívül megnövekedett. Kétségtelen, hogy rendkívül nagy érdekek fűződnek ahhoz, hogy az ország valamennyi vidékén gazdaságosan, korszerűen és a közérdeknek megfelelően oldják meg ezeket a feladatokat, akár magasépítésről, akár útépítésről vagy más technikai, műszaki problémáról legyen szó. Szakkörökben szükségesnek tartják az építési problémákkal kapcsolatos megszaporodott feladatok átrendezését. 1931-ben az iparügyi tárca hatáskörébe utalták a magasépítési műszaki teendőket, 1937-ben a városrendezési, városszabályozási kérdéseket is erre a tárcára bízták. A megnövekedett feladatkört szakemberek véleménye szerint olyan rendszerben lehetne megfelelően ellátni, amelyben mind az ipari minisztériumot, mind pedig az államépítészeti hivatalokat részben tehermentesíteni lehetne mai túlzsúfolt feladataik egy részétől."

„Kifizetődőnek tartanának olyan megoldást, amelynek alapján minden egyes kereskedelmi és iparkamara székhelyén új műszaki intézmény, a magasépítési hivatal foglalkoznék a közintézmények építkezéseivel, ingatlanaival. A magasépítési hivatalokban dolgoznának azok az építészmérnökök, akik eddig az államépítészeti hivatalokkal működtek és gépészmérnökökkel, városrendező mérnökökkel együtt nagy hasznára lennének a vidék műszaki, technikai fejlődésének. Az államépítészeti hivataloknak a magasépítési munkáktól való tehermentesítése annál inkább célszerű lenne, mert szakkörökben úgy tudják, hogy az államépítészeti hivataloknál építészmérnök nincs, vagy legfeljebb egy-egy, kevés gyakorlattal rendelkező mérnököt osztanak be hozzájuk. Gépészmérnökkel és városrendező szakmérnökkel azonban az államépítészeti hivataloknál nem találkozunk, noha az ilyenirányú szaktudás nélkülözhetetlen, amikor a magyar vidék vízellátása, csatornázása, a községek és városok rendezése töméntelen, sürgős teendőt tartogat a háború után jelentkező fejlődés számára."

„Az új magasépítési hivatalok fenntartási költsége bőségesen visszatérülne az egyes építtető birtokában lévő ingatlanok és azok felszerelésének megfelelő gondozásának felügyeletében. Számos tatarozási, átalakítási munkát lehetne az új magasépítési hivatalok révén gyorsan és gazdaságosan lebonyolítani. Ezek a hivatalok ugyanakkor a körzetükbe tartozó munkapiac és anyagpiac helyzetéről is megbízható adatokat szolgáltatnának, személyzetük pedig kitűnő utánpótlási forrása lehetne az építészeti feladatokkal bőven ellátott iparügyi minisztériumnak. Szakkörök véleménye szerint a magasépítési hivatalok felállításával elérhető megtakarítás is bőségesen fedezné az új hivatalok fenntartási költségeit, amelyeknek a megvalósítása a folyton fejlődő technika specializálódási folyamatai következtében idővel amugyis elkerülhetetlen lesz."

A megosztási indokot aláhúztam. A megoldás szerintem nem a kettéválasztás, hanem az építészmérnökök számának növelése az Államépítészeti Hivataloknál, természetesen a szintén hiányolt egyéb mérnökökkel együtt. Az eddigiekből nyilvánvaló az, hogy a klasszikus Államépítészeti Hivatal inkább az építőmérnökök intézménye volt. Ezen a mai kor igényei szerint, igazodva az elvégzendő feladatokhoz, lehet változtatni. Csak így válhat egy egységes, jól működő, a különféle mérnöki tudományokat munkájában ötvöző mérnöki hivatallá.

A rossz működésre is találtam egy kedves történetet, annak bemutatására, hogy miként ne működjön egy bármilyen állami hivatal: A korlátfa, avagy mire kell vigyázni?

5. Hasznosnak vélem a településen élők gondjainak listáját elkészíteni azzal a céllal, hogy lássuk, mely mérnöki területekkel kapcsolatosak a társadalom kifogásai. Elég lenne megnézni a napilapok cikkeire megjelenő hozzászólásokat. Én ezek között nagyon ritkán találok településrendezési tervekkel

kapcsolatos olvasói hozzászólást, kivéve azokat amelyek ezen a terveknek a multik kénye-kedve, érdekei szerinti, többször elvtelen változtatgatásait kifogásolják. Annál inkább pl. a közlekedéssel kapcsolatos véleményeket! Hasonlóan gyakoriak a kérdések a közművekkel és az energiával kapcsolatban. Világosan kiderülne az, hogy a társadalomnak mely szakterülettel van legtöbb gondja. Mint a következő fejezetből remélhetően kiderül, ezek a gondok is csak együtt oldhatók meg rendesen.

6. Építészi részvétellel hozott döntések, amelyek később közlekedéssel, környezettel kapcsolatos gondokat okoztak, amelyek tisztességesen szinte megoldhatatlanok:

- **Panel+kiskertek**: a panellakásban nincs kert, a lakás túl művi, a kiskertben viszont nincs lakás. Ráadásul a kettő egymástól távol van, közöttük állandóan utazni kell.
- **Élhetetlen belváros munkahellyel, kertes lakás a városperemen**. Utazási őrület naponta kétszer, dugó dugó hátán.
- **Három multi áruház** (Cora, Metro, Praktiker) felépítése a **megyei jogú város egyik szélén**, ugyanakkor semmi hasonló nincs a város másik fertályán. Beépített az utazási kényszer a kettő között.
- **Külön alvóváros és külön ipartelep**, ipari park a város más-más részén, kikerülhetetlen utazással.
- Kapacitás határán lévő, **bővíthetetlen városi főút mellé telepített multi áruház,** hatalmas beépített parkolóval a város közepén, szintén hatalmas utazási igény generálásával.
- Városi tér felszámolása a tér és a teret átszelő utca közepére, **az utca kettévágásával telepített vásárcsarnokkal.**
- Városközpont rehabilitációk, ismert néven a főtérkövezések, belvárosi parkolóhelyek tömeges megszüntetésével, mely miatt a belvárosból kimenekül a tehetősebb emberek csoportja, azaz a **belvárosok szlömösödnek**.
- Ide tenném a legsúlyosabbat, azon túlhaladott ideológia követését, ami a személyautóra, a személyautóval való helyzetváltoztatásra épített várost jelenti. Ideje lenne átgondolni a **személyautót alig vagy nem használó várost.** A kettőt össze is lehet vonni: a „rövid utak" városává, amelyben alig kell autóval utazni, azt is röviden.

Sajnos gyakran tapasztalom azt, hogy a gyaloglást lehetővé tevő tereket egyes építészek csak alulhasznosított, azaz minél előbb beépítésre ítélt telkeknek tekintik. Van olyan megyei városunk, ahol az egykori tereket mind beépítették. Ellenpéldaként elég ezzel szemben London belvárosára gondolni, amely csupa park, mintha nem is egy világváros lenne. A tér a városlakó embernek maga a TERMÉSZET. Az ember, mint biológiai lény, kéri, elvárja a szép parkokat, mert így jobban érzi magát.

A példák eleve beépített utazási kényszereket jelentenek, személyautó-mozgást generálnak, azokat elkerülhetetlenné teszik. Amikor mindezek miatt gond támad, üggyé válva lepasszolják a dolgot a közlekedésiek felé azzal, hogy oldják meg. Pedig ezek a gondok nem is léteznének, ha időben kikérték volna az ezzel a témakörökkel foglalkozó mérnökök véleményét. A nagy baj az, hogy nemcsak közlekedési gondokat okoznak a megalapozatlan, a csak egy szakma által megoldott dolgok, hanem ugyanilyen súlyos környezeti károkat is. Nem nagyon kell magyarázni a közlekedés negatív hatásait, a zajt, a bűzt, az állandó baleseti fenyegetettséget, a mozgó és az álló járművek minden határon túli hatalmas helyigényét. A zaj rendőrségi fegyver lesz, mellyel a mai eszközöknél lényegesen hatékonyabban lehet majd tömeget oszlatni. A kipufogógázzal néhány évtizede embert öltek,

bevezetve azt az emberekkel telezsúfolt zárt térbe. Miből gondoljuk ezután azt, hogy ezek ma nem így hatnak?

Megkerülhetetlennek tartom, hogy minden építészeti döntés előtt hatásvizsgálat készítését rendeljék el, különös tekintettel annak közlekedési és környezetvédelmi vonatkozásaira. Utólag ugyanis bárki lehet okos, ugyanez előre már sokkal nehezebb, de hatékonyabb. Ehhez egy asztalhoz kellene leülnie a különböző mérnöki szakterületek egyenrangú képviselőinek. Nem véletlenül tanította Koller professzor úr a Műegyetemen már évtizedekkel ezelőtt azt, hogy: közlekedésminőség = környezetminőség = életminőség. Mára fényesen igazolódott kijelentés, mely dolgaink komplexitására utal, amit viszont ma figyelmen kívül hagyunk.

7. Rendben van-e vajon az urbanisztikai képzés?
A Magyar Urbanisztikai Társaság honlapja szerint:
„Az urbanisztika a városok - szélesebb értelemben települések, településrészek, térségek, régiók - élete, működése, változásai sajátosságainak feltárásával, elemzésével, illetve azok tervezésével, fejlesztésével, működtetésével foglalkozó interdiszciplináris szakma."

Ugyanezen a honlapon megjelent a legmagasabb szintű hazai urbanisztikai képzés programja, melynek címe: „2012-ben indul az Urbanista-építészmérnök Msc. képzés a BME-n". Ha az előbbi definíciót, amely kimondja: az urbanisztika interdiszciplináris szakma, igaznak gondolom, akkor ezzel szemben a cím kisajátítja egyetlen szakmának az urbanisztikát. Nem kellene a definíciónak érvényt szerezni? Vagy azonnal be kellene indítani az urbanista-építőmérnök képzést is, az előbbivel egyszerre. Ami még ennél is nagyszerűbb lenne, ha urbanista-építészmérnök helyett urbanista–mérnök szerepelne a címben, megengedve, javasolva, elősegítve építőmérnökök jelentkezését is! Véleményem szerint ezzel mindenki nyerne. Mint az utolsó bekezdésben lévő idézetben is olvasható, az urbanisztika műveléséhez nagyon sok egyéb – a mérnöki alaptudományoktól eléggé távol álló - tudomány művelésére, ismeretanyagára is szükség van. Indoklásként – ismétlés helyett - utalok az 5. és a 6. pontban leírtakra.

Én azt gondolom, hogy az épület és a település két külön világ, mivel a település jóval több az épületek halmazánál. A település egy más, egy magasabb minőség. Hiszen az épületeken kívül egy településen van egy s más, mint pl. a közművek, az utak, a vasutak, a logisztikai központok, a parkok stb... Ezekben a témakörökben viszont nincs az építészmérnöknek akkora tudása, mint az erre képzett specialistának, azaz az építőmérnöknek. Ezek a témakörök az építészmérnöknek idegen területet jelentenek, melyekre vonatkozó információi érintőlegesek, melyek esetében elvárható lenne az építészmérnökök részéről egy kis visszafogottság, esetleg elbizonytalanodás. Valami hasonló, mint amit az építőmérnök érez, ha egy homlokzat színével kapcsolatban kérik véleményét. Egy ház színe vagy illeszkedése a szomszédaihoz rendkívül fontos építészeti kérdés, de talán nem az egy település esetén, annak struktúrájában!

Az urbanisztikának természetesen van az építőmérnöktől távol eső ismeretanyaga is. Természetesen ezek az idegen ismeretek a két szakma esetén más tartalmúak. Azt is át kellene gondolni, miként lehetséges az, hogy az egyik szakma képviselői sok esetben bátran lépnek át számukra ismeretlen területre, mintha erre valami felhatalmazná őket erre, míg a másik szakma ettől többnyire tartózkodik.

„A képzés egyik legfontosabb feladata, hogy az állandó szakmai együttműködéshez a kapcsolódási felületek kialakuljanak a hallgatókban." Valóban, de menni fog így? Nem lenne sikeresebb a dolog, ha az urbanisztikát máris együtt tanulhatnák az építészmérnökök az építőmérnökökkel? *„A mesterképzésben előadásokon és stúdiómunka során ismerkednek meg a hallgatók az urbanisztika, a településtervezés, a komplex építészeti-városépítészeti tervezés műszaki, ökológiai,*

környezettudományi, szociológiai, közgazdasági, jogi és közigazgatási diszciplínáival." Véleményem szerint az ökológia, a szociológia, a közgazdasági és jogi, közigazgatási ismeretek elsajátítására egy építőmérnök is alkalmas!

Végül: kiderült, hogy az urbanisztika műveléséhez nem elég az építészmérnöki vagy az építőmérnöki végzettség, azokat még mindkét esetben meg kell még fejelni egy szakmérnöki jellegű képzéssel. A tét nagy, mert csak az urbanista-mérnöknek kellene, lehetne jogot adni az urbanisztika művelésére ezek után, teljesen függetlenül attól, hogy alapképzettsége építőmérnöki vagy építészmérnöki.

Kérem kedves építész- és építőmérnök kollégáim véleményét!

dr. Rigó Mihály
okl. erdőmérnök, okl. építőmérnök

Forrás: https://www.epiteszforum.hu/a-fomernoki-rendszerrol-egy-mai-allamepiteszeti-hivatalert