

Major Luca Sára

VÁROSI KÖZJAVAK

Budapest Ösztöndíj Program
Budapest Főváros Főpolgármesteri Hivatala
„Nyitott Budapest” Társadalmi Együttműködési Osztály

Konzulens: Sain Mátyás

2022. január

Tartalom

Bevezető.....	3
Közösségi kertek.....	8
Lakhatás mint közjó	13
Mobilitás.....	18
Energia mint közjó: lokális energiaközösségek	22

Bevezető

A tanulmány célja bemutatni a városi közjavak különböző formáit, azaz olyan erőforrásokat, szolgáltatásokat és infrastruktúrákat, amiket a város lakói kivonnak a piaci logikák és a kizárólagos használat logikája alól és közösségileg hasznosítanak. Ezek amellet, hogy a helyi, valós igényeire reagálnak és mindenki számára hozzáférhetővé teszik az erőforrásokat, elősegítik a lakosság részvételét és önszerveződését is. Számos városvezetés felismerte ezen kezdeményezések fontosságát és előnyeit, így egyre több jó példát láthatunk ilyenfajta civil és önkormányzati együttműködésre. Az ebből származó tapasztalatok megosztására jött létre az URBACT CO4CITIES programja, amelyben a Fővárosi Önkormányzat is részt vesz. A tudásmegosztás mellett a projekt célja egy olyan jogi keret kidolgozása, ami támogatja a városi közjavak önkormányzati és civil partnerségben megvalósuló hasznosítását és közös működtetését.

A CO4CITIES program a városi közjavak témáján belül az üresen álló, nem lakáscélú ingatlanok hasznosítására fókuszál. Ezért a dolgozatomban a projekt ismertetése és áttekintése után bemutatom a korábbi budapesti törekvéseket az üresen álló üzlethelyiségek hasznosítására. Kiemelkedő a témában a Kortárs Építészeti Központ tevékenysége, akik nevéhez fűződik a Lakatlan program, illetve a Nyitva! Fesztivál is, de részt vettek a Fővárosi Önkormányzat szintén kihasználatlan ingatlanokat célzó, Rögtön! Jövök programjában is, szakmai tanácsadóként. Ezen kezdeményezések tanulságai, illetve különböző civil szervezetek és kerületi önkormányzatok tapasztalatai, jó példái mind hozzájárulhatnak a jelenleg futó projekt sikerességéhez.

Fontosnak tartom a városi közjavakat tágabb kontextusban is bemutatni, hiszen számos lehetőség rejlik ezekben a kezdeményezésekben, amelyek közül jónéhány adaptálható lenne a hazai környezetben is. Ezeket négy nagyobb témakör köré csoportosítottam, így körüljárva, hogy hogyan tekinthetünk közjóként a közösségi kertekre, az energiára, a mobilitásra és a lakhatásra. Minden témakörön belül ismertetem az idevágó globális trendeket, miközben a magyar viszonylatokra is kitérek, ezt követően kapcsolódó külföldi és hazai jó példákat és sikeres kezdeményezéseket mutatok be.

Városi közjavak

A kapitalizmus térhódításának eredményeképpen a piaci logika az élet egyre több területére terjed ki. Ennek hosszú távú következményei - amelyeket már ma is érezhetünk - az ökológiai pusztítás, a társadalom atomizációja, az egyenlőtlenségek növekedése és ezek újratermelődése, illetve a piaci társadalom (Polányi, 1944, id. Lazányi - Veress, 2020) kialakulása: ebben a szükségletek egyre nagyobb részét elégítik ki az emberek piaci, kereskedelmi tevékenységek útján, mely tranzakciók a piaci vállalatok tulajdonosainak tőkefelhalmozásához járulnak hozzá. Az élet fenntartásához szükséges javak egyre nagyobb része tehát ennek logikája alá kerül, ez pedig azt eredményezi, hogy sokan, akik ezeket megfizetni képtelenek, nem juthatnak hozzá (Lazányi - Veress, 2020).

Ezen problémák megoldására egyre több önszerveződő közösség jön létre, akik a társadalom valódi igényeinek kielégítését célozzák olyan formában, hogy mindenkinek lehetősége legyen hozzáférni ezekhez. Ezek a kezdeményezések legtöbbször a hosszútávú társadalmi és ökológiai fenntarthatóságot is előtérbe helyezik, és a piaci mechanizmusoktól mentesek (Lazányi - Veress, 2020).

Az alapjukat az egykori közlegelők (commonsok) adják, amelyek eredetileg olyan közösen birtokolt és menedzselte erőforrások voltak, amelyek hosszú távon és hatékonyan tudtak működni fenntartható és önszerveződő módon. Elinor Ostrom munkássága nagyban hozzájárult ezek mai környezetre adaptálhatóságának és sikeres működésüknek a feltárásához. Ennek legfőbb elemei a kutatásai alapján: egy közösség megléte, szabályok kialakítása, együttműködés a tagok között, és szankcionálás a szabályok áthágása esetén. Amennyiben ezek jól működnek, lehetővé teszik a közösségek az erőforrások hosszú távú fenntarthatóságát, a piaci és állami megoldásoknál alacsonyabb költséggel. Habár a munkásságáért közgazdasági Nobel-díjat kapó Ostrom modelljei számos esetben bizonyítottan hatékonyan működnek, az uralkodó gondolkodásmód gyakran még a közlegelők tragédiáját társítja a közjavak kérdéséhez. Ez az elmélet Garrett Hardin (1986) által híresült el, aki szerint a közlegelők túlhasználata elkerülhetetlen, hiszen a közösség tagjai racionálisan minél több hasznot szeretnének maguknak termelni, ami hosszú távon az erőforrás kimerüléséhez vezet (Dellenbaugh-Losse - Zimmermann - de Vries, 2020).

A tragédia azonban Ostrom szabályaival elkerülhető, és működőképes a fenntartása mind ökológiai, mind társadalmi szempontból. Néhány városvezetés már felismerte ennek előnyeit, és igyekeznek a közjavak közösség által való működtetésére, fenntartására tett erőfeszítéseket figyelembe venni, illetve ösztönözni.

A városi közjavak sokféle erőforrást jelenthetnek, a közterektől kezdve akár az internet szolgáltatásáig számos kezdeményezés sorolható ide. Legfontosabb jellemzőik, hogy ezek fenntartását egy közösség kezeli és a magán, ún. klubjóságokkal ellentétben mindenki számára nyitottak. Egy eszköz vagy erőforrás városi közjónak minősítése történhet civil kezdeményezésére de ezt a városi közigazgatás is indítványozhatja. A legideálisabb, ha a civilek és a városvezetés egyenlő pozícióban tudnak együttműködni ezek kialakításában és fenntartásában (Dellenbaugh-Losse - Zimmermann - de Vries, 2020).

Ilyen kooperációkból nem csak a civilek és a lakosság, de a városvezetés is profitálhat. A jól működő kezdeményezések ingyenesen nyújtanak közösségi, szociális és kulturális szolgáltatásokat a városban, lehetőséget adnak az önkéntes kapacitások jobb felhasználásra, valamint a helyi közösségek megszólítására, bevonására, és az igények felmérésére. Ezáltal könnyebben alakulhatnak ki együttműködő hálózatok, amelyek szorosabbra fonják a városi társadalom szövetét. Ezek a folyamatok pedig segítik a közösségek és az aktív polgárság önszerveződését és érdekérvényesítését. Továbbá a vonzerőt jelentő helyszínek és intézmények létrejötte a városmarketing segítése mellett a városrehabilitáció alapját is képezheti.

Az önkormányzatok és a civilek közötti ilyenfajta együttműködést támogató rendszer kidolgozását igyekeznek segíteni az URBACT CO4CITIES programja, amelyben a Fővárosi Önkormányzat is részt vesz.

URBACT CO4CITIES program

Az URBACT az Európai Unió területi együttműködési programja, amely a fenntartható, integrált városfejlesztés előremozdítása érdekében valósul meg európai városokban, az Európai Regionális Fejlesztési Alap, az unió 28 tagállama, valamint Norvégia és Svájc anyagi támogatásával.

A program célja, hogy lehetővé tegye a városok számára az együttműködést és elősegítse az integrált megoldások kidolgozását a közös városi kihívásokra. Ennek eszközei a hálózatépítés, a tapasztalatok megosztása, a tanulságok közös levonása és a jó gyakorlatok azonosítása.

A CO4CITIES projekt az URBACT Programon belül az ún. UIA átvételi folyamat (UIA Transfer Mechanism) része, ami az Urban Innovative Actions program (UIA) és az URBACT összefogásában valósul meg azzal a céllal, hogy a sikeres UIA projektek tapasztalatait más európai városok is kamatoztassák. A 2021 márciusa és 2022 szeptembere között futó program a Torino városa által megvalósított Co-City UIA-projekt tanulmányozására és az abban rejlő lehetőségek átvételére jött létre. A Co-City a városi közjavak együttműködő - önkormányzati és civil partnerségben megvalósuló - hasznosítását tűzte ki célul, a leszakadó városrészekben tapasztalható szegénység és a térbeli-társadalmi egyenlőtlenségek csökkentése érdekében. A városi közjavak támogatásának és a civil szereplőkkel való együttműködések jó gyakorlatait a többi partnervárosnak (Budapest, Gdansk, Kolozsvár) adják át, amelyeket az egyes városok a saját lehetőségeikhez adaptálhatnak. A nemzetközi szint mellett fontos helyi tudásmegosztás is, amely során az önkormányzatok a városban tevékenykedő civil szervezetekkel szorosan együttműködnek.

A projektben való részvétellel a Fővárosi Önkormányzat Nyitott Budapest Osztályának átfogó célja az állampolgári aktivitások növelése, valamint a városi közjavak önkormányzati és civil partnerségben megvalósuló hasznosításának és közös működtetésének támogatása, valamint az ehhez szükséges jogi keretek megalkotása.

Ennek érdekében a budapesti városi közjavak adottságainak és lehetőségeinek, valamint a korábbi, vagy a már meglévő jó gyakorlatok feltérképezése zajlik interjúk során, illetve tematikus találkozókon a civilek és az önkormányzatok részvételével. A projekt partnervárosai által bemutatott jó példák tanulságait a nemzetközi találkozókon vitathatják meg a résztvevők, majd az itt megszerzett tudást is továbbadják a helyi találkozók, illetve beillesztik a tervezésbe.

A program során egy beruházási tervet kell készítenie minden városnak a saját pilot projektjéhez, amelyet azonban nem kötelező megvalósítani. Budapest pilot projektje az aluljárók kiadhatatlan üzlethelyiségeinek újrahasonosítását célozza. Ennek terve elsősorban a Keleti pályaudvarnál elhelyezkedő üres, fővárosi kézben lévő üzletekre irányul, amit 1-3 hónapos pop-up időszakra kívánnak hasznosítani. A civil szervezetek pályázhatnak az igénybevételre, tetszőleges felállásban, a számukra legideálisabb időszakban. Egyszerre tehát több szervezet használhatná a helyiségeket, amely amellett, hogy színesebbé teszi az ott szerveződő eseményeket, lehetőséget nyújt sokak számára részt venni a projektben, elősegíti a szinergiák kialakulását, valamint nem terhel le túlságosan egy-egy szervezetet.

A pilot projekt célja egy hosszútávú pályázati rendszer előkészítése, új együttműködések kialakítása a civil és az önkormányzati szektorok között, valamint közösségi funkciók generálása a kevésbé frekvenciált aluljárókban. Az utóbbi akár felhívhatja a figyelmet az itt található üzlethelyiségek hasznosításának lehetőségeire és hozzájárul ezek későbbi használatbavételéhez.

Mindezekkel a program elősegíti az ITS Nyitott Budapest Osztályra vonatkozó feladatok megvalósítását, valamint hozzájárul az SZMSZ-ben meghatározott célok eléréséhez, mely szerint: *„a Fővárosi Önkormányzat egyes üres ingatlanjainak civil, jótékonyági célú vagy közhasznú felhasználására - a Vagyongazdálkodási Főosztállyal együttműködve - pályázati rendszert alakít ki, a részvételiességgel és a civil kapcsolatokkal összefüggő vonatkozásokban szakmailag irányítja e pályázatok előkészítését és lebonyolítását”* (SZMSZ, 2020).

A közösségi ingatlanhasznosításra született kezdeményezések Budapesten

Az ingatlanrendszereknek fontos részét képezik az üresen álló üzlethelyiségek, azonban ezek száma egy bizonyos arány felett károsnak nevezhető. Egyrészt a tulajdonosának anyagi terheket jelent - hiszen ezután is kell közterheket és közüzemi díjakat fizetni - valamint az

állapota folyamatosan romlik, ami csökkenti az értékét. Másrészt a városnegyed kereskedelmére is hatással vannak a hosszú távon üresen álló ingatlanok, mivel nem generálnak forgalmat, ezáltal a szomszédos üzleteket is megfosztják a potenciális vásárlóktól, valamint az elnéptelenedésnek köszönhetően a környék közbiztonsága is romlik (Oravecz - Polyák - Schanz, 2016).

A kihasználatlan üzlethelyiségekre tekinthetünk azonban potenciális erőforrásként is, amelyek a két bérbeadás között ideiglenesen hasznosulhatnak, és ezáltal értéket teremthetnek. Nem elsősorban gazdasági-, hanem társadalmi és kulturális értéket teremt a városlakók számára, ha a tulajdonosok az üres üzlethelyiségeket civil, vagy nonprofit szervezetek számára bocsátják rendelkezésre. Ezen szervezetek számára is kiemelkedően fontosak lehetnek ezek a köztesen újrahasznosítható helyiségek, hiszen legtöbbször nem tudnak megfizetni egy piaci ingatlanárat (Oravecz - Polyák - Schanz, 2016).

Az elmúlt évtizedekben külföldön és hazánkban is számos kezdeményezés született, amely ezt az átmeneti civil hasznosítás fellendítését célozta.

A 2012-ben, a Kortárs Építészeti Központ (KÉK) által indított Lakatlan program volt a fővárosban az első olyan kezdeményezés, amely a civil szektor nem-lakáscélú ingatlanokhoz való hozzáférését célozta. A programjukat hosszú előkészítés előzte meg, amely az egyedi esetek és külföldi példák tanulmányozásából, a budapesti keresleti csoportok felmérésével, ezek kínálati való lehetséges találkozásának felméréséből állt, valamint a lehetőségeket a döntéshozókkal is ismertették (Oravecz - Polyák - Schanz, 2016).

A KÉK által kiírt pályázatra 400 olyan társadalmi és kulturális tevékenységet végző csoport jelentkezett, akik működésükhöz alkalmas helyiséget kerestek. Ebből végül 30 szervezettel dolgoztak együtt, amelynek része volt az ingatlanra vonatkozó igények közös meghatározása és a megoldások keresése a későbbi fenntartás nehézségeire. A folyamatot azonban nagyban akadályozta, hogy nem léteztek egységes idevágó állami vagy fővárosi ösztönzőrendszerek és jogi szabályozások. Minden kerületi önkormányzat különböző szabályozás- és eljárásrenddel dolgozik, amelyek szempontrendszere nem átlátható. Az üzlethelyiségek bérbeadási eljárása tehát nagyon időigényes, és a jogszabályok gyakori változása, valamint a szakmailag megalapozatlan politikai döntések - amelyek a tervezhetőséget lehetetlenítik el - általános bizonytalanságot teremtenek a szervezetek számára.

A megfelelő politikai támogatás hiányában így a KÉK nem tudott alapvető változást elérni.

Többek közt az előző problémák orvoslására született meg Fővárosi Önkormányzat Rögön jövők! programja, amely a kerületi önkormányzatok üres üzlethelyiség-állományának láthatóvá tételét és egy központi, egységes és egyszerű pályázati rendszert kívánt létrehozni. A KÉK szakmai támogatásával létrejött program a civil, valamint a társadalmi innovációs szektorok számára is kedvezményt biztosított volna. Habár a KÉK korábbi programjából okulva előnyösebbnek tűnt, hogy az önkormányzati oldalról érkezik ez a kezdeményezés, mégis ez lett a hátulütője. A projekt eredményes megvalósítását akadályozta, hogy a különböző önkormányzati szintek között hiányzott az együttműködés illetve hogy a vagyonrendeletek rugalmatlanok és túlszigorítottak voltak. A programért felelős iroda a következő önkormányzati választások után meg is szűnt, így nem sikerült ezzel sem változásokat elérni (Oravecz - Polyák - Schanz, 2016).

A KÉK első közösségi ingatlanhasznosításra irányuló projektjét szervező "Lakatlan" csapata 2014-ben rendezte meg a Nyitva! Fesztivált, amely során szakmai zsűri által kiválogatott helykereső kezdeményezések és vállalkozások költözhetnek be kiadó budapesti üzlethelyiségekbe 1-1 hónapra. A kiválasztott szervezeteket és vállalkozásokat előadások során ismerhették meg a helyiségek tulajdonosai, majd ők hozták meg a döntést, hogy kit támogatnak a fesztivál ideje alatt a bérleti díj mentes használattal. A szervezők segítették a

partnerségek megszületését, a szerződéses és garanciális feltételek létrejöttét és mentorálták a helykereső projekteket a sikeres megvalósulás érdekében.

A fesztiválon való részvétel előnye volt többek között az is, hogy a helykeresők a próbaidőszak alatt nagyobb kockázatok nélkül működhettek, így megalapozott döntést tudtak hozni a későbbi esetleges folytatásról, valamint tapasztalatot és szakmai kapcsolatokat is szerezhettek. A tulajdonosok számára pedig előnyös volt, hogy megismerhettek potenciális jövőbeli bérlőket, illetve hogy az egy hónapig nyitott, látogatható üzlet javította a jövőbeli kiadás esélyeit (Oravecz - Polyák - Schanz, 2016).

A Nyitva! Fesztivál keretében 2014-ben 9 üzlet nyílt meg és 13 kezdeményezés próbálhatta ki magát, amiből végül egy hosszú távú szerződés is született, és 5 esetben a használók átmeneti konstrukcióban bérelték tovább a helyiségeket. A 2014-es sikerekre való tekintettel 2016-ban, valamint 2021-ben is megrendezték a fesztivált (Oravecz - Polyák - Schanz, 2016).

Az üresen álló üzlethelyiségek civil és társadalmi vállalkozások általi hasznosítására tehát érkeztek már kezdeményezések, azonban átfogó szabályozás és pályázati rendszer még nem született erre. Ehhez elengedhetetlen az önkormányzati nyitottság és szerepvállalás, amelyben segíthet az URBACT CO4CITIES programja. Ha úgy tekintünk a Fővárosi Önkormányzat tulajdonában lévő üres ingatlanokra, mint városi közjavakra, amelyek a lakók rendelkezésére állnak és teret adnak a kezdeményezések megvalósítására, akkor könnyebben alakulhatnak ki ehhez hasonló szinergiák önkormányzatok és civil szervezetek között, amik hozzájárulnak a város színesebbé, élhetőbbé tételéhez.

Számos jó példát láthatunk ilyen együttműködésekre a két szektor között, amik középpontjában egy-egy városi közjó áll. A tanulmány következő fejezeteiben ezek közül fogok bemutatni néhányat négy témakörben (közösségi kertek, energia, mobilitás és lakhatás), melyek - mint jó példák - tanulságosak lehetnek, és melyeket akár a világ különböző pontjain is adaptálni lehetne.

Szakirodalmak:

Lázányi Orsolya - Veress Tamás (2020): Commoning egy ökológiailag fenntartható, szolidáris társadalomért. *Fordulat*, 27.

SZMSZ (2020): Budapest Főváros Önkormányzata Közgyűlésének 12/2021. (III. 4.) önkormányzati rendelete a Fővárosi Önkormányzat és a fővárosi civil szervezetek együttműködéséről. Budapest Főváros Főpolgármesteri Hivatal, Budapest

Oravecz Júlia - Polyák Levente - Schanz Judit (2016): Civil Város. Lakatlan ingatlanok a közösség szolgálatában. KÉK – Kortárs Építészeti Központ Alapítvány

KÖZÖSSÉGI KERTEK

A közösségi kertek kialakulása és funkciói

Az első városi kertek az I. világháború során jelentek meg az élelmiszerválságra adott válaszeljenséggént. A boltokban vásárolt ételek ára és rossz minősége ösztönözte a zöldségek és gyümölcsök házi termesztését, amelyek nagyban hozzájárultak a családok élelmezéséhez és egészségéhez, valamint segítették csökkenteni az ellátási gondok okozta éhínségjárványt.

Az Egyesült Királyságban indították el a Szabadság kertek (Liberty Gardens) mozgalmat az önellátás feltételeinek megteremtéséért, amely azután gyorsan elterjedt az összes hadviselő országban és később az Egyesült Államokban is. Művelésbe vonták a hátsókertereket, üres városi grundokat, vasúti területeket, iskolai kerteket, és számos területet, amely alkalmas volt növénytermesztésre. A fő cél az USA-ban a nagyüzemi mezőgazdasági termőföldek felszabadítása volt, amelyek terményeit az európai kontinensre lehetett exportálni.

Hasonló számszerű növekedést figyelhetünk meg a városi kertek számában az 1929-es válság után. Az Egyesült Államokban az önkormányzatok által indított válságkert programok olcsó élelmiszert és jó minőségű élelmiszert, valamint elhelyezkedést biztosítottak a munkanélküli tömegeknek. Ekkor az iparvárosokban gyorsan elszaporodott a „földfoglalás” jelensége, amely során a kihasználatlan, műveletlen területeket a városon belül és kívül is művelés alá vették, akár illegálisan is.

A válság után ezután újra a hadi szempontok keltették életre a kerteket. A II. világháborúban Angliában, a háború elején bevezettek egy szigorú jegyrendszert, ami mellett eszközzel elősegítették az első világháborús kertmozgalom újjáéledését, Victory Gardens néven. Ennek az akciónak a fő célja az volt, hogy csökkentse a zöldségfélék iránti belföldi keresletet és elérhetőbbé a fegyveres erők ellátását és más országokba való exportot (Rosta, 2013).

A válságos időszakokra és a hirtelen megnövekedett élelmiszerárakra reagáltak a városi kertek a 21. században is. Ahogyan a 2008-as válság után is világszerte megugrott a számuk, várható, hogy a koronavírus követő időszakban is nagy népszerűségnek fognak örvendni.

Ugyanakkor egy hosszútávú folyamatra is felfigyelhetünk a városi kertészkedést illetően. A kapitalizmus válsága és az urbanizáció rengeteg új kihívást állít a városok elé, amelyekre választ adhatnak a közösségi kertek (McClintock, 2010). Manapság ezek szerte a világban olyan multifunkcionális terek, amik - többek között - az élelmiszerbiztonság, az üresen álló kihasználatlan városi terek, kevés zöldfelület, hanyatló közösségek, csökkenő állampolgári részvétel és a munkahelyteremtés problémáira próbálnak megoldási lehetőségeket kínálni, továbbá a rekreáció, pihenés és kikapcsolódás helyszíne is lehet (Bársony, 2020).

A városi klímaadaptáció szempontjából szinte elengedhetetlenek a közösségi kertek, hiszen a hőszigetelés mérsékelésével hűtik a városokat, csökkentik a távolságot a termelés és a fogyasztás között, ami amellet, hogy kevesebb káros kibocsájással jár, a szállítást is olcsóbbá teszi, illetve a városi hulladékok nyelőiként is tudnak funkcionálni.

A kemikáliáktól mentes, ökológikus városi növénytermesztés egészséges, mikrotápelemekben gazdag élelmezést biztosít a városlakóknak, valamint lehetőséget teremt közelebb kerülni a sokak számára már elérhetetlen és elidegenített természethez.

Mindemellett a közösségek megerősítésében is fontos szerepet játszhatnak ezek a kertek, hiszen közelebb hozzák a termelést a fogyasztókhoz, a pénzmozgás is a közösségen belül marad, illetve a kertek egyben egy közösségi térként is funkcionálnak (McClintock, 2020).

A közösségi kertek mint városi közjavak

Értelmezhetőek a városi közösségi kertek városi közjavakként (urban commons) is, amennyiben a szabad városi terek megművelése öngazgatás keretében, városi lakosok együttműködésével, közös kormányzáson alapul (Bársony, 2020). A polgári autonómia, a kölcsönös bizalom a közigazgatás és a polgárok között, az inkluzivitás és a fenntarthatóság fontos alappillérei a városi közjavak, így a közösségi kertek működtetésének is.

A közösségi kertek igen változatos formában vannak jelen világszerte, ugyanakkor szinte minden esetben elmondható, hogy működtetésük magába foglalja a kollektív döntéshozatal és a feladatmegosztás bizonyos fokát (Bársony, 2020).

Tágabb megközelítésben az élelmiszer is értelmezhető közjóként (food as a commons). Ebben a szemléletben az élelem nem csak kereskedelmi áru, hanem számos egyéb értéktartalmat is jelent. Felfogható úgy is, mint megújuló erőforrás, egyetemes emberi jog, kulturális érték, és mint a teljes társadalom érdekéhez fűződő közjószág. Jelenleg azonban a piac áruként tekint rá és a globális élelmiszertermelést a profitmaximalizálás elveinek megfelelően szervezi meg, ami a globális egyenlőtlenségek fokozódásához és egymilliárd ember alultápláltságához vezetett. Az élelmiszer önrendelkezés programja ezzel szemben - melyet kigazdálkodók és agrármozgalmak dolgoztak ki - a élelmiszer ökológiailag fenntartható, helyben megszervezett termelése, elosztása és fogyasztása mellett kampányol.

E szemlélet alapján a jelenlegi élelmiszeripari megoldásokat felül kell vizsgálni, újragondolni, hogy kié a termőföld és a vizek, ki rendelkezik a vetőmagok és a termesztett növények genetikai erőforrása felett, illetve hogy milyen alternatívája van az ipari mezőgazdaságnak. Az élelmiszer-önrendelkezés bizonyos formái, például a saját célra termelés, csere és megosztás, az élelem piaci áruvá válásával szemben egyre inkább politikai kiállásként is értelmezhetőek (Balázs, 2020).

Közösségi kertek Magyarországon

A magyar közösségi kertek meghonosításában és elterjesztésében nagy szerepe volt a Kortárs Építészeti Központnak, aminek tagjai 2010 óta foglalkoznak a kertek módszertanának, jogi hátterének, hazai környezetre adaptálható modelljeinek létrehozásával, oktatással, tanácsadással és tudásbázis létrehozásával. Kezdeti céljuk a kertészkedni vágyók toborzása, majd egy mintaértékű kert létrehozása volt, amely a Millenárisban található Lecsős kert kiépítésében vált valóra. Ma szakmai partnerként, tanácsadóként segítenek a közösségi kertek létrehozásában, fenntartásában, illetve több kertet is működtetnek Budapesten. Fontos céljuk a tudásátadás mellett egy országos közösségi kert hálózat létrehozása, és a hasonló nemzetközi platformokkal való összekötése.

Jelenleg a honlapjuk (kozossegikertek.hu) közel 80 magyar aktív közösségi kertet tüntet fel, melyekről naprakész információkat közölnek.

Bársony Fanni (2020) kutatásában azt vizsgálta, hogy a hazai városi közösségi kertek nevezhetőek-e a városi közjavak eseteinek. Ehhez 13, köztük 11 budapesti kertet vizsgált empirikus módszerekkel. A kapott eredmények alapján a közösségi kertek elnevezés különböző szervezeti formákat takar Magyarországon. Habár a kertek alapításánál más és más motivációk, értékrendek, szereplők dominálnak, a működtetés tekintetében hasonlóan mondhatók.

Kevés alulról építkező kert létezik, nagy többségben önkormányzat vagy más patronáló szervezet hozza létre ezeket. Egyetlen olyan kert szerepelt a tanulmányban, ami informális és alulról jövő szerveződésként határozza meg önmagát, a többire nem jellemző a civil

identitás. Külföldön ezzel szemben a civilek szerepe nem csak a kertek létrehozásában kulcsfontosságú, de a városi mezőgazdaság ismereteinek terjesztésében is közreműködnek.

A városi közjavaknak az egyik legfontosabb eleme a közösségi kormányzás. Attól függetlenül, hogy a hazai példák alapján a kerteket nem civilek hozzák létre, a kert használóinak és működtetőinek az autonómiája általában megmarad és a feladatok és az infrastruktúra megosztása, valamint a tagok közötti kooperáció jelenti a működés alapját. Az önkormányzati vagy piaci szereplőkkel sincsenek éles érdekellentétei a kertek tagjainak, pedig kényszerűen együtt kell működniük, mivel a kertek közösségi önerőből nem fenntarthatóak.

Jellemző mindenhol a kísérletezés az erőforrás működtetésére, pl. potyautas problémák elkerülése, közös feladatok koordinálása vagy az egyéni és közösségi érdekek összeegyeztetése. Abban azonban különböznek egymástól a hazai példák, hogy milyen mértékű a javak megosztása és mennyire érvényesül a közösségiség elve.

A vizsgált kertek alapvetően nem köztérként funkcionáltak, a kertészeknek igényelték mind a saját parcellájukat, mint az egész kertet körbekeríteni, a kapukat pedig csak időszakosan nyitották meg a látogatók számára.

Míg külföldön inkább jellemző a városvezetés és a kertészek közötti érdekellentétek politikai és konfrontatív kiéleződése, valamint a radikális kollektív cselekvések a kertészek részéről, itthon ez kevésbé jellemző. Ennek egyik oka lehet, hogy hazánkban a városi kertek nem a szűkösen rendelkezésre álló és közösségi használatba vehető terek problémájára reflektálnak, hanem inkább a kertészet szeretete, zöldségtermesztés öröme hívja életre a közösségi kerteket.

A tanulmányban vizsgált közösségi kertek tehát nem nevezhetők teljes mértékben városi közjavaknak, hiszen a példák alapján nincsenek commons igényeik, ennek oka valószínűleg a civil társadalom működésében és önállátáshoz való viszonyban keresendő (Bársony 2020).

Düsseldorf

Jó példa a közösségi kert mint városi közjó esetére a német Düsseldorf névre hallgató civil kezdeményezés.

A Düsseldorf közösségi kert egy grassroot kezdeményezésből indult, ami során néhány szomszéd Düsseldorfban egy elhagyatott telken kertészkedett. Ezt a területet később beépítésre szánták a tulajdonosok, így a társaság felkereste a városvezetést, hogy a segítségüket kérjék az új, kertészkedésre alkalmas terület megtalálásában. A választás végül a düsseldorfi pályaudvar közelében lévő parkra esett, és ezzel megalakult a város első közösségi kertje. Ezt követően nevet is választottak maguknak, majd létrehoztak egy weblapot és egy Facebook oldalt is. Nem szerveződtek egyesületi formába, máig egy nyitott kezdeményezés maradtak, amelyben hivatalos tagság sincs. Jelenleg körülbelül 15-20-an aktívak, ők szinte minden vasárnap a kertben vannak, és a havi gyűléseken is részt vesznek. A teljes csoport kicsit nagyobbnak mondható, közülük nem mindenki rendszeresen jár kertészkedni, ide tartoznak a látogatók és a támogatók is.

A közösségi kert egy nyilvános parkban található, egy alacsony kerítéssel lehatárolt területen. Mindenki számára nyitva áll, sosem zárják a kaput. Nincsenek benne privát részek, mindent közösségre használnak és együtt művelik meg az összes földet és együtt is aratják le a terményeket. A parkot körülhatárolja három társasház, akinek a lakóival jó kapcsolatot ápolnak, ők szemmel tartják a kertet, és az állapotáról képeket is küldenek időnként a szervezőknek. A kert központi elhelyezkedése egyben szerencsés is, hiszen a csoport tagjai szeretnék, ha minél többen tudnák használni, azonban ez kihívásokat is állít eléjük. Többször előfordult, hogy az arra tévedők leették a zöldségeket, gyümölcsöket a növényekről, erre

megoldásként táblákat helyeztek ki, amik arról tájékoztattak, hogy minden vasárnap közös szüretelést tartanak, amire mindenkit nagy szeretettel várnak. A rendszeres szemelés is problémát jelentett, amire szintén táblák, továbbá kukák kihelyezése nyújtott megoldást. Két alkalommal a kertben található szerszámtárolóba is be akartak törni, de a tábla kihelyezése ebben az esetben is sikeresnek bizonyult. Miután kiírták, hogy valójában semmi értékes nincs a tárolóban, nem próbálkoztak többet a betörők.

A kert körüli teendők és a csapat összehívását egy email listán folytatják. Minden érdeklődőt rátesznek erre a levelezésre, és időnként a nem túl aktív tagokkal egyeztetnek, hogy szeretnének-e továbbra is leveleket kapni a témában. Ha a válszuk nem, akkor leveszik őket a listáról. Nem tartják magukat bürokratikusnak, a céljuk, hogy minél nyitottabb legyen a csoport.

A legtöbben nagyon jól ismerik egymást, összetartóak, és a kerten kívül is sokszor találkoznak egymással. Emiatt nehezebb feladatnak bizonyul új embereknek csatlakozni, de jelenlegi csoporttagok szeretnének ezen változtatni.

A havi megbeszéléseket a tervezés és más, fontos témák megvitatása tölti ki, mint például, hogy kik keresték meg őket, szeretnének-e velük kooperálni, milyen eseményeken szeretnének részt venni, mik a következő lépések a kerttel kapcsolatban, illetve milyen a pénzügyi helyzetük. A beszélgetést egy moderátor vezeti, aki minden héten valaki más a csoporttagok közül. Nem mindenki kedveli ezeket a megbeszéléseket, így vannak, akik nem vesznek részt, de az elhangzottakról jegyzőkönyv is készül, amit az email listán keresztül mindenkihez eljuttatnak. Nyáron ezeket a megbeszéléseket a kertben tartják, ha rossz az idő, akkor pedig egy közeli partneregyesületük helyiségében. Volt rá példa, hogy valakinek a lakásán tartották ezeket az alkalmakat, de sokan ezt túl privátnak érezték, az új tagok ezekre nehezebben mentek el.

A közösségi kert számos partnerségi kapcsolattal, együttműködéssel rendelkezik (pl. méhészeti egyesület, helyi szociális-ökológiai közösségi egyesület), akiktől sokat tudnak tanulni, hiszen például a szervezők közül senki sem profi kertész. Sokszor eszközöket, segítséget is kapnak másoktól (pl. a nagymennyiségű föld beszerzésében és szállításában egy közeli farm segítette ki őket), de természetesen ez fordítva is igaz.

Az önkormányzattal is jó kapcsolatot ápolnak. Amikor új helyszínre voltak kénytelenek költözni, a városvezetéstől sok támogatást kaptak, ők biztosítják számukra az ingyenes területet, valamint segítettek bekötni a vizet, és felállítani kerítést is. Jelenleg használati szerződésük van erre a területre, amit bármelyik fél felbonthat három hónapos felmondási idővel. A csoporttagok úgy érzik, hogy a szerződés kellő biztonságot nyújt nekik, és önrendelkezést is biztosít a kert felett.

A közösségi kert szociális hatásai már érzékelhetők Düsseldorfban. Elindult egy beszélgetés a városi kertészkedésről, ami tágabban az egészséges étkezés és az ökológiai fenntarthatóság témáit is magába foglalja, valamint felhívja a figyelmet, hogy mennyire fontos szerepet töltenek be a város életében az informális terek. Itt tudnak az emberek találkozni, tudást, tapasztalatot cserélni, ami hosszú távon egy szolidárisabb társadalomhoz vezet (Dellenbaugh-Losse - Zimmermann - de Vries, 2020).

Felhasznált szakirodalmak

Balázs Bálint (2020): Élelmiszerönrendelkezés. Cselekvési lehetőségek az élelmiszerszektorban. *Fordulat*, 27.

Bársony Fanni (2020): Városi közösségi kertek Magyarországon. *Tér és Társadalom*, 34. évf. 1. szám

Dellenbaugh-Losse, Mary - Zimmermann, Nils-Eyk, de Vries, Nicole (2020): The Urban Commons Cookbook: Strategies and Insights for Creating and Maintaining Urban Commons

McClintock, Nathan (2010): Why farm the city? Theorizing urban agriculture through a lens of metabolic rift. *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society* 2010, 3, 191–207

Rosta Gábor (2013): Közösségi kertek. Szomszédsági közösségek - városi mezőgazdaság. Városi Kertek Egyesület, Pócsmegyer

Lakhatás mint közjó

A megfizethető, minőségi lakhatás emberi jog, valamint ez képezi a stabil, összetartó társadalmak alapját. Mégis azt a tendenciát láthatjuk, hogy a világ számos városában a megfizethető lakhatás egyre elérhetetlenebb egy átlagos keresetű polgár számára. Részben ez annak köszönhető, hogy a bérek emelkedésének az üteme messze elmarad a lakhatási költségek növekedésének az ütemétől, részben pedig az ingatlanspekulációnak köszönhető (Ede, 2017). Az USA lakásfinanszírozási rendszerének összeomlásából következő 2008-as világgazdasági válság után a lakás egyre inkább a profitszerzés lehetőségévé vált. Az ingatlanokat sokan megbízható befektetésnek tekintik, és egyre többen választják az profitszerzés ezen formáját. Továbbá a pénzügyi szféra és a döntéshozók együttműködése számos olyan komplex, a valóságtól elrugaszkodott befektetési terméket eredményez, amiből nagy mennyiségű spekulatív tőke folyik a lakhatás finanszírozásába. Ezek a folyamatok jelentős mértékben megnövelik az ingatlanárakat, illetve a beruházás kockázatát az egyénekre hárítják. A lakhatás mint közjó helyett piaci terméként való értelmezés milliók lakhatását veszélyezteti (Jelinek - Pósfai, 2020).

A probléma megoldására tipikus válaszreakció a még több lakás építése. Sok városban azonban rengeteg lakás áll üresen, miközben tömegek a bérleti piacon súlyos versenyhátrányból indulnak, várólistán maradnak a bérlakásokért, vagy akár hajléktalanná válnak. Ha egy város már rendelkezik egy üres lakásállománnyal, akkor az új házak építése nem segít ezek felhasználásán, és a megfizethető lakhatásból kiszorultak problémáján (Ede, 2017).

Számos országban már a középosztályt - és különösen a fiatalokat - is elérte a lakásválság, valamint az alsóbb osztályok egyre nagyobb része van kitéve a lakhatási szegénységnek. Az állam egyre kevésbé folyik bele a probléma megoldásába, amely tendenciát jól mutat, hogy a köztulajdonban lévő bérlakás állomány a világ legtöbb pontján csökken. Továbbá a lakhatási támogatásokhoz sok esetben nem azok jutnak hozzá, akiknek igazán szükségük lenne rá, ez pedig tovább erősíti a piaci mechanizmusokat (Jelinek - Pósfai, 2020).

E folyamatokkal párhuzamosan egyre nő az alulról szerveződő, kollektív lakhatási megoldásokkal foglalkozó mozgalmak és szervezetek száma. A hagyományos lakhatási modell mellett egyre inkább teret nyernek a közösségi vagy kollaboratív formák. A kollaboratív lakhatási modellek (collaborative housing) célja hosszú távon megfizethető, ingatlanspekuláció által nem befolyásolt, stabil lakhatás biztosítása közösségi erőforrások megosztására építve, alulról szerveződő módon és nonprofit jelleggel. A közösségi lakhatás (co-housing) esetében ezzel szemben nem elsődleges szempont a megfizethetőség és a kollektív tulajdon, de ennek a modellnek is a közösség áll a középpontjában és sok szempontból érvényesülhet a közösségi megosztás eszméje (az ingatlan fenntartásának és üzemeltetésének a megosztása, különböző lakóterek megosztása stb.) (Jelinek - Pósfai, 2020).

A szintén alulról szerveződő bérlői lakásszövetkezetek segíthetnek a lakóingatlanok piacról való kivonásával és közösségi tulajdonban tartásával jó minőségű, stabil lakhatást biztosítani a tagjaiknak, akik a legtöbb esetben mind a piaci, mind az állami lakhatási megoldások köréből kiestek. A szövetkezeti jelleg nem feltétlenül jelenti ennek a jogi formának a követelményét is, csupán a jellemző alapelvek követését, mint például a kollektív tulajdont és felelősségvállalást, a tagok gazdasági szerepvállalását, a demokratikus működést, és a fenntartható, közösségorientált működést. A bérlői lakásszövetkezetek létrehozására irányuló projektek jellemzően akkor tudnak jól működni, ha hálózatba szerveződve működnek (Jelinek - Pósfai, 2020).

Ezek a modellek tehát megoldást kínálhatnak a lakhatási válságra. A magyar lakhatási viszonyok bemutatása után, hazai és külföldi jó példákkal szemléltetem ezeket az alternatív modelleket, amelyek a lakhatásra mint városi közjóra tekintenek.

A magyar lakhatási helyzet

Ma Magyarországon lakhatási válság van, hiszen 2-3 millió embert érint a lakhatási szegénység valamilyen formája pl. lakhatással összefüggő túlságosan magas költségek, rossz minőségű lakás, közműdíj hátralékok stb. A megfizethetőségi problémák a háztartások egyharmadát érintik, amely jelentheti a bevételek aránytalanul nagy hányadának elköltését a lakhatásra, vagy az elfogadottnál rosszabb körülmények között lakást.

A problémát egyre súlyosbítja a lakás- és albérlétek rohamos mértékű növekedése. 2016 óta az Európai Unió országai közül hazánkban nőttek a leggyorsabb ütemben az ingatlanárak, amik az elmúlt egy évtizedben megduplázódtak, a bérek ugyanakkor nem követték ezt a tendenciát (Jelinek - Pósfai, 2020).

Magyarország sajátossága, hogy a többi európai országhoz képest magas a lakástulajdonosok aránya, amely az ingatlanpiacra való belépést tovább nehezíti, különösen a fiatalok számára. A lakásvásárlás nem szükségszerű ott, ahol szabályozott bérlakás piac működik, hiszen ez segít jó minőségű, kiszámítható lakhatási feltételeket teremteni szélesebb rétegek számára (Jelinek - Pósfai, 2020).

Hazánkban az önkormányzati lakásállomány nagyon alacsony (2,6%), illetve ennek fele komfort nélküli. Ez azt eredményezi, hogy hiányoznak az olyan intézményi szereplők, akik a spekulatív logika nélküli lakhatást biztosítani tudnak. Ebből sokan profitálnak, az uzorás, gyorskölcsönöket nyújtó pénzügyi vállalkozásoktól a drága és rossz minőségű munkásszállókig (Jelinek - Pósfai, 2020).

Ennek orvoslására több lehetőség is adott: az önkormányzatok bérlakásszektorának bővítése, köztulajdonban lévő lakáskezelő társaságok létrehozásával, illetve szociális lakásügynökségek létrehozásával. Az utóbbira tett kísérletet a Fővárosi Önkormányzat a Fővárosi Lakásügynökség tervének kidolgozásával az Utcáról Lakásba! Egyesület és a Városkutatás Kft. együttműködésével, de egyelőre csak javaslatok készültek ehhez.

Habár ma Magyarországon a lakásállomány 7-8%-a szövetkezeti tulajdonban van, ezek a rendszerváltást követő szabályozások során elvesztették a szövetkezeti elveit és gyakorlatát, inkább társasház formát öltöttek (Jelinek - Pósfai, 2020). Ennek ellenére az elmúlt évekből a bérlői lakásszövetkezet létrehozására is láthatunk példákat, amelyeket budapesti jó gyakorlatok során mutatok be.

Jó gyakorlatok Budapesten

A Rákóczi Kollektíva 2010 óta egy olyan bérlői lakásszövetkezeti modell elterjesztésén dolgozik, ami kollektív tulajdonosi szerkezetben biztosítja a lakhatást. Számos közösségi albérlés kísérlet után 2019-ben létrehozták Zuglóban az első kollektív tulajdonban lévő bérlői lakásszövetkezeti házat. Ennek hosszútávú fennmaradása az épület lakóközösségi tulajdonába kerülésével biztosítottá vált. A projekt saját erőforrásokból és magánkölcsönökkel tudott megvalósulni, mivel a bankok nem vállalták az új konstrukció kidolgozását. Jogilag sem tudtak szövetkezetként szerveződni különböző nehézségek miatt, így egy olyan forma valósult meg, amelyben az ingatlan tulajdonjoga és a kölcsönök kezelése egy tulajdonközösség

kezében van, míg az ingatlan üzemeltetését egy, a mindenkori bentlakókból álló egyesület végzi (Jelinek - Pósfai, 2020).

A Rákóczi Kollektíva jelenleg egy második lakóprojekt megvalósításán dolgozik, valamint a hazai esernyőszervezet kiépítését szervezik meg.

Számos hazai szervezet foglalkozik a közösségi lakhatási projektek megszervezésével. A Közösségben Élni kezdeményezés célja tudásbázis kiépítése co-housing és a lakásszövetkezet témakörökben, és az ehhez kapcsolódó gyakorlati projektek facilitálása, segítése. A Rákóczi Kollektíva zuglói eredményeihez is hozzájárultak az ingatlanok felméréseivel, valamint hozzájuk köthető a B oldal című műhelymunka-sorozat is, aminek során 50 év feletti érdeklődők vettek részt co-housing projekt megvalósításán. A közösségi lakhatás más fővárosi, aktív szereplőivel közösen megalapították a CoHousing Budapest Egyesületet, aminek célja egy budapesti co-housing adaptáció kidolgozása, melynek lépéseit egy valós projekt keretében, a CollAction Budapest leendő co-housing közösséggel együtt fejlesztik és tesztelik (Jelinek - Pósfai, 2020).

Kalkbreite

Zürichben a bérlői lakásszövetkezetek több évtizedes múlttal rendelkeznek, melynek következtében a lakások 18%-a szövetkezeti kézben van és több mint száz, lakhatással foglalkozó szövetkezet működik. Így számos jó gyakorlat és példaértékű projekt működik itt. A Kalkbreite lakásszövetkezet 2000 tagot számlál, amelyből ma 259-en laknak a tulajdonukban lévő épületben. Ennek megépítése egy önkormányzati területen válhatott valóra, melynek beépítésére nem sokan vállalkoztak, mivel egy villamos kocsiszín is itt kap helyet, melyet - számos egyéb kitétel mellett - bele kellett foglalni az épületbe. Mindezek, illetve a kevés tapasztalatuk ellenére a szövetkezet belevágott a megvalósításába. Ehhez az összes számukra elérhető hitelt felvették, majd igyekeztek minél gyorsabban kivitelezni az építkezést, hogy a lehető leghamarabb visszafizethessék a törlesztőrészeket a bérleti díjából (Dellenbaugh-Losse - Zimmermann - de Vries, 2020).

2014 beköltözhetek az első lakók az elkészült épületbe. A ház kialakításánál ökológiai valamint hatékonysági szempontokat is figyelembe vettek. Így például a zürichi átlagnál (39 m²/fő) kevesebb lakóhely jut egy személyre (31 m²/fő), de ezt kompenzálják a közös helyiségek, amelyek fenntartásához az egyéni bérleti díjon felül hozzá kell járulnia minden lakónak. Négy olyan szobával rendelkeznek, aminek a funkciójáról közösen döntenek, jelenleg ezeket vasaló és varrósobaként, edzőteremként, jóga és meditációs szobaként, és ifjúsági térként használják. Közös helyiség ezen kívül a bérelhető konferenciaterem, a szauna, a kávézó és a nyári konyha. Elmondásuk alapján azonban talán túl sok kollektív térrel rendelkeznek, mert nincsenek eléggé kihasználva. Annál nagyobb kereslet mutatkozott viszont a tíz kiadó vendégszobára az épületben, ami ennek következtében már hivatalos hotellé vált (Wittlin, 2013, Dellenbaugh-Losse - Zimmermann - de Vries, 2020).

Az ökológiai céljaikat támogatta, hogy az épülethez nem volt lehetséges - a túl drágának bizonyuló - mélygarázson kívül más parkolóhelyeket építeni, így autómentesen élnek. Az új beköltözőknek alá kell írniuk egy nyilatkozatot, hogy nincsen autójuk, amelyet szigorúan vesznek, de cserébe az épületet 500 darab kerékpár tárolására alkalmassá tették (Dellenbaugh-Losse - Zimmermann - de Vries, 2020).

A Kalkbreite lakóközösség egy zárt csoportot alkot, így ahhoz, hogy valaki beköltözhessen, szövetkezeti taggá kell válni. Ennek módja az egyszeri csatlakozási díj kifizetése, illetve részvények vásárlása, amelyet, ha valaki kilép a szövetkezetből, visszakap. A szabályzatuk szerint a részvényekből származó tőkét csak a lakhatásra fordíthatják, a belépési díjából származó összeg viszont szabad felhasználású alappá válik. Ebből finanszírozzák évente,

egy meghatározott összegben a ház körüli teendőket. A befolyó bérleti díjak összességének nagy részét egy szolidaritási alapba fektetik, amelyből ki tudják segíteni azt, aki éppen nem tudja fizetni a lakbért. Ezt az alapot nemrég összekötötték más szervezetekkel is, így segítve a szervezetek közötti segítségnyújtást is (Wittlin, 2013, Dellenbaugh-Losse - Zimmermann - de Vries, 2020).

A lakások bérleti díja a szervezetben 40%-kal olcsóbb, mint egy átlagos albérlet ár Zürichben. A megüresedő lakásokra a szervezeti tagok pályázhatnak, de szigorú feltételeknek kell megfelelniük, amelyeket munkacsoportokban dolgoztak ki korábban. Általában négyféle előre meghatározott kritériumnak kell megfelelnie a pályázónak: életkor, bevándorló háttér, iskolázottság és nem. Ezzel a céljuk, hogy a lakóközösség összetétele hasonlóan vegyes legyen, mint Züriché, tehát nagyban törekszenek a reprezentativitásra. Mivel Svájcban is égető probléma a lakhatási válság, egy megüresedő lakásra mindig rengeteg jelentkező akad, így könnyen ki tudják választani a legmegfelelőbbet.

A ház kialakításánál fontos szempont volt, hogy a lakóknak legyen lehetőségük megismerni egymást és kapcsolatokat kialakítani, de ha valaki inkább anonimitásban szeretne élni, azt is megteheti (Dellenbaugh-Losse - Zimmermann - de Vries, 2020).

A kapcsolatot a lakóközösség tagjai egy email-lista segítségével tartják, illetve minden hónap első keddjén egy teljes plenáris ülést tartanak, amelynek eredményeit szintén közzéteszik a levelezésben. A döntések ezeken az üléseken nem többségi szavazattal születnek, hanem konszenzussal, mivel fontosnak tartják megvitatni a kérdéseket, hogy olyan eredmény születhessen, ami senkinek nincs ellenére. A svájci szervezeti törvény ugyanakkor előírja, hogy a szervezeti alapszabályok módosítását a szervezet csak az éves közgyűlésen módosíthatja, és a döntést többségi szavazással kell meghozni (Wittlin, 2013, Dellenbaugh-Losse - Zimmermann - de Vries, 2020).

A lakásszervezet tagjai munkacsoportokban vesznek részt, amelyek mind egy-egy témáért vagy területért (pl. kertészkedés, kávézó) felelősek. Létrehoztak egy "szuper-háztartás" csoportot is, amelynek 65 tagja van. Ők két szakácsot alkalmaznak, akik minden hétköznapi vacsorát főznek, amelyet a tagok közösen fogyasztanak el. Az itt jelenlévők nevezhetők a lakásszervezet motorjainak, ők szorosabb kapcsolatot ápolnak egymással (Wittlin, 2013).

A Kalkbreite működésének fontos alapját képezik az Elinor Ostrom által leírt szabályok, amelyeket a közjavak sikeres működtetéséhez be kell tartani. Így a társadalmi kontroll mellett szankciók is segítik a rend fenntartását, például ha a szuper-háztartás tagjai közül valaki nem mosogat el maga után, fizetnie kell bizonyos összeget. Ez az lakók elmondása szerint hatékony módja a szabályozásnak, és a gördülékeny működéshez elengedhetetlen (Wittlin, 2013, Dellenbaugh-Losse - Zimmermann - de Vries, 2020).

A szervezet számos hasonló szervezettel és lakóközösséggel együttműködik, illetve tagjai egy esernyőszervezetnek is, amelyben a városvezetéssel szorosan együtt dolgoznak. Jó kapcsolatot ápolnak az önkormányzattal, valamint azokkal a politikai pártokkal vagy politikailag aktív csoportokkal is szívesen kooperálnak, akik céljai megegyeznek az övékkel.

Az építési szabályozás egyik kitétele következtében az épület 40%-ában kereskedelmi tevékenységek folynak, azonban az üzletek tulajdonosaival is jó kapcsolatban vannak, sokszor kisegítik egymást. A helyi közlekedési hatósággal - akik az épülethez tartozó kocsiszín tulajdonosai - is kölcsönös jó viszonyt ápolnak (Dellenbaugh-Losse - Zimmermann - de Vries, 2020).

A Kalkbreite tehát egy különösen sikeresnek mondható kísérlet arra, hogy hogyan lehet a lakhatásra közjóként tekinteni, figyelembe venni a lakhatási válság során az ingatlanpiacról kiszorult problémáit, valamint több száz ember számára biztosítani a megfizethető és hosszú távon is kiszámítható lakhatást. Ez annak köszönhető - az elmondásuk alapján -, hogy

állandóan szem előtt tartják és betartják Ostrom szabályait a közjavak kollektív működtetésére vonatkozóan (Wittlin, 2013, Dellenbaugh-Losse - Zimmermann - de Vries, 2020).

Szakirodalmak:

Dellenbaugh-Losse, Mary - Zimmermann, Nils-Eyk, de Vries, Nicole (2020): The Urban Commons Cookbook: Strategies and Insights for Creating and Maintaining Urban Commons

Ede, Sharon (2017): Sharing Cities. Activating the urban commons. Ed.: Shareable

Jelinek Csaba - Pósfai Zsuzsanna (2020): A lakhatási válságra adott közösségi válaszok. *Fordulat*, 27.

Wittlin, Christine Janinie (2013): Die Zürcher Genossenschaft Kalkbreite - ein communitybasiertes Wissensnetzwerk. 2013. június 6. (<https://www.community-of-knowledge.de/beitrag/die-zuercher-genossenschaft-kalkbreite-ein-communitybasiertes-wissensnetzwerk/> Utolsó megtekintés: 2022.01.23.)

Mobilitás

A városok létrejöttének egyik oka, hogy megkönnyítsék a hozzáférést és a cserét a munka, oktatás, szabadidő és a rekreáció és a szolgáltatások között. Így hiába bővelkedik egy város ezen lehetőségekben, ha a lakók nem tudnak könnyen és megfizethető módon ezekhez hozzájutni. A jól működő mobilitás megszervezése tehát mind a városhatárokon belül, mind ezen kívül elengedhetetlen feladat a városvezetés számára (Ede, 2017).

Egy jól működő, átfogó közlekedési rendszer kialakítása azonban sok városnak problémát okoz. Ennek egyik oka az elmúlt évszázadban egyre nagyobb mértékű privatizációja az infrastruktúrának, mely során megnövekedtek a magáncégek által működtetett szolgáltatások és a magántulajdonban lévő járművek - jellemzően a személygépkocsik - száma. Ezek elterjedése olyan súlyos következményekkel jár, mint a városok légszennyezettségének növekedése a szén-dioxid és más káros anyagok kibocsátása következményeként (melyek nagymértékben hozzájárulnak a klímaváltozáshoz), valamint az állandó forgalmi dugók kialakulása (Ede, 2017). Ezek a jelenségek nyilvánvalóvá tették mára, hogy városokban az autóktól való függőséget a lehető legnagyobb mértékben csökkenteni kell és a személygépkocsik által további közúti területek birtokbavétele más városi funkciók rovására nem megengedhető. Hiszen nem a gépkocsik (vagy akár a tulajdonosaik) számára kell élhetővé, egészségessé és kényelmessé tenni a városi életet, hanem méltányolva valamennyi városi résztvevő igényeit újra fel kell osztani az autók rendelkezésére bocsájtott területeket. *“Formálisan ez a rendelkezésre álló terület bővítését jelenti a gyalogosfelületek, a zöld területek, az egyéni lágy közlekedési eszközök (kerékpár, roller stb. és ezek elektromos változatai) és a közforgalmú közlekedés számára, azaz éppen a fordítottját annak a folyamatnak, ami a 20. század második felében végbement”* (Fleischer, 2019, 1066.).

Az átfogó közlekedési hálózat kialakításának másik nehézsége az elmúlt évtizedekben megjelenő fuvarmegosztási szolgáltatások elterjedése. Ezek forradalmasították a privatizált közlekedést a digitális technológia segítségével és alkalmazások, weblapok segítségével lehetővé tették, hogy a sofőrök és utasaik könnyebben egymásra találhassanak a városban, így elősegítve a hatékonyabb logisztikát a mobilitásban. Ezek a szolgáltatások azonban nem illeszkednek bele a mobilitást célzó közszolgáltatások rendszerébe, illetve a kialakításuknál nem volt elsődleges szempont, hogy az egész lakosság mobilitási igényeit kiszolgálják, így számos problémát generálnak is a városokban (Ede, 2017).

Mindezen nehézségek ellenére számos olyan várospolitikai létezik, amelynek fontos részét képezi az önkormányzatoknak az az igénye, hogy kialakítsanak egy átfogó közlekedési hálózatot, illetve a mobilitáshoz jobb hozzáférést biztosítsanak és ösztönözzék az ökológikusabb közlekedési módokat szabályozások révén (Ede, 2017).

Ahol ezek a célok egyelőre nem valósultak meg, ott sok esetben teret nyernek olyan civil kezdeményezések, amik a fent említett problémák orvoslását célozzák. Ezek sok esetben a már meglévő közlekedési infrastruktúrába illeszkednek vagy akár teljesen új szolgáltatásokat hoznak létre. Egyre gyakoribbá válnak ezek között a szövetkezeti vagy városi tulajdonban lévő és általuk működtetett szolgáltatások, amelyeknek legnagyobb előnye, hogy a szolgáltatások díjából származó bevételek a létrehozás helyén, azaz a városban maradnak, és ezt az infrastruktúra fenntartásába vagy bővítésébe fektetik vissza (Ede, 2017).

A következőkben három jó példát fogok bemutatni a civil kezdeményezésre megvalósult mobilitási kezdeményezésekből, melyek a mobilitásra mint városi közjóra tekintenek.

Sétáló Iskolabusz

Világszerte problémát okoz, hogy a szülők aggódnak a gyermekeik testi épségéért az iskolába járás során, hiszen igen gyakoriak a városi balesetek. Ennek eredményeképpen kevés gyermek teszi meg gyalog vagy kerékpárral az iskoláig vezető utat, a legtöbb szülő inkább az autózást választja. Ez viszont azt eredményezi, hogy reggelente és délutánonként állandó forgalmi torlódások alakulnak ki az utakon, ami tovább rontja a diákok biztonságos iskolába jutásának lehetőségeit, valamint a szülőknek is rengeteg idővesztést jelent ez minden nap (Moening, 2016).

Erre jelentett megoldást az ausztrál kreatív tervező és urbanista, David Engwicht által 1992-ben megálmodott - majd azóta nemzetközileg is elterjedt - Sétáló Iskolabusz kezdeményezése. Ez az iskolába és az innen hazafelé vezető, előre kijelölt útvonalat jelenti, amelyet önkéntes "sofőrök" (gyakran szülők) felügyelnek, és ők gyűjtik össze a különböző megállóhelyeken az iskolába vagy hazafelé sétáló diákokat is. A busz ingyenes, és minden gyermeket szívesen látnak, függetlenül attól, hogy van-e olyan szülőjük, aki sofőr lehet. Gyakran ezek a kezdeményezések a helyi hatóságok, illetve az iskolák támogatását is élvezik, de a szülők és a diákok önszerveződően is működtethetik (Ede, 2017).

A szolgáltatás kialakításában lehetnek különböző megoldások, amelyek a diákoktól és a sofőröktől függenek, de ajánlott, hogy nyolc gyerekre jusson egy felnőtt. A sétáló iskolabusz alternatívája lehet a kerékpár-vonat is, amely az előzőnek egy olyan változata, ahol a diákok és a sofőrök biciklivel járnak iskolába (Ede, 2017).

Ezeknek az iskolabuszoknak számos előnyük van. A diákok megtanulnak helyesen közlekedni az utakon, illetve tájékozódni a környéken, a közös iskolába járás pedig javítja a szociális képességeket és hozzájárul a rendszeres testmozgáshoz is. A szülők pedig mind az üzemanyag felhasználást, mind az ezzel járó költségeket is csökkenthetik, időt spórolnak meg, és biztonságban tudhatják gyermekeiket az iskolába járás során (Moening, 2016).

Cargonomia

A Cargonomia három Budapesten és környékén működő szervezet közötti együttműködés. A Cyclomania 'Csináld magad' kerékpárműhely, a biozöltségek termesztő és dobozrendszerrel működtető Zsámboki Biokert, valamint a Kantaa teherbiciklis futárszolgálat kooperációjából áll. Céljuk a városiakok számára biztosítani fenntartható élelmiszereket, amelyeket alacsony kibocsátású városi teherszállítási eszközökkel szállítanak, így hozzájárulva ezek népszerűsítéséhez is. Emellett olyan logisztikai központként is működnek, amely fenntartható városi közlekedési és teherszállítási eszközöket kínál, itt saját készítésű teherbringákat lehet kibérelni vagy megvásárolni. A KözTeherbringa névre hallgató kölcsönző-megosztó rendszer önszerveződés és közösségi adományok révén tudott létrejönni és ingyenesen biztosítani a szolgáltatását. A rendszert egy kölni kollektíva segítségével fejlesztették ki, ami a nyílt forráskódú platformjával már több, mint 70 különböző kezdeményezést tudott létrehozni. Jelenleg hat teherbicikli és három utánfutó közül választhat az, aki kölcsönözni szeretne, és igyekeznek a kínálatot tovább bővíteni.

A Cargonomia a Kortárs Építészeti Központ Lakatlan programjának keretében létrehozhatta saját budapesti helyszínét, amely a központjukként szolgál jelenleg. A szervezet célja, hogy ez is nyitottá váljon mindenki számára, így olyan közösségi eseményeknek is helyet ad, amik a fenntarthatóság és a nemnövekedés témaköreivel foglalkoznak. Így a kerékpárszerelő műhelytől a varrótanfolyamig bármilyen kezdeményezés létrejöhet náluk, ami segít megteremteni az egészséges és fenntartható városi életmód feltételeit (Cargonomia.hu, 2022).

Bike Kitchen Bratislava és a White Bike

A Bike Kitchen egy 2011 óta működő közösségi kerékpáros workshop Pozsonyban. A kezdetekben 3-4 fő szervezett bolhapiacokat, ahol bicikliket árultak, majd egy kerékpárjavító műhelyt hoztak létre. Ekkor már egynapos eseményeket is rendeztek, leginkább koncertekkel és filmvetítésekkel. A műhelyüknek azonban csak egy nagyon kicsi helyiséget nevezhettek, de később a pozsonyi részvételi költségvetés keretében lehetőségük nyílt használni egy nagyobb, önkormányzat tulajdonában álló épületet, amely három konténerből állt. Az átköltözésük után igyekeztek a kezdeményezést formalizáltabbá, rendszeresebbé tenni, így minden szerdán közös főzést és bicikliszerelést tartottak, ahová a barátaikat is elhívták. Ez nagyban hozzájárult a közösség kiépítéséhez, de a kezdeményezésük fő löketét a pozsonyi diákokkal való kapcsolatuk adta. Sok egyetemista fordult hozzájuk, hogy szeretnének biciklit kölcsönözni: többségüknél a legfőbb szempont a tömegközlekedésre szánt összeg megtakarítása volt, azonban sokan érkeztek olyan városokból, amik fejlett biciklis-kultúrával rendelkeztek, és itt is szeretnék volna folytatni ezt az életvitelüket. A Bike Kitchen fel tudott számukra ajánlani néhány feleslegessé vált kerékpárt, amelyek javítását is vállalták, cserébe, hogy a diákok a saját kultúrájuk hagyományait követő vacsorát főznek a közösség számára. Ezek a külföldi diákokkal való, főzéssel egybekötött találkozásai a mai napig rendszeresek, azonban 2014-ben kivált a kezdeményezésből egy White Bike névre hallgató kooperatív kerékpár megosztó platform. Ez ma már 800 biciklivel működik, ennek ellenére továbbra is ingyenes és a közösség tagjai önkéntesen működtetik. A platform egy általuk fejlesztett nyílt forráskódú szoftver segítségével működik, amelyet már számos másik országban is használnak (Dellenbaugh-Losse - Zimmermann - de Vries, 2020).

Pozsonyban körülbelül 400-an használják a White Bike rendszert, amely mindenki számára nyitott, de a csoportba bekerülésnek vannak bizonyos feltételei. A csatlakozni vágyóknak egy személyes beszélgetésen kell először részt venniük, ahol a tagok eldöntik, hogy a jelentkező beleillik-e a közösségbe. Amennyiben igen, egy 20 perces képzést is el kell végezniük, amely során a biciklik használatához és karbantartásához szükséges információkat sajátíthatják el. A szabályok betartását virtuális kreditek használatával érik el. Amikor valaki elkezd használni a biciklikölcsönző platformot, 20 virtuális ponttal rendelkezik. Ebből lehet pontokat veszteni a szabályok megszegésével, például, ha valaki egy óránál tovább használja a kerékpárt vagy rosszul lakatolja le. Ha lenullázódik valakinek a pontszáma, nem tud már biciklit bérelni, azonban erről minden esetben kap értesítést. Pontokat szerezni is lehet különböző tevékenységgel, például a kerékpárok letakarításával. Ez a szankcionálási rendszer jól működik, és ezáltal a kölcsönző szinte önfenntartó módon tud működni (Dellenbaugh-Losse - Zimmermann - de Vries, 2020).

A csatlakozáshoz előny, ha valaki bármilyen készséggel, tudással támogatni tudja a kölcsönző-rendszer fejlődését, így folyamatosan javul és hatékonyabbá válik a működés.

A csoport magja - akik a rendszert üzemeltetik - nagyjából 15 főt jelent, de ez a programok függvényében változhat. A közösségi média felületük segítségével azonban mindig kapnak segítséget az önkéntesektől, ha valamire szükségük van (Dellenbaugh-Losse - Zimmermann - de Vries, 2020).

Havonta tartanak találkozókat, melyeken vitáznak a kezdeményezést érintő fontos kérdésekről, felosztják a feladatokat a következő eseményekre, illetve a hosszútávú víziókat, lehetőségeket és együttműködéseket beszélik át. Több szervezettel, egyesülettel is együttműködnek, köztük a Rotary Clubbal is, ami a bicikliket biztosítja a White Bike számára. Ezek egy holland nemzeti park által kiselejtezett kerékpárok, amiket a szállítási költség fejében megkapnak évente. A civil szervezetek mellett a magánszektorból is sokan támogatják őket, így nyílt lehetőségük például a közösségi kertjüket megépíteni. Az önkormányzattal való viszonyuk is jónak nevezhető, még annak ellenére is, hogy a városvezetés egy része nem támogatja különösebben a kerékpározást, inkább a biztonságos autózást részesítik előnyben. Mivel a White Bike az egyetlen biciklimegosztó platform a

városban és sok felhasználójuk van, az önkormányzat is elismeri a tevékenységüket (Dellenbaugh-Losse - Zimmermann - de Vries, 2020).

Szakirodalmak:

Cargonomia.hu (2022): Kik vagyunk? (<https://cargonomia.hu/arckonyv/> Utolsó letöltés: 2022.01.23.)

Dellenbaugh-Losse, Mary - Zimmermann, Nils-Eyk, de Vries, Nicole (2020): The Urban Commons Cookbook: Strategies and Insights for Creating and Maintaining Urban Commons

Ede, Sharon (2017): Sharing Cities. Activating the urban commons. Ed.: Shareable

Fleischer Tamás (2019): Városi mobilitás, közjavak, fenntarthatóság. Közgazdasági Szemle, LXVI. évf., 2019 október (1056-1072. o.)

Moening, Kate (2016): Step by Step. How to Start a Walking School Bus At Your School. *Safe Routes to School National Partnership*

Energia mint közjó: lokális energiaközösségek

A világ jelenlegi energiaforrásának döntő hányadát ma a fosszilis energiahordozók adják. Ezek privilegizált helyzetének szükségessége megkérdőjeleződött az elmúlt évtizedekben, melyhez nagyban hozzájárult, hogy világossá vált az erőforrások végeessége. A feltáratlan mezőkről való olajkitermelés a geofizikai adottságoknak köszönhetően egyre kevésbé jövedelmező, a kitermelhető mennyiség évről évre csökken. Az energiaéhség azonban egyre csak nő, és a megújuló energiaforrások termelésének növekedésével próbálják kielégíteni a szükségleteket. A fosszilis energiahordozók dominanciája ennek ellenére még mindig töretlen, 2019. első fele volt az emberiség történetének legnagyobb szénkibocsátású időszaka. Ennek környezeti hatásai óriásiak, a légszennyezettség és a klímaváltozás egyre kikerülhetlenebb problémaként mutatkozik (Hoeschele, 2017, Fazekas, 2021).

A kőszén, kőolaj és földgáz használatához azonban olyan profitérdekeltiségek fűződnek, amelyek elvesznének a környezetbarát, megújuló energiaforrásokra való áttéréssel, hiszen a jelenlegi energiaellátó nagyvállalatoknak ehhez le kellene cserélniük az infrastruktúrájukat, és hatalmas befektetésekbe kellene investálniuk, ami nagy kockázattal és versenyhátránnyal járna (Fazekas, 2021).

A villamosenergia hálózatok egyik legfontosabb jellemzője, hogy kevesek kezében összpontosulnak, míg millióan használják ezeket. A monopolizált energiaelosztás lehetővé teszi, hogy a fogyasztók nem pusztán csak a szolgáltatás fenntartását fizetik meg, hanem a nagy szolgáltató cégek nyereségét is ki kell termelniük. Ennek finanszírozása, valamint a gazdasági és politikai játszmák következtében elszálló energiaárak nagymértékben befolyásolják az ezáltal függő helyzetbe taszított emberek mindennapjait (Hoeschele, 2017, Fazekas, 2021).

Az energiaellátás azonban ma alapvető szükséglet, így termék helyett közjóként kellene tekintenünk rá. Emellett fontos lenne elérhetővé tenni mindenki számára a tiszta energiaforrásokat és megszüntetni a függőséget mind a fosszilis tüzelőanyagoktól, mint a monopol helyzetben lévő nagy energia vállalatoktól.

A megújuló energiára épülő rendszerre való átálláshoz és ennek használatához szükséges technológiák is rendelkezésre állnak. Sőt, ma már ezek sokszor olcsóbbak, mint a hagyományos ellátási formák. A profitkoncentralizáció megszüntetése és a városok, települések globális gazdasági válságokkal és környezeti változásokkal szemben rezilienciáját is növelné az energia lokális megtermelése. A megújuló energiaforrások sokféleségének köszönhetően a térségek az adottságaihoz legalkalmasabb energiatermelési formákat kiválaszthatják, és ennek tükrében alkothatják meg a számukra legoptimálisabb energiamixet. Ezt kiegészítheti a települések közötti regionális energiacsere a kereslet és kínálat, valamint a napi ingadozás kiegyenlítése érdekében (Hoeschele, 2017).

A lokális energiaközösségek számos további előnnyel járnak a lakosság számára. Ezek olyan termelő-fogyasztók (prosumerek) szerveződése, akik magukat látják el megújuló energiával, a megtermelt felesleget pedig értékesíthetik. Így az általuk megtermelt energiát nyomon tudják követni és ezáltal megismerni a saját fogyasztási szokásaikat. Ha szükséges fejlesztéseket végrehajtani, a megtermelt haszonból megtehetik, hiszen ez náluk keletkezik. A tagok érdekeltté válnak mind az energiarendszer fenntartásában, karbantartásában, hiszen ez számukra is gazdasági haszonnal jár, illetve az energiafogyasztás csökkentésében, mivel ezáltal növelhető a bevétel. Az energiaközösségekbe a tagok által fektetett összeg átlagosan 8-10 év alatt térül meg. További előnye az is, hogy a nagyvállalatok zöldítési kísérletei gyakran

a közösség számára kellemetlen következményekkel járnak (pl. zajszennyezés, táj megváltoztatása), ebben az esetben pedig az energiaközösségek dönthetnek az áram termelésének helyszínéről és módjáról (Fazekas, 2021).

A közösségi energiaszolgáltató rendszerek birtokosai lehetnek az önkormányzatok vagy szövetkezetek, melyek szintén hálózatokba szerveződhetnek.

Az energiaközösségek elindításához azonban a legtöbb esetben szükséges az állam vagy az önkormányzatok támogatása, hiszen jellemzően az ő kezükben van a hagyományos ellátási rendszer. Sok esetben problémás lehet viszont, hogy korábban a kormány vagy a városvezetés az energiaellátás hatékonyságának a megoldását a privatizálásban látta. A magántulajdonban lévő energiarendszerek hatékonysága csak akkor lehetne működőképes, ha valódi piaci verseny állna fenn, ez azonban a legtöbb energia elosztó rendszer tekintetében nem elmondható (Hoeschele, 2017).

Számos kihívás áll tehát azok előtt, akik energiaközösségek létrehozására vállalkoznak, de számos jó példa is létezik, amelyekből más városok is tanulhatnak. Ezek egyike például a Middelgrunden szélenergia szövetkezet, amelyet a fejezet végén mutatok be.

A megújuló erőforrásokra való áttérés Európában és Magyarországon

Az Európai Bizottság már 1996 óta próbálja ösztönözni a hatáskörébe tartozó országok zöld energiatermelésének és fogyasztásának a növekedését. Az átmenetet az energiapiaci liberalizációjával képzelik el, bízva a verseny logikájában. Ez azonban azt eredményezte, hogy az energia-kistermelők ugyanazon feltételek mellett pályázhatnak a zöldítési pénzekért, mint az energia-óriásvállalatok. Ennek következményeképpen a közösségi energiatermelési kezdeményezések lecsökkentek és Európa sok országának - köztük Magyarországnak is - energiaellátását csupán néhány nagyvállalat szolgálja ki. A víz és áram piaci terméként való felfogása tehát ahhoz vezet, hogy rengetegen nem tudnak hozzájutni ezekhez az alapszükségletekhez. Míg hazánkban a köztéri kutakból vízfordás megoldást jelenthet azok számára, akik nem tudják megfizetni a vízellátás költségeit, az áramellátás hiányának orvoslása korántsem ilyen egyszerű. Ez különösen problémás lehet ma, amikor a koronavírus járvány következtében időszakos online oktatásban kellene részt venniük a diákoknak, akik ezáltal még nagyobb hátrányokra tesznek szert (Fazekas, 2021).

A zöld energiára való átállás hosszú folyamat, amelynek gazdasági és szociális hatásainak mérséklésére az Európai Unió létrehozta a Méltányos Átállást Támogató Alapot. Ez lehetővé teszi az egyének és közösségek számára, hogy képesek legyenek megújuló energiákba beruházni, és részesüljenek az energiaátmenet hasznából. Úgy tűnik, a problémát azt jelenti, hogy az államok a piactól várták a megújuló energiaforrásokból megépülő energiahálózat kiépítésének megoldását, de mivel a nagy energiacégek számára ez az átállás túl nagy kockázatot és versenyhátrányt jelentene, ez nem valósult meg. Erre jelenthetnek megoldást az Európai Unió számos országában és hazánkban is az energiaközösségek. Magyarországon ezek létrehozására 2021-től nyílt jogi lehetőség, amely a Méltányos Átállást Támogató Alaphoz hasonlóan szintén magába foglalja a felülvizsgált Megújuló Energia Irányelv (RED II) garanciáit, amelyeket az egyének és közösségek számára biztosít (Fazekas, 2021).

Az első hazai pilot projekt, amely energiaközösség létrehozását tűzte ki céljának, a Községi Energia Szolgáltató (KESZ), amely során a Magyar Természetvédők Szövetsége, a Szolidáris Gazdaság Központ és a Gólya együttműködésében a Kazán Községi Ház tetőteraszán alakítanak ki egy 30 kW kapacitású napelemes rendszert. A tervek szerint ez kielégítené a Községi Házban működő Gólya Presszó koncertterének és pultjának, a KözMű kollektív alkotó tér kerámia műhelye agyagégető kemencéjének energiaigényét, valamint a szintén ott

működő Lahmacun Rádió, a Gólyafészek Napközi, a Deviszont Községi tér, a Helyzet Műhely, a Periféria Közpolitikai és Kutató központ, és a Mérce szükségleteit is. Ennek kivitelezésének a költségeit az állami támogatások mellett önerőből, hitelekből valamint mikroadományokból tervezik fedezni (Fazekas, 2021).

A pilot projekt célja, hogy a KESZ további tervezett - főleg vidéki - fejlesztéseire tapasztalatokkal, tudással járuljon hozzá (Fazekas, 2021).

Middelgrunden Szélerergia Szövetkezet

A Middelgrunden polgári kezdeményezésű szélerergia-szövetkezetet 1996-ban alapították Dániában a szén-dioxid-semleges energiarendszerre és az energiafüggetlenségre való áttérés érdekében (Dellenbaugh-Losse - Zimmermann - de Vries, 2020).

A kopenhágai önkormányzatnál éppen ugyanakkor jelentkeztek, hogy szeretnék a várostól 3,5 km-re fekvő zátonyon szélerőműveket építeni, amikor ugyanezen igényét jelentette be a Copenhagen Energy, az önkormányzati közműszolgáltató (ma: DONG Energy) is. A városvezetés így azt javasolta, hogy működjenek együtt, amiből megszületett a közös vállalkozás, aminek során 2000-ben 20 darab, egyenként 2 megawatt kapacitású szélturbinát építettek. Az ekkor a világ legnagyobbjának számító offshore szélerőmű telepének turbináit fele-fele arányban osztották meg a közműszolgáltató és a szövetkezet között (Copenhagen Environment and Energy Office, 2003).

Ahhoz, hogy valaki a szövetkezet tagjává válhasson, bizonyos követelményeknek eleget kell tennie, illetve részvényeket kell vásárolnia. Dániában bevett előírásnak számít, hogy az válhat részvényessé, aki a szélerőmű rotorjának átmérője vagy a turbina magassága ötszörösének a körzetében lakik. Amennyiben valaki megfelel ennek, vásárolhat az energiafogyasztásának megfelelő részvényeket. Aki ezen felül vásárol, annak ezek osztalékai után már adót kell fizetnie (Copenhagen Environment and Energy Office, 2003).

A részvényesek nem közvetlenül a termelés helyéről kapják az energiát, hanem a szövetkezet a megtermelt energiát eladja a hálózatnak, majd mindenki a saját osztalékának megfelelően részesül az erőforrásból. Ez bizonyítottan a leghatékonyabb módja a szövetkezeti energiarendszernek és Dániában mindenhol ezt alkalmazzák (Dellenbaugh-Losse - Zimmermann - de Vries, 2020).

Jelenleg a Middelgrunden szövetkezet 8552 részvényes taggal rendelkezik és számos önkéntes is maguk mellett tudhatnak. A létszám nagysága miatt azonban szükségük volt bérezett dolgozókra is, így felvettek egy operatív igazgatót, aki a számlákat intézi és a turbinák műszaki állapotát felügyeli. A könyvelést kiadták egy cég számára, valamint az adminisztratív feladatok ellátását és a tagokkal kapcsolatos ügyek lebonyolítását is fizetett munkaerő végzi (Dellenbaugh-Losse - Zimmermann - de Vries, 2020).

A szövetkezet testülete öt önkéntesből, két póttagból, valamint további öt tagból áll, akik a megalakulásuk óta részt vesznek az üléseken. A testületi tagokat két évre választják, kettőt a páros években és hármát a páratlan években, ez biztosítja a szövetkezetben belül a folytonosságot és a változást is (Dellenbaugh-Losse - Zimmermann - de Vries, 2020).

Testületi gyűléseket negyedévente, általános gyűléseket évente tartanak. Az utóbbit - ami minden szövetkezeti tag számára nyitott - elmondásuk alapján egyre kevesebben látogatják, melyet annak tulajdonítanak, hogy nincsenek vitás kérdések a szövetkezetben belül. A kérdésekről minden tag szavazhat, a szavazata azonban mindenkinek - részvények számától függetlenül - egyet ér. Szerintük ez azért fontos, mert így tudják elkülöníteni a pénzügyeket a demokráciától, valamint biztosítani a tagok egyenlőségét. A szavazáson a legtöbb esetben az

egyszerű többség nyer, de a fontos döntéseknél a tagok legalább felének jelen kell lennie és kétharmados többséget kell elérni a kérdés eldöntéséhez.

Nem jellemző, hogy potyautas problémával találkozónának, de amennyiben egy tag nem tartja be a szabályokat, ebben az esetben az osztalékának a csökkentésével szankcionálják a probléma megoldásáig (Dellenbaugh-Losse - Zimmermann - de Vries, 2020).

A szövetkezet nehézségei inkább a kezdetekben jelentkeztek, amikor a koppenhágai lakosság egy része tiltakozott a turbinák megépítése és a zátonyokon való elhelyezése ellen, arra hivatkozva, hogy rontják a látképet. A szélérőművek elhelyezésének tervét végül megváltoztatták úgy, hogy kövesse a város egykori erődfalait, és ezt a tervet már nem sokan elleneztek a lakossági egyeztetés során (Dellenbaugh-Losse - Zimmermann - de Vries, 2020).

Egy civil szervezet is ellenezte az építkezést, ők a jövőbeli zajszennyezésektől akarták megóvni a partot. A probléma elsimult, amikor a szövetkezet és a civil szervezet tagjai közösen elutaztak már meglévő offshore szélturbinákhoz, ahol az energiaközösség tagjainak sikerült igazolniuk, hogy a hangok nem veszélyeztetik a part nyugodtságát.

A Middelgrunden szélérőmű telepe tehát jelenleg szinte problémamentesen üzemel, több mint 20 éve. A dán energiaszövetkezetek azonban kivételes helyzetben vannak, hiszen itt a szövetkezeti működésnek nagy hagyománya van, az ehhez szükséges jó gyakorlatok és bevett módszerek már léteznek, valamint az állam támogatását is élvezhetik. Mégis különlegesnek mondható ez a projekt, hiszen a szövetkezeti szélturbinák segítségével nem csak Koppenhága energiafogyasztásának 3%-át fedezik, de a közösségi energiatermelés szimbólumává is váltak (Dellenbaugh-Losse - Zimmermann - de Vries, 2020).

Szakirodalmak:

Copenhagen Environment and Energy Office (2003): The Middelgrunden Offshore Wind Farm. Koppenhága, 2003.

(https://base.socioeco.org/docs/a118_doc1.pdf Utolsó megtekintés: 2022.01.23.)

Dellenbaugh-Losse, Mary - Zimmermann, Nils-Eyk, de Vries, Nicole (2020): The Urban Commons Cookbook: Strategies and Insights for Creating and Maintaining Urban Commons

Fazekas Lázár Benjámin (2021): Energiaválság: piac helyett közösségek kellenek. MÉRCE, 2021. december 6.

(<https://merce.hu/2021/12/06/energiavalsag-piac-helyett-kozossegek-kellenek/>

Utolsó megtekintés: 2022.01.23.)

Hoeschele, Wolfgang (2017): Sharing Cities. Activating the urban commons. Ed.: Shareable