

Lhh

719

Környezetének védelme közügy

Úgy hívják, Budapest

— Gazdag az az ország, amelyeknek már arra is van pénze, hogy bojtot varrasson a sapkára, vagyis hogy olyan „nem megtérülő” beruházásokkal foglalkozzék, mint például a környezetvédelem — így szólnak gúnyosan azok, akik nem látnak tovább az orruknál. Kár lenne most kifejténi, milyen későbbi gazdasági haszna van a környezet átgondolt védelmének; elég az az érv, hogy az ember és természet kölcsönhatása holnap, holnapután létünk alapkérdésévé válik. A robbanás-szerű ipartelepítési korszak „igázzuk le a természetet” jelszava után sokkal emberibb jelszót kellett kimondanunk: *éljünk együtt a természettel!*

Az ökológiát, az élőlények környezetükhöz való

viszonyát alapvetően megváltoztatta a civilizáció, az, ami volt, már *nem lehet*. Viszont létfontosságú feladat, hogy ésszerű módon új ökoszisztémát hozunk létre, olyan magassabb rendű rendszert, melyben újra sűrűdésmentesen létezik élőlény és környezet, fa és felhőkarcoló, cementgyár és napfény.

Magyarország melyik részén a legfontosabb ez? Van egy kétmillió iparvárosunk, füstöt, szennyeződést okádó gyárakkal, szennyezett folyóval, hatalmas lakótelepekkel — Budapest. Fővárosunkban kétségbeesetten megbomlott a természeti egyensúly, már toldozás-foldozására is nagyon hathatós intézkedésekre lesz szükség.

Mik a legfontosabb budai teendők? Ami van, azon már segíteni nem lehet, a meglévő telkek tulajdonosa gyakorlatilag szinte azt csinál a birtokán, amit akar, szerzett

magánjogát — néha azt mondhatjuk: sajnós — utólag az állam nem korlátozhatja.

Buda gondja, Pest bánata

A jövő feladatai közül kettőt emelhetünk ki: az új lakótelepeknél Budán legyen kisebb a beépített-ségi szint, magyarul, ne álljanak majd olyan sűrűn a házak. Másrészt az eladott telkeken *jogszabályok akadályozzák*, ha más nem, legalább az elaprózódást, a résztelkek létrejöttét, ahol újabb villák vagy sufnik épülhetnek.

A pesti oldalnak a budainál nagyobb gondja az ipari szennyeződés. Fogyóban vannak azok a területek, ahol nagy tömbben lehetett építeni; öt-hat év múlva teljesen elfognak, leáldozóban van a kilométeres hosszúságú lakótelepek csillaga. Az illetékesek így kezdték keresgélni a kisebb „fogházakat”, ahova építeni lehetne, s a keresés közben döbbenek rá az ipartelepítési „anarchiára”. Elvileg számos üzemhez tartozna meghatározott szélességű egészségügyi, környezetvédelmi védősáv, de általában *nincs*, vagy nincs megfelelő szélességben. Néhol szinte a gyárkapuba épültek a házak, másutt a veszélyes termelés miatt kilométernyi parlagföldek állnak, pedig de kellenének lakásépítésre. Megszüntetni aligha lehet a gyárakat, mert nagy költség fekszik bennük, s némelyikük termelése kiesését sem bírnák. A legnagyobb baj, hogy

gyakran nem is tudni, melyikhez mekkora védősáv szükséges, mivel nem létezik olyan kataszter, amely felsorolná, hol milyen munka folyik, az üzem mit és mennyit gyárt, mit szállít, mennyit, mivel, milyen energiát használ föl. Hogy az ilyen kataszter nem utópia, mi sem bizonyítja jobban, mint hogy Berlinben létezik, s ragyogóan funkcionál.

Magyarországon hiányzik tehát ez az információs bázis, ebből következően az osztályozás lehetősége, s létrehozásához a fővárosnak elég pénze sincs, ez ugyanis már talán kormány szintű feladat lenne. Bizonyos „emberi” tényezők miatt is, mert kívülről nehéz megállapítani, hogy az adott területhez milyen sáv kell, néha pedig az üzem nem fogadja el a megállapítást, kényszeríteni pedig nem lehet. Például most az egyik legnagyobb gyár vitatja a dolgot: elfogadja, hogy jelenleg kellene az 1000 méteres sáv, de rövidesen japán technológiát vásárolnak, s akkor már csak 300 méterre lenne szükség. A tanács álláspontja jogos: lehet, hogy tényleg annyi kell majd a japán technológiához, lehet, hogy nem, mindenesetre *addig a lakásépítés nem várhat*. A vita eredménye: *patt*.

Nem az a baj, hogy rondák

Csak példálózva vizsgáljuk meg a legfontosabb veszélyforrásokat. A *Duna jobb part* — a budai oldal — növényzete ijesztő állapotban találatott. Az elmúlt évben három kerület — a II., a XI. és a XII. — tanácselnöke kezdeményezésére elkészült egy vizsgálati anyag arról, hogy a budai, hegyvidéki övezetekben milyen alapvető gondok jelentkeztek az elmúlt tizenöt évben. A felmérés megállapította, hogy ez idő alatt a terület helyzetével és funkció-jával *össze nem hangolt* építési tevékenység folyt.

Való igaz, hogy két jogos érdeket ütköztett: a környezetért aggódóké, és azoké, akik várták a lakást. Az eredmény nem volt vitás, az illetékes tanácsok a budai zöldövezetben, az általános jogszabályok megengedte kereten belül úgymond „kielégítették a jogos egyéni és csoportérdeket”. Igen, az általános szabályok szerint, melyek éppúgy vonatkoznak a sivatagra, mint a fákkal, bokrokkal borított budai lankákra. Messze a terület jellegét meghaladó sűrűséggel építkeztek itt, s nemcsak a lakások építésének estek áldozatul a fák, hanem a „haladás szent tehenek”, az autónak is. Mert út kellett, garázs kellett, parkoló kellett.

Hangsúlyozottan nem a szépévről van szó, nem az veszélyeztetni környezetünket, hogy a hegyoldali többszintes házak egyszer-

rűen *csúnyák*, nem illenek oda! A veszély sokkal nagyobb: *változik a klíma*. Például: a szél hatása nagyon fontos a környezetre, az emberre egyaránt. A beépítés azonban jelentősen befolyásolja ezt a hatást — így nemcsak ott pusztul el a zöld, ahol házat húztunk a helyére, hanem a parkban is, ahova nem jut el a szellő, nem jutnak el a levegőben szálló növényi magvak. A növényzet klíma-módosító hatása is azon múlik, mennyire tud a környezetre hatni, ezt a hatást pedig a kő, beton, aszfalt — amely különben amúgy is elviselhetlenné fokozza a nyári hőséget nem teszi lehetővé.

Ma, ha rátekinünk a főváros térképére, a város határtól befelé nyúló ékeket látunk — ezek azonban nem a növényzet ékei, hanem az ipartelepítésé. A régi Pest-Budától örököltünk egy bal partot, ahol a múlt század eleje óta mindössze *három* nagyobb, egybefüggő park található, olyan például, mint a Városliget; s örököltünk egy kedvező jobb partot, melyet *azonban szükségéből elherdáltunk*. A tudósok megállapítása szerint biológiailag csak a 2—4 hektáros zöldterületek hatnak a természetre, egészségre, az ennél kisebb parkoknak — márpedig Budapesten ezek vannak többségben — csak „lelki” hatása van, ezt pedig a kalapunk mellé tűzhetjük.

Metró vagy szénmonoxid?

Szintén bonyolult, egyre veszélyesebb gond a közlekedés. A teljes metróhálózat sok mindent megold majd, de a „ráhordás”, vagyis míg az ember eljut a metróig, továbbra is hagyományosan, főleg busszal történik. Minél közelebb állnak a házak az úthoz, annál több a közlekedési dugó, annál lassúbb a forgalom, s ha az átlagos haladási sebesség felére csökken — felmérések szerint — a kibocsátott szénmonoxid mennyisége négyszeresére nő. Főleg, ha mindez szűk, magas beépítésű utcákban zajlik le. A megoldás a városi autópálya lenne, fejlődésünk azonban épp

az ellenkező irányba halad: a Budapestre torkoló autópályákat a város területén „*lefokozzuk*” főútvonalá, hogy ne kelljen túl sokat bontani.

Lesújtó csokra a gondoknak, szinte kiáltanak a sürgős javulás után, mert Budapest, Európa egyik legszebb — s mint mondják, egyik legpiszkosabb — városa nem fulladhat bele a füstbe, szürkeségbe. S ha állami, társadalmi szervek intézkedéseket, terveket készítenek elő, erre az írás elején említett kétkedők is csak egyet mondhatnak jog szerint: *minél előbb!*

Szántó Péter