

Szépvolgyi Zoltánnak, a fővárosi tanács elnökének előadásából

Budapest ma — és holnap



Szépvolgyi Zoltán

A fővárosi tanács elnöke előadásának első részében tömör összefoglalót adott Budapest történetéről. Ezután a fővárosoknak és nagyvárosoknak a nemzetközi együttműködéséről beszélt, és érintette a nagyvárosok fejlődésének és fejlesztésének alapvető problémáit, elsősorban a városok lakóinak szempontjából. Előadása második részében a mai Budapestről, és annak további fejlesztési terveiről beszélt.

Meddig növekedjék a város?

Nagyvárosi problémáink egyik legfontosabb eredője: a lakosság-szám emelkedése, a város, s a körülötte kialakult agglomeráció területi terjeszkedése.

Megoszlanak a vélemények, hogy mi legyen a városvezetés magatartása e jelenségekkel szemben. Ismerünk olyan véleményt, hogy a túlságosan nagyra nőtt város egészségtelen és gazdaságtalan képződmény. A nagyvárosban az informális kapcsolatok hiánya az elidegenedést fokozza, a környezet stresszhatásai elviselhetetlenné válnak, emellett a nagyvárosi infrastruktúra fejlesztése és fenntartása aránytalanul költséges. Az ezzel ellenkező álláspont szerint a nagyváros kialakulása az emberiség fejlődésének szükségszerű állomása. A nagyvárosok, elsősorban a fővárosok a társadalmi, a kulturális és műszaki fejlődésnek oly fontos bázisai, hogy további fejlődésük elkerülhetetlen.

Magunk pozitív álláspontot foglalunk el a „nagyvárosi életforma” kérdésében. Hogy Budapest növekedését mégis lassítani igyekezzünk, annak az az oka, hogy ezzel az ország egészének arányosabb fejlődését kívánjuk elősegíteni. Magyarország sajátos problémája, hogy a vidék urbanizáltsága az utóbbi évtizedek jelentős fejlődése ellenére is alacsony fokú. A legnagyobb magyar város lakosságszáma még mindig nem éri el a főváros kétmillió lakosságszámának egytizedét sem. Kezdetben adminisztratív intézkedésekkel, a budapesti letelepedés korlátozásával kívántuk a fejlődés mértékét befolyásolni. Ez kevésbé bizonyult eredményesnek, mint az utolsó évtized tudatos decentralizációs politikája, amely az új üzemek és jelentős intézmények zömét az ország más — addig iparral csak kismértékben, vagy egyáltalán nem rendelkező — városaiba telepítette. E decentralizációs politika következtében a fővárosnak és környékének növekedése lassúbbodott.

Az utolsó esztendőben a többi magyar város a fővárosnál kétszer gyorsabban, a kijelölt regionális központok háromszor gyorsabban arányban növekedtek. Az ország lakosságának 19 százaléka magában foglaló Budapest ipari súlya a létszámot tekintve az ország egészéhez viszonyítva 43 százalékról fokozatosan 33 százalékra csökkent, úgy, hogy

a budapesti ipar termelési értéke ugyanakkor — abszolút számokban mérve — nőtt.

Környezetvédelem

A nagyvárosokban koncentráció ipar a városok fejlődésének egyik fontos forrása. Ugyanakkor azonban — mint köztudott — az ipar jelenléte városainkban sok gondot is jelent. Ahhoz, hogy az ipari ártalmakat visszaszoríthassuk, mindenekelőtt megfelelő műszerekkel, rendszeresen és folyamatosan fel kell mérnünk az ipari üzemek levegőszennyező hatását, zajhatását, a szennyvizeikkel kibocsátott káros anyagok mértékét. Úgy véljük, hogy a fővárosi hatóságoknak kellő hatáskörrel és anyagi erővel kell rendelkezniük ahhoz, hogy ezek a káros hatások megszüntethetők — vagy, ha ez nem lehetséges —, a kárt okozó üzemek megfelelő helyre áttelepíthetők legyenek. Tapasztalataink szerint büntetések kivételével ez a probléma nem oldható meg. Az üzemek számára gazdaságosabb lehet a büntetés megfizetése, mint a zavaró hatás megszüntetése.

Megfelelő eredmények eléréséhez mindenképp szükséges annak pontos meghatározása, hogy mit tekintünk zavaró hatásnak, elengedhetetlen az erre vonatkozó normák kimunkálása, rögzítése. Budapestben erőteljes intézkedések történtek és vannak folyamatban az ipari üzemek zavaró hatásának kiküszöbölésére, vagy legalábbis csökkentésére. Az előbbieken vázolt iparcentralizálási politikánk, melynek keretében a fővárosban nem kívánatos, vagy erősen zavaró hatású üzemeket vidékre telepítjük, ezt a célt is szolgálja. Az ilyen üzemek áttelepülését állami szubvenciók rendszere segíti elő, de a budapesti tanács is jelentős összegeket támogatja a város életét zavaró üzemek kitelepítését. Emellett a tanács intézkedéseket hozott a városban maradó üzemek környezetrontó hatásainak megszüntetésére, fásított védősávok létesítésére.

A környezetvédelem eredményei és hiányosságai szoros kölcsönhatásban állnak a város lakosságának alapvető szükségleteit biztosító közműveinek tevékenységével. Elsőnek az ivóvízellátás kérdését említjük. Ismeretes, hogy a városi lakosság létszámának emelkedése, az üzemek vízfogyasztásának fokozódása, a természetben rendelkezésre álló vízkészletnek egyre nagyobb mérvő igénybevételét eredményezi. Az ENSZ különbizottsága már az 1960-as évek derekán jelezte, hogy az 1970-es években a fogasztásra alkalmas ivóvíz a legnehezebben megszerezhető nyersanyagok egyike lesz.

Budapest a nagy vízhozamú Duna és a Duna menti talajok természetes szűrőképessége miatt viszonylag kedvező helyzetben van. Jelenleg még a város ivóvíz-szükségletének kétharmad részét parti mederszűrűs kutakból nyerjük, s városunk csak egyharmad részben szorult közvetlen felszíni vízkivételre. A Duna fokozódó elszennyeződése azonban olyan jelzés, amelyet nagyon komolyan kell vennünk. Ha ennek a folyamatnak idejében nem tudunk véget vetni, akkor nemcsak a felszíni vízkivételre lesznek nehézségeink, de a szennyeződés előbb-utóbb a partmenti kutaknál is jelentkezni fog.

Műemlékvédelem — városközpont

A levegőtisztasági igények hozták előtérbe a fűtőenergia megválasztásának és felhasználásának kérdését. Budapestben is előtérbe kerültek a szilárd tüzelőanyagokkal szemben a folyékony és gázhalmazállapotúak. Városunk távfűtési hálózata épülőben van. Az összes új lakótelepeket már ily módon látjuk el hőenergiával. A városközpontra vonatkozóan

olyan rendelkezést hoztunk, amely e területen a szilárd halmazállapotú tüzelőanyagok használatát megtiltja, a gáztüzelésre való átterésnek pedig rövid határidőt szab.

A második világháború súlyos pusztításai nyomán óriási feladat várt reánk, hogy megmentsük városunk történelmi múltjának alkotásait. A műemléki értékű épületek százainak állagmegővésétől kellett gondoskodnunk, majd a legsürgősebb feladatok teljesítése után megkezdődhetett a gondos tudományos vizsgálatokkal, több esetben régészeti feltárásokkal kísért helyreállítási munka. Műemlékvédelemünk jellemző vonása, hogy nem egyes épületekre korlátozva munkáját — hanem történelmi, városképi egységeket kíván csorbítatlan szépségben, s tudományos hitelességgel a jelen és jövő nemzedékek számára átmenteni.

Annak, hogy városunk múltját miképpen igyekezzünk a jelen rohamos fejlődése közepette is megővni, s véle egybeötvözni, jellemző példája a napjainkban új-jáépülő Óbuda. (Budapest III. kerülete.) Az új, modern lakónegyedek háztömbjei azon a területen épülnek, ahol hajdan a római Aquincum területét, így a földmunkák során számtalan ókori maradvány került elő. Több római épületmaradványt, régészeti tudományos vizsgálaton alapuló javaslata alapján, in situ őriztünk meg, az új lakóházak alagsorában, földszintjének alakítottunk ki kis „helyszíni múzeumokat”; az új városrészt polgárai így találkoznak nap-nap után lakóhelyük ősi múltjával.

Budapest történelmi városmagja két részből áll, amelyek a Duna két partján, egymással szemben helyezkednek el. Közülük a budai Várnegyed a középkorban királyi székhely volt, és kormányzati központ jellege egészen a második világháborúig fennmaradt. A Budapest felszabadításáért vívott harcok során ez a terület szenvedte a legsúlyosabb károkat, az épületek helyén újszólván csak kiégett üszkös romok maradtak. A helyreállítás folyamatában ennek a városrésznél a szerepe alapvetően megváltozott a szocialista Budapestben. A volt királyi palotát kiállítótermek, múzeumok és könyvtár, a Várnegyedet nagyrésztben tudományos intézmények, színház, kiállítóterem, szállodák, vendéglátóipari létesítmények elhelyezésére szánjuk. Ezek a létesítmények részben már működnek, részben építés alatt állnak. Ez a célkitűzés lehetővé tette a történelmi és művelődési értékű épületeknek a műemlékvédelem igényeinek megfelelő helyreállítását és korszerű felhasználását. A Várnegyed fővárosunk egyik jelentős kulturális és idegenforgalmi központja lett.

Más jellegű problémát jelent a pesti oldalon fekvő városközpont, amelynek intézményei a Duna mentén hosszan elnyúló, főútonalakkal határolt, kb. 2,5 km hosszú és 500 m széles Belváros területén helyezkednek el. E terület északi része elsősorban államigazgatási és gazdaságirányítási, közép- és dél része kereskedelmi-idegenforgalmi, déli része felsőoktatási és kulturális központként alakult ki. Az intézményeknek egyre növekednek, a terület sűrű beépítettsége miatt azonban újabb épületek elhelyezésére alig van lehetőség. E problémák megoldását több úton kívánjuk megközelíteni. Az egyik út: a mai városközpont korszerűsítése az oda nem illő intézmények, raktárak kitelepítésével, elavult épületek lebontásával.

A másik megoldás megkívánja a városközpont területének növelését. Erre a célra mindenekelőtt a Belvárostól keletre fekvő elavult városrészt átépítését lehet felhasználni.

A városközpont tehermentesítését szolgálja a „városrészközpontok” rendszerének kialakítása: a Duna bal partján három, a jobb parton is három ilyen városrészközpont létesítését határoztuk el. E központok mindegyike, a földalatti gyorsvasút révén, közvetlen összeköttetésbe kerül a történelmi városközponttal.

Lakásépítés

Budapesten a lakáskérdés megoldása a városvezetés egyik legfontosabb feladata. A város 2 millió lakosára kerekén 630 ezer lakás esik (ebből több mint 18% a leutolsó 10 évben épült.) Ez egy lakásra átlagosan 3,2 lakost jelent, ami önmagában nem kedvezőtlen szám. Ha azonban azt tűzzük ki célul, hogy ne csak minden családnak és családtöredéknek, de minden egyedülálló felnőtt lakosnak önálló lakása legyen, még jelentős mennyiségű lakáshiányt állapíthatunk meg. Ehhez hozzájárul az ún. minőségi lakáshiány, ami a lakások nem megfelelő nagyságában, kedvezőtlen elhelyezkedésében és felszereltségi hiányaiban jelentkezik. Célunk a lakásépítés meagyorsítása: minél rövidebb idő alatt, minél több lakás építése. Munkaerőhiánnyal küszködünk, ezért különösen fontos, hogy ezt a feladatot lehetőleg kevés élőmunka-ráfordítással oldjuk meg. Előtérbe került a lakótelepek építése. Egyik fő törekvésünk, hogy a házavári technológiák felhasználása mellett az épületek megfelelő csoportosításával, változatosságával, az intézmények, üzletcsoportok elhelyezésével, az építkezésekkel egységesen végrehajtott parkosítással biztosítsuk lakótelepeink otthonosságát, egyben városiasságát. Különösen az utolsó öt évben vált jelentőssé a lakótelepek építése.

A folyamatban levő munkák közül a főváros III. és XIV. kerületeinek rekonstrukcióját említjük meg. A III. kerületben összesen 16 000 lakást építünk, kerekén 6000 elavult lakás lebontásával. A XIV. kerületben 12 000 lakás épül, ehhez 3500, nagyrészt földszintes házat kell elbontani. Az egyéni tulajdonban levő házak tulajdonosai kártérítésen kívül megfelelő cserelakást kapnak. Az új lakóházak legnagyobb részben 10, részint 4 emeletesek. Az építkezésekkel egy időben gondoskodunk a tömegközlekedés megoldásáról, a szükséges közintézményekről, kereskedelmi hálózatról és a szabad területek parkosításáról.

Közlekedés

Budapesten fokozódnak a közlekedés nehézségei, ha a viszonylag alacsonyabb gépkocsiszám miatt még nem is öltöttek olyan méreteket, mint a nyugat-európai fővárosok többségében. Sok tapasztalatot szereztünk más fővárosokban. Ezek figyelembevételével igyekezzünk — távlati közlekedésfejlesztési terv alapján — már ma is fennálló és a közeljövőben egyre súlyosbodó közlekedési problémáink megoldására, illetve megelőzésére. A nagyvárosi forgalom megoldásában a tömegközlekedés szerepét tartjuk elsődlegesnek, elsősorban ezt igyekezzünk fejleszteni. Európai összehasonlításban is olcsóak tömegközlekedési eszközeink utazási díjszabásai. Differenciált havi-bérlet-rendszert vezettünk be, amelyen belül a fiatalok és a nyugdíjas korúak számára olcsóbb bérleteket adunk. Ennek eredményeként Budapestben 1 főre éventénként 840 utazás esik, ez az európai fővárosok viszonylatában a legmagasabb számok közé tartozik. A problémák elsősorban a kapacitások hiánya, ezáltal a közlekedési eszközök zsúfoltsága és az utazás lassúsága okozza. Problémáink megoldását, az autóbusszbeszerzésünket segíti, hogy Budapest egyik legjelentősebb nagyüzemét, az Ikarus Autóbussz Gyárat nemzetközi együttműködéssel Európa legnagyobb autóbusszgyárai sorába fejlesztjük.

A város területi fejlődéséhez, lakosság- és utasszámaihoz képest elkövetve kezdte meg gyors-



A hét folyamán az újságolvasók hosszabb-rövidebb tudósításokból értesülhetnek arról, hogy milyen témákról tanácskozik az európai polgármesterek gyűlékezete. Mellettünknek ebben a számában a tanácskozáson elhangzott néhány előadásból közlünk részleteket, melyek olvasóinknak kissé részletesebb bepillantást nyújtanak az európai nagyvárosok vezetőit foglalkoztató kérdésekben.

vasúti hálózatának kiépítését, amely a tervek szerint három, átülően a város alatt áthaladó, legnagyobb részben földalatti vonalból áll. Az új metró építésében igen hasznos tanácsokat és segítséget kaptunk a szovjet főváros, Moszkva szakembereitől.

Az első 11 km hosszú átlós vonal részben már működik, teljes hosszban ebben az esztendőben adjuk át a forgalomnak. A második vonal építése is folyamatban van. (Mint érdekességet említjük meg, hogy a kontinens első földalatti villamosvasútja 1896-ban Budapestben épült, és még ma is üzemel.)

Ma azonban még a budapesti tömegközlekedés súlyát a villamos és autóbussz viseli, ezért ezeknek fejlesztésére is nagy gondot fordítunk. A járművek számát állandóan növeljük.

A tömegközlekedés fejlesztése mellett is számolunk a gépkocsiforgalom nagymértékű növekedésével. Terveink tartalmazzák a városot körülvevő autopályát és a rávezető utak nyomvonalát is, kiépítésük folyamatban van. Belső főútvonal-hálózatunk a múlt század második felében készült városrendezési tervek folyamán alakult ki. Viszonylag rendezett, áttekinthető rendszere alkalmas arra, hogy helyenként szükséges szélesítésekkel, csomópontok megoldásával a közlekedési hálózat gerince maradhasson. Ebben a vonatkozásban is állandóan folynak a munkálatok.

Egészségügy

A budapesti egészségügyi ellátás figyelemre méltó eredményeket ért el, különösen a járóbeteg-ellátás kiépítése, a gyógyító-megelőző ellátás hálózatának integrálása, a betegségek megelőzésének megszervezése és az öregekről való gondoskodás területén. Az alapellátást végző körzeti orvosi tevékenységben a gyermek- és felnőttbeteg-ellátás külön vált. A gyermeklakosságot (14 éves korig) teljes egészében szakorvosok látják el, egy orvosra átlag 1000 gyermek jut. A 14 éven felüli lakosságot ellátó körzeti orvosnak újabb csak belgyógyász szakképesítésű orvos nevezhető ki. Ennek eredményeképpen ma már a körzeti orvosok több mint 40 százaléka a belgyógyász szakorvos. Minden kerületben működik a felnőtt betegek számára szakorvosi rendelőintézet — poliklinika — (átlag 80 000 lakosként 1600—2000 napi forgalmat lebonyolító poliklinikák), 3—4 kerületenként pedig egy gyermekszakrendelőintézet, amelyek sokoldalú szakorvosi segítséget nyújtanak a körzeti orvosi alapellátás számára.

Az utolsó néhány évben jelentős eredményeket sikerült elérni a járó- és fekvőbeteg-ellátás integrációja tekintetében. A kórházak szakmai felügyeletet gyakorolnak a járóbeteg-ellátó intézmények tevékenysége felett, szer-

Az európai fővárosok

vezett munkakapcsolatba kerültek a járóbeteg-ellátás orvosaival és mind a betegellátás, mind az orvostovábbképzés terén igen hatékony segítséget nyújtanak számunkra.

— Budapesten 28 000 kórházi ágyat vehetnek igénybe a betegek. Az orvosok száma meghaladja a 9000 főt. A megelőző tevékenység egyre növekvő színvonalának köszönhető, hogy többek között pl. a tébécé-megbetegedések száma az utolsó 20 év alatt több mint egyötödére, a bejelentett heveny fertőző megbetegedések száma szintén közel 80 százalékkal csökkent. Felére csökkent a csecsemőhalandóság. Kötőtelevédőoltásokkal megszüntettük a gyermekparalízist és minímálisra szorítottuk le a kanyaró előfordulását.

— A felszabadulás óta kiépült üzemeink egészségügyi hálózatnak és az üzemek berendezésében végrehajtott korszerűsítésnek köszönhető, hogy 10 év alatt 80%-os csökkenés következett be a foglalkozási megbetegedések terén.

Az öregekről való gondoskodás

— Az öregekről való gondoskodás sokféle formája alakult ki. Élelmiszert, kulturális szórakoztatást és egyéb foglalkoztatást biztosító szociális otthonok létesültek, ahol ingyenesen vagy minimális térítés ellenében látják el a beutaltakat. Emellett kifejlesztették a területi gondozás intézményeit is. 22 kerületi napközi otthon van, ahol 1000—1100 idős korú lakost gondoznak, s ezenkívül a területi szociális gondozónővéri hálózat egyre szélesedő házi szociális gondozói tevékenységet végez. Igen nagy az érdeklődés a nyugdíjasok háza iránt, ahol önköltséges térítés ellenében panziószerű ellátás mellett az ott lakók egészségügyi gondozásban is részesülnek.

Ezután utalt arra, hogy a mindinkább meghosszabbodó szabad idő hasznos eltöltése különösen szükségessé teszi a lakosság tömegei számára rendelkezésre álló különböző kulturális lehetőségek színvonalának, elérhetőségének és tényleges igénybevételének tüzetes vizsgálatát.

Kulturális élet

— A tömegkommunikációs eszközök óriási arányú térhódítása korában — amikor a tényezők sokasága hat a televízió, a film, a hanglez, a magnetofon által nyújtott szórakoztató programok passzív befogadására — miképpen tudjuk a lakosság tömegeit a kultúra aktív részvevőivé tenni? Az eszközök, amelyek ennek megvalósítását szolgálhatják, ismeretese. Művelődési otthonok és klubok sokaságának létesítésével kereteket biztosítunk a fiatalok és nem fiatalok szórakozása és művelődése számára, de ismeretes, hogy milyen nehéz, mennyi kísérletezésbe és áldozatos munkába kerül, hogy e kereteket hasznos,

értékes, s amellett vonzó tartalommal töltsük meg, s nem alkalmoszerűen, hanem évek hosszú során át, folyamatosan.

— Hisszük és valljuk, hogy a nagyvárosi élet „elidegenítő” hatása nem szükségszerű: hogy csökkenthető, s kiküszöbölhető. Többi között azzal, ha a város lakóiban kifejlődik a jó értelem-ben vett *lokálpatriotizmus*, amely a lakóhely múltjának ismeretéből, s a jelenével és jövőjével való közösségvállalásból táplálkozik. Csak utalásszerűen említem meg a városunkban rendkívül népszerű *helytörténeti mozgalmat*, amelynek keretében fiatalok és öregek, férfiak és nők tízezrei kutatják közelebbi lakóhelyük — a kerület, a városrész — múltjának dokumentumait. (Milliók figyelmébe közepette folyt le a televízióban e helytörténeti csoportok vetélkedője — amelyek győztese az egyik kerület csapata volt, nyertese azonban két-ségtől az egész lakosság.)

Ez irányú törekvéseinket jelzik a városfejlesztési tervek egyik-másik részletét bemutató kiállítások, amelyek a lakosság széles tömegei számára teszik lehetővé, hogy megismerkedjenek a városvezetés szakembereinek elképzeléseivel, s megvitassák azokat.

— Nagy és nemes célt szolgál a fővárosunk által minden év őszén rendezett *budapesti művészeti hetek*, amelyeknek eseményei a művészeti évad ismétlődő ünnepi nyitányát jelentik. A magyar zene-, színház-, film-, képzőművészet java alkotásait tárják a Budapest-fesztivál rendezvényei a hazai és a városunkba érkező külföldi közönség elé. Ugyanakkor kiváló művészek és együttesek, értékes kiállítási anyagok érkeznek Európa országából Budapestre, szép és nagy szintézisben mutatva fel kontinensünk szellemi életének értékeit. Bizonyos vagyunk abban, hogy Európa fővárosainak kulturális együttműködése kölcsönösen előnyös és mindannyiunkat gazdagító — ezért fejlesztése különösen fontos.

— Budapest számára nagy megtiszteltetés, hogy egyesülésünk centenáriumi ünnepsorozatát az európai fővárosok vezetőinek találkozója nyitja meg. Meggyőződésem, hogy amikor együttműködésünk nagy lehetőségeit a városainkban élő milliók javára kiaknazzuk, egyben egész Európa harmonikus, békés fejlődését szolgáljuk. A kölcsönösen gyümölcsöző tapasztalatcsere, a városaink békéjét és virágzását szolgáló együttműködés szellemében és reményében tolmácsolom az európai fővárosok vezetőinek Budapest üdvözlését. Szeretném remélni, hogy kedves vendégeink a vendéglátó szándékainak megfelelően, jó alkalomnak minősítik a budapesti találkozót e kölcsönös együttműködési szándék kifejezésére.

Nemzetközi probléma

jük, hogy a környezet megőrzéséért folyó harc *mindenekelőtt a városokban az emberiség életkérdésévé válik*. A városoknak és a városi körzeteknek a közeljövőben történő növekedéséről szóló prognózisok azt mutatják: az emberek túlnyomó többsége városi életformára törekszik, s hogy itt nemcsak helyi törekvésekről van szó, hanem egy világméretű irányzatról. Ezért az a probléma, hogy a városi agglomerációkban élő és a környező vidékeken e központokba beáramló emberek számára emberi környezetben biztosítsuk a városi életet, nemcsak helyi, körzeti és nemzeti jellegű, hanem nemzetközi méretű probléma.

Melyek mármint azok a környezeti problémák, amelyekkel ma és a jövőben, mindenekelőtt a városi agglomerációkban találkoznak, és amelyek aligha oldhatók meg helyi vagy országos szinten, hanem egyenesen kikényszerítik a nemzetek feletti megoldást? Az egészséges környezet-hozzájárulás érdekében, egészséges levegőre, egészséges vízre és a zaj oly mérvű kor-

látozására van szükség, hogy az emberek egészségét ne veszélyeztesse. Amint tudjuk, általában a közlekedés, a háztartási tüzelés, az ipar és a kisipar a szennyeződések legfőbb forrásai. A leggyakoribb szennyező anyagok a kén-dioxid, a szénmonoxid, a szénhidrogének, az ólomvegyületek és a por. A káros anyagok koncentrációja és elterjedése nemcsak az emisszió erejétől, hanem gyakran az adott agglomeráció topográfiai és meteorológiai viszonyaitól is függ. A levegőszennyezés az emberi szervezetre gyakorolt közvetlen hátrányos hatásokon kívül, a nagy beépítési sűrűséggel és az energiafogyasztással együtt létrehozza az ún. városi klímát, amelyre a fokozódó csapadékhajlam, a magasabb hőmérséklet és a napsugárzás erős abszorpciója jellemző.

A kommunális igazgatások számára a környezeti problémák megoldásánál rendelkezésre álló lehetőségek országoként a hatáskörök, a helyzet és a pénzügyi lehetőségek szerint eltérőek. Szinte valamennyi európai országban a kommunális feladatok közé tartozik a helyi területi tervezés, a területek kijelölése az egyes városi funkciók — tehát a lakás, az ipar, az üdülés és közlekedés — számára, továbbá a lakosság tömegközlekedési eszközökkel való ellátása, az energia- és vízellátás, a köztisztaság, a szennyvízelvezetés és a szemétfuvarozás. E feladatok, valamint az egyes polgárokhoz való közeli viszony és nem utolsósorban a helyi problémák ismerete *alkalmasá teszi a kommunális igazgatásokat, hogy az emberi környezet megőrzéséért folytatott harc élvonalába álljanak*. Ettől függetlenül természetesen nem

akarom magam abba az illúzióba ringatni, hogy minden városi igazgatás önmagában képes lenne arra, hogy úrrá legyen az egyre élesedő környezeti problémákon. A regionális és országos szinten hozott intézkedések ugyanis csak részben hozhatnak tényleges megoldást. Sok probléma megoldásához csak nemzetközi alapon lehet majd eljutni.

Sok állam ma — legalábbis kifelé — az úgynevezett *elkövetői elvet* vallja. Az az álláspontjuk, hogy azok kötelesek a káros emisszió kiktűzőbéléséről gondoskodni, akik a környezet szennyezését okozzák. Ez műszakilag és szervezeten nehezen megoldható problémát jelel, amely kielégítő módon, véleményem szerint, szintén csak nemzetközi szinten oldható meg. Csak akkor lehet a konkurrenca terén fennálló viszonyok eltorzulását elkerülni, ha egy-egy világrész számos, de lehetőleg minden állama egységes abban, hogy a környezet védelmére szükséges intézkedésekre egyformán rákényszerítsék a kis- és a nagyipari üzemeket. El tudom képzelni, hogy e probléma nemzetközi síkon való megoldása sok nehézséget fog okozni. Mégis az a véleményem, egészségünk érdekében meg kellene kísérelnünk, hogy megállapodásra jusjunk.

A nemzetközi közegszövetségek kezdeti lépéseit *valódi erőfeszítésekkel kell továbbfejleszteni*. Valamennyiünknek közösen kell megkezdenni a környezeti problémák megoldását, mind saját hatáskörünkben, mind pedig a kormányaink által megteremtendő nemzetközi egyezmények segítségével, hogy emberi és természetes környezetben nőhessenek fel még gyermekeink is.

Az emberi méretek jelentősége



Teuvo Aura, Helsinkii polgármestere előadásában zömmel az *urbanizáció elvi kérdéseivel foglalkozott*. Különös hangsúlyt helyezett az emberközpontú város-tervezés szociológiai és pszichológiai vonatkozásaira.

— Finnország nem tartozik azokhoz az országokhoz, amelyekben a városiasodás a legerősebben előrehaladt. Mégis, e téren a legutóbbi idők eseményei — a finn viszonyokat figyelembe véve — óriási sebességgel követték egymást, és ennek az átalakulásnak a következményei a mi város-tervezésünkkel szemben is nagy követelményeket támasztanak.

— Húsz évvel ezelőtt a lakosságnak mintegy 32 százaléka élt városokban és mezővárosokban, ma 50 százaléka. 1980-ig, becslés szerint, 60 százalékra emelkedik. Ez a fejlődés a lakókörnyezet és munkaviszonyok szempontjából lakosságunk nagy részére jelentős áttalálással jár. Ebben a vonatkozásban rendkívül fontos, hogyan irányítható városaink fejlődése úgy, hogy a változások ellenére — vagy éppen azok következtében — a városokban *költözők életviszonyainak észrevehető javulásával járó környezetet hozunk létre*.

— Mert a városiasodás az ember környezetére hátrányosan is és előnyösen is hat. A kedvező körülmények közé sorolhatók a jobb kereseti lehetőségek, a magasabb szintű lakástechnika és a

sokoldalúbb társadalmi környezet. Ezzel szemben *hátrányos hatása van a változott életritmus folytán bekövetkező igénybevételnek, a korlátozott mozgási lehetőségek és a környezet ezzel együttjáró szennyeződésének*.

— Ennek következtében a város-tervezés egyik legfontosabb célja, hogy a városi környezetnek az ember számára *előnyös vonásait lehetőleg hatékonyan hasznosítsuk, a hátrányokat pedig lehetőleg minél inkább korlátozzuk*. E cél elérése érdekében a város-tervezés során minden, az emberi környezet kialakítására együttesen ható tényezőt figyelembe kell venni.

— Nekünk Finnországban, bizvást mondhatjuk, sikerült például a lakókörnyezet vonatkozásában műszaki és építészeti szempontból magas színvonalú lakásokat,

sőt lakóterületeket létrehozni. Am még nem építettünk megfelelő számban olyan lakást, amely *helyesen illeszkedik a város struktúrájába* oly módon, hogy a lakókörnyezet kényelméhez hozzájáruló valamennyi tényezőt kellően figyelembe vettük volna, s a különböző lakossági csoportok lakáskétségletét egyenletesebben elégítjük ki, mint ahogy azt pillanatnvtilag tesszük.

— A modern nagyipari építkezés során a fokozott termelésre irányuló, talán túl egyoldalú törekvésben *előnyben részesítették a túlzott nagyságú, a nagy szériájú építési egységeket*. A mai lakótelepeket gyakran a *vigasztalan egyhangúság* jellemzi. Nem szabad lebecsülni a *fizikai struktúrák formájának és az emberi méreteknél a jelentőségét*. Éppen a részterületek tervezésekor van lehetőség arra, hogy olyan város-építési méretek előfeltételeit teremtsük meg, amelyek a lakosság változatosnak és otthonosnak érez.

— Az emberhez, a lakoshoz valamennyi tervezési fokozat közül a *legközelebb a lakások tervezése fekszik*. A tervezést feltétlenül ki kell terjesztenni olyan értelemben, hogy abba *beletartozzék a legközvetlenebb környezet, a háztömb és a szomszédság is*.

— A közvetlen lakókörnyezet ilyen tervezésekor nálunk, Finnországban, még mindig csak az olyan funkcionális és műszaki kérdésekre koncentrálnak, amelyek a tulajdonképpeni lakásra vonatkoznak. Ez talán kapcsolatos azzal a törekvéssel is, hogy a termelést racionalizálják és a költségeket csökkentik. Ennek ellenére a környezetre irányuló és a városiasodással járó hátrányos hatások tulajdonképpeni konkrét kiküszöbölése éppen itt lehetséges. Ennek előfeltétele, hogy a lakást és közvetlen környezetét *egységeként fogják fel*.

— Mivel bizonyos kivételes esetektől eltekintve a város-tervezés általában a már meglévő közösségek fejlődésével foglalkozik, a tervezés fent leírt fokozatai gyakran egyidejűek, miközben mindig *figyelembe kell venni a már meglévő struktúrát*. Ami például Helsinkit illeti, a lakásállomány több mint 50 százaléka valószínűleg még 1935-ben is az 1970 előtti időből származik majd. A gyakorlatban mindenesetre Helsinkiben, de bizonyára egyéb, hagyományosan épült városokban sem lesz arra lehetőség, hogy csupán új területek tervezésével érthessék el a kitűzött célokat. A város struktúrájának alternatívái alapvetően a régi és új városrészekben folytatott építkezések kölcsönhatásából és azoknak az *össz-szenkretbe való beilleszkedéséből* adódnak.

Már hét éve nincs füstköd



Sir Desmond Plummer, Nagy-London Tanácsának elnöke előadásában átfogó képet adott a 8 millió lakosú és 158 000 hektár területű városnak *közigazgatási szervezetéről*. Ugyancsak ismertette a lakásépítés és a közlekedés jelen és közeljövőben megoldandó problémáit is.

Részletesen szólott Nagy-London környezetvédelmi problémái-

ról. A Themseről, amely hozzátartozik London jellemző városképehez, többek között a következőket mondta:

— Azzal, hogy a Themse és mellékfolyóinak a vizét tisztán tudjuk tartani, *üdülésre alkalmas természeti lehetőségeket is ki tudunk használni*. Így többek közt szerepel a tanács terveiben, hogy új, szép parti sétányokat építsenek, ahol lehet, parkosított területtel, szép kilátással. Újjáépítik a város képét rontó vízpartot és fákát telepítenek. Másik lehetőség pedig az, hogy a *felszabaduló dombok területét felhasználjuk lakásépítés és egyéb célokra is*; olyan jól alkalmazkodva a folyó adta lehetőségeihez, ahogyan eddig álmolni sem mertük, mindamellett az üzleti tevékenységet nem szorítottuk ki teljesen erről a területről, hiszen ez a színlvlt is hozzá tartozik a folyó képéhez.

— A Themse vize egyre tisztább lesz; abban a korban, amikor a világ minden részén — még országunkon belül is — a folyóvizek szennyeződése egyre fokozódik. A folyó vizének tisztasága igen fontos; a tanács ezt *hatalmas vízminta-ellenőrzéssel biztosítja*. Az eredmények a víz minőségének olyan nagymértékű



Béz város polgármestere, Felix Slavik előadásában a többi között a következőket mondta: Ha meggondoljuk, hogy a népességi koncentráció az elkövetkezendő évtizedekben tovább fokozódik, és az emberiség nagy része városokban vagy városi területeken lakik majd, megérthet-

vezetőinek tanácskozása

javulását mutatják, amelyre az utóbbi 50 évben nem volt példa. Rendkívül érdekes volt az, amit London levegőjéről mondtak:

— Az utóbbi tíz évben a londoni levegő minősége jelentősen megjavult. Télen az átlagos látótávolság egy mérföldről négy mérföldre növekedett, a levegő füsttartalma az elmúlt évekhez képest egyötödére, a kéndioxid-tartalom pedig felére csökkent. Így London központjában is éppen annyi napsütést élvezhetünk télen is és nyáron is, mint a környező vidékeken, és a londoni füstköd hét év óta nem létezik. A tanács nagyban hozzájárult ennek az eredménynek az eléréséhez tanácsadással, vizsgálatokkal és kutatómunkával, a kerületi tanácsok meg úgy voltak segítségünkre, hogy érvényt szereztek a levegő tisztasága érdekében hozott rendeleteknek. De a tanács állandóan méri a levegő füst- és kéndioxid-tartalmát, és statisztikai tanulmányokat készít a levegőszennyezés és az egészség összefüggéséről.

— Hosszú időre volt azonban szükség ahhoz, hogy a kén- és gáztartalmú bitumenes sznek használata révén régóta szennyezett londoni levegő megtisztuljon. A London térségében feltételezhetően 4000 halálos áldozattal járó 1952. évi nagy füstköd után hatékony intézkedéseket fogantattak. A központi kormányzat által 1956-ban és 1968-ban hozott törvények eredményeképpen csökkent a kéményekből kibocsátott füst, por és hamu mennyisége. A füstmennyiség minimumra csökkentése érdekében biztosítani kell a tüzelőanyag legelőkétesebb elégetését, vagy olyan tüzelőt kell használni, melyiknél kevés füst képződik. A nagy kazánokat el kell látni sálak- és porleválasztó berendezéssel; az új építkezések engedélyének kiadása előtt megadják a minimális kötelező kéménymagasságot. Ez biztosítja azt, hogy a visszamaradó gázok, mint például a kéndioxid, nagyobb területen oszlanak szét.

— Mindezen elővigyázatosságok ellenére is a kéndioxid szennyezése még mindig gondot okoz Londonban, bár az 1965-ben megkezdődött fokozatos csökkenés eredményeképpen az évi átlagos koncentráció közel 40 százalékkal csökkent. A koncentráció csökkenését a teljes, de különösen az alacsony szinten történő kibocsátások csökkenése szolgálta. Nagyon sok családi házat alacsony kén-tartalmú gázzal, olajjal vagy villanypálcával fűtenek, vagy pedig a kis házak helyén magas épületek épültek, s így a kén levegőbe jutása magasabb szinten történik.

— A levegő tisztasága érdekében hozott rendeletek legfontosabb célja a füstmennyiség csökkentése volt; az a program, hogy London 1980-ra füstmentes város legyen, már 82 százalékosan megvalósult. Az idő máris bebizonyította ennek a politikának a helyességét; az előnyök mindazok számára szembetűnőek, akik ismerték a régi Londont. A téli levegő tisztasága is bizonyítja ezeket. A napsütéses téli napok száma 50 százalékos emelkedésén felül sok száz olyan fajta növény virágzik jelenleg a parkokban és kertekben; amely azelőtt nem tudott a füstös levegőben megélni, és a madárfajok száma megduplázódott. A műemlék épületek tisztítása most már megéri a fáradságot.

— A tanács törvény szerint nem felelős a levegőszennyezés ellenőrzéséért, de jelentékeny befolyása van ebben a vonatkozásban, mint a nagyobb utak tervezését irányító hatóságnak és úgy is, mint Nagy-London területe „gazdájának”.

— A zsúfolt utcákban a levegő rossz minősége mind több gondot okoz, ahogyan a közúti járművek száma nő. Nincs döntő bizonyítékunk arra, hogy a kipufogó gázok okozta levegőszennyezés nagyban veszélyezteti a londoniai egészséget, de erről a témáról még további vizsgálatokat kell folytatnunk.

— A járművek kipufogó gáz-mennyiségének ellenőrzése a kormány feladata, és ezt a rendőrség végzi. Újabb rendelkezések is születtek már, és további teendők, elsősorban a Diesel-füst mennyiségének csökkentéséről is

Az autókat külön is ellenőrzik



Jesus Suevos Fernandez, Madrid első alpolgármestere a város levegőjének egyre fokozódó szennyezésével foglalkozott.

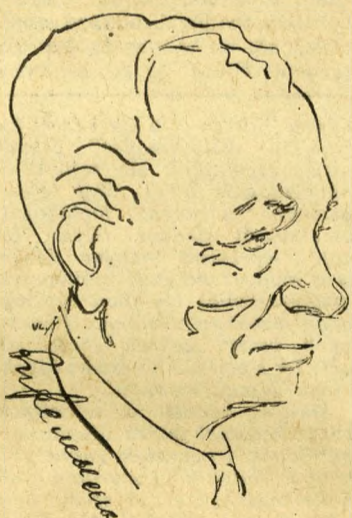
Madrid az Ibériai-félsziget közepén fekszik, a Sierra de Guadarrama fennsík, 650 méterre a tengerszint felett. A város terjedelme 60 708 hektár és lakosainak jelenlegi száma 3 250 000 fő. — Utcáinak nagy része keskeny, s bár rendelkezik zöldövezettel, ennek megoszlása egyenetlen.

A nagy autóforgalom, a város központjában a sűrű lakosság, és végül mind a háztartások, mind a kisipar által használt hőgenerátorok által kibocsátott anyagok meghatározzák a szennyeződés fokát, amely füst formájában jelentkezik magas kéndioxid- és alacsony szénmonoxid-tartalommal. A meteorológiai paraméterek általában kedveznek a szennyező elemek terjedésének.

A madridi növekedés mértékét a következő táblázat adja:

Év	Lakosok:	Motoros járművek:
1950.	1 618 435	28 000
1960.	2 028 091	70 000
1970.	3 146 071	430 000

A föld alatti térség kihasználása



A hétmillió lakosú Moszkva városi tanácsának vb-elnöke, V. Promiszlov bevezetésében leszögezte, hogy Moszkva építészeti arculatát az jellemzi, hogy benne a modern városképi egységek szerves egységet alkotnak a természeti szépségekben bővelkedő tájjal és a maguk nemében egyedülálló műemlékekkel.

— A város további fejlesztésének fő irányait a központi bizottság és a szovjet kormány 1971. júniusában hagyta jóvá. Ez az általános fejlesztési terv 25–30 éves programot ölel fel és figyelembe veszi a távolabbi jövőre vonatkozó prognózisokat is. A tervben kijelölt munkák nagyságrendjét és sorrendjét az ötéves és az éves tervek határozzák meg.

szó van. A tanács által építendő új utak és az új forgalomszabályozó intézkedések is remélhetőleg enyhítik majd a zsúfoltságot, és ennek következtében a lakosság is kevésbé fog szenvedni a kipufogó gázok okozta ártalmaktól.

1968-ban a madridi városi tanács külön főosztályt hozott létre a szennyezés elleni harc céljából, s meghatározta mind az ipari, mind a háztartási hőgenerátorok által kibocsátott szennyező elemek határát, ugyanígy a motoros járművekét is, és kidolgozták a főosztály hatáskörét.

A főosztály személyzete 24 szakemberből áll, akik között vannak vegyészek, orvosok, mérnökök, meteorológusok és másodfokú technikusok. A főosztálynak központi laboratóriuma van, és 98 mintavételi állomása, valamint több brigádja, amelyek az ipari és háztartási hőgenerátorok, valamint motoros járművek vizsgálataira megfelelő eszközökkel rendelkeznek.

A mintavételi állomások elhelyezését a város különleges körülményeinek vizsgálata után állapították meg. Mindenesetre, az állomások inkább a városközpontra koncentrálódnak. Az eddig végzett kutatások a város szennyeződésének két legfontosabb forrását mutatják ki világosan. Ezek a motoros járművek, valamint a háztartási fűtőeszközök. A légkör teljes vizsgálata kimutatja, hogy a szennyeződés leggyakrabban előforduló elemei minden bizonnyal a kéndioxid és a füstök.

A motoros járművek ellenőrzése különös figyelmet kíván. Mozdó ellenőrzési egységek megállítják őket a közutakon, megméri az általuk kibocsátott szennyező anyagok mennyiségét. — Egy szakértő csoport évenként ellenőrzi a város összes autótaxiját, s motorjaik hibátlan működése szükséges ahhoz, hogy közlekedhessenek. (Madridban 10 000 autótaxi van.)

Végül, van egy állandó ellenőrzési állomás, ahol teljesen ingyen mérik a járművek gázkibocsátását, amennyiben a tulajdonosok kéri.

letesítésének igen fontos állomása. Megteremtí az az eljárás minden lehetőségét annak, hogy magas színvonalon oldjuk meg azokat az esztétikai és kompozíciós feladatokat, amelyek lehetővé teszik azt, hogy jellegzetes arculatú városrészek alakuljanak ki.

— A körültekintő kutatások és vizsgálatok azt mutatják, hogy legcélszerűbb Moszkvának 9–16 szintes épületekkel való beépítése, de egyes területeken a lakóházak magassága lehet 25-nél több szintes is.

Beszámolt V. Promiszlov Moszkva közlekedésének fejlesztéséről is. Itt igen fontos szerepet játszik a metróvonalak bővítése, de a személygépkocsi-park várható nagyarányú növekedésére számítva, a közúti forgalom tökéletesítése is fontos feladat lesz.

— Moszkva a mai napig elérte a fejlődésének azt a szintjét, amikor a föld alatti építkezések egyre növekvő volumene, s az ezzel kapcsolatban felmerülő problémák bonyolultsága sürgetően megköveteli egy olyan egységes városrendezési dokumentum elkészítését, amely meghatározza a föld alatti térség felhasználásával kapcsolatos egész kérdéskomplexum együttes megoldásának fő irányelveit. Ezt a dokumentumot a moszkvai városépítők jelenleg készítik.

— A dokumentum a föld alatti térség maximális, komplex kihasználásának lehetőségeit tanulmányozza és mérleget. Az itt történő elhelyezésre mindenekelőtt

a kereskedelmi, kommunális, termelési komplexumok kiegészítő helyiségeit, közlekedési és mélyépítési jellegű közlekedési létesítményeket szánunk.

— A föld alatti térség intenzív és több szintű kihasználása megteremtí a feltételeket olyan kompakt beépítési megoldások kidolgozásához, amelyekhez megfelelő vertikális összeköttetések kapcsolódnak. Megteremtjük a feltételeket a közvetlen és diagonális kapcsolatok megszerzéséhez is, különböző szintekre bontva szét a forgalomáramlást.

— Lehetővé válik így Moszkva egyedi történelmi városképének megőrzése is, és megoldja a közlekedés javítása és az új objektumok létesítése során felvetődő problémákat anélkül, hogy a történelmi szempontból értékes városrészeket gyökeresen át kellene építeni.

— A föld alatti térség komplex felhasználását úgy fogjuk fel, mint a város és egyes elemei városrendezési kialakításának szerzőjét. Ez vonatkozik a főútvonalak, terek, egyes komplexumok rekonsztrukciós terveire is.

— A program jellegét lényegében a város funkcionális zónákra való felosztása határozza meg: különböző lesz tehát a főváros központjában, az ipari, illetve lakóterületeken stb. Az elkészítendő terv vázlatát figyelembe veszi az intézkedések fokozatos, részletekben való végrehajtásának költségeit. Ez összhangban lesz az általános városfejlesztési terv fő irányelvei megvalósításának szakaszaival és figyelembe veszi mind a vízszintes zónákat, mind pedig a függőleges, lépcsőzetes megoldásokat.

Milyen magasak legyenek a házak?



— A nagy népsűrűség megtartása azonban úgy, hogy jelentősen növeljük a szabad területeket, csak akkor valósulhat meg, ha az épületek lényegesen magasabbak a mostaniaknál. De el kellett kerülni azt, hogy a peremterületeken folyó újjáépítések egy „állandóan növekvő” falat emeljenek Párizs köré, és ezzel megváltoztassák a város lépcsőzetét, melyet dombjai és hagyományos műemlékei nyújtanak.

— Éppen ezért, Párizs területén növekvő magasságú zónákat állapítottak meg: 25 méter a központban, 31 méter a központ szélén, 37 méter a különböző peremterületeken, és a kis terjedésű és minden perspektívától távol eső területeken 45 méter. Természetesen ezeket az elvben megállapított magasságokat csökkenteni lehet, ha azzal a kockázattal járnak, hogy minőségi látképet rontanak el, vagy pedig egy régi műemlék környékét zavarják.

— De ezeken a „plafon” magasságokon kívül új lakónegyedeket lehet kialakítani a magasság pontos korlátozása nélkül is, azaz a feltétellel, hogy a különböző elemek beilleszkedjenek az összképbe. Kétségtelen, hogy véleményünk szerint nincs szükség arra, hogy ezekben az új lakónegyedekben elérjük a Maine-Montparnasse torony már elfogadott magasságát. De mivel szükségük van a szubjektív és egyéni építészetről és véleményről van szó, semmiféle pontos szabályt nem lehet előre felállítani.

— Így Párizs területéből körülbelül 800 hektáron korlátozzák a nagy magasságú zónákat.

— Jelenleg állíthatjuk, hogy a közvélemény nagyon élénken tiltakozik az ellen, hogy Párizsban a toronyházak száma növekedjen. De azok, akik a Rue Nationale-on a 24 emeletes toronyházakban laknak, nem panaszkodnak, különösen, ha emlékeznek azokra a nyomorúságos viskókra, melyek ezen a helyen még 12 évvel ezelőtt is álltak. — Különben is abszurdum volna Párizsban betiltani minden nagy magasságú építkezést, éppen úgy, mint azt kívánni, hogy mindenhol így építkezzenek.

— A század végéig 140, több mint húsz emelet magas toronyház épül — főleg középületek —, és pedig azokon a területeken, ahol ez semmiféle hagyományos látképet, vagy történelmi értékű városi műemléket nem ront el.

Nicole de Hauteclouque aszszony, Párizs városi tanácsának elnöke részletesen foglalkozott a városnak, mint az ország fővárosának szerepével és elemezte országos, illetve nemzetközi helyzetét is.

A jelenleg 2 millió 600 ezer lakost magába foglaló Párizs városának és a 10 millió lakosú párizsi régióknak fejlesztési terve a „városrendezés és urbanizáció sémája” Párizs említett helyzetét és funkcióit messzemenően tekintetbe veszi. A tervezet egyébként azzal számol, hogy a város lakosságának a száma a XX. század végére sem haladja meg a 2 millió 600 ezret.

— Párizs, mint köztudott, a világ legsűrűbben lakott városa. (Területe kisebb 100 négyzetkilométernél.) Éppen ezért nagyon erős az a kísértés, hogy ennek a népsűrűségnek jelentős csökkentését kívánjuk, amelyet csak a lakosság számának, de még inkább a gazdasági tevékenységének csökkentésével lehetne elérni. De ez a „sebészeti beavatkozás”, melynek célja volna, hogy a város határain kívül helyezze el nemcsak lakói jelentős részét, hanem gazdasági vagy intellektuális potenciáljának nagy részét is — nem volna célravezető. Úgy vélem, hogy célravezetőbb ennek a sűrűségnek egy helyesebb elosztása, amelyet úgy lehetne megvalósítani, ha folytatjuk a 15 éve elkezdett korszerűsítést a peremterületekben, kialakítva ott megfelelő városközpontokat és ezzel elősegítjük a történelmi kerületek szelesebbé tételét és ezek értékének jobb érvényesítését. is.