

# Feladatok hosszú távra

Környezetvédelmi változások — Megújuló sziget, parkok, ligetek

A szemléletváltozás immár nemcsak szavakban érzékelhető. Jóllehet, városaink levegője, folyóink-tavaink vize ma sem tűnik tisztábbnak, mint néhány esztendője (nem sikerült londoni mintára máról holnapra számoznunk a füstködöt), mégis: *a környezetvédelem — amelyet végre törvény is előír — zöld utat kapott.* Megfogalmazódott a szándék és megtettük a kezdeti lépéseket is.

Még az év elején három minisztérium — a kohó- és gépipari, a nehézipari, valamint az építésügyi és városfejlesztési — közös előterjesztést juttatott el a kormányhoz. Aktív védekezést javasolnak: mind az ipar új létesítményeinek építésénél, mind a rekonstrukcióknál olyan berendezések üzembe helyezését szorgalmazzák, amelyek hatékonyan csökkentik a légkör, a környezet szennyezését. Az előterjesztést a Minisztertanács elfogadta, a végrehajtásra fokozatosan kerül sor.

## Milliárdos beruházások

A környezetvédelem a legköltségesebb beruházások sorába tartozik, ráadásul megtérülése nem mutatható ki oly tételen — forintban —, mint egy termelőüzemnél. Ez egyszerre mind azt is jelenti, hogy a környezetszennyezés megszüntetése olyan hosszú távú feladat, amelyet mihamarabb meg kellett kezdeni, jóllehet sosem ér véget. Az első tennivalók között szerepel, hogy fokozatosan megteremtődjen az az ipari háttér, amely a porleválasztó, gáztisztító és az egyéb védeberendezéseket elkészíti. A Minisztertanács határozata szerint a tisztítóberendezések gyártását 1980-ig a jelenlegi háromszorosára kell növelni. A negyedik ötéves terv időszakában gyáraink csaknem 1,3 milliárd forint értékű környezetvédelmi berendezést készítettek; az előzetes elképzelések és számítások szerint az ötödik ötéves tervben már hozzávetőleg 2,6 milliárdra, a nyolcvanas évtizedben pedig csaknem 7 milliárdra rúgnak a költségek.

Az ipar környezetünkre ható ártalmainak visszaszorítása a védekezésnek csupán egyik módja. Nekünk, a lakosságunk is sokat kell tennünk azért, hogy városaink légköre egészségesebb legyen. A közelmúltban számos olyan intézkedés történt, amelyekre elég utalunk csupán: korszerűsödik a lakások-intézmények fűtése, a Belvárosban fogó a füstöt eregető kémények száma. Elsőként a Margitszigetről tiltották ki a járműveket, ám az „autómentes Belváros” képe is kezd kirajzolódni. Felgyorsult az elektromos gépkocsik kutatása, a Budapesti Közlekedési Vállalat rövidesen „hibrid buszokat” próbál ki, és állít forgalomba. S egy új keletű közleményből kiteszik, hogy a korábban — minden józan érvelés ellenére — elsoványosításra ítélt trolibuszhálózat fejlesztése is napirendre kerül: *elsősorban Budán*, feltehetőleg a hegyvidéken és az új lakónegyedekben indulnak új vonalak (hogy pontosan merre és mikor, arról még nem határoztak).

Az ember, ha úgy érzi, fáradt, esetleg „légszomj gyöttri”, ősidők óta a zöldbe menekül. A fű, a fa, a virág édestestvéreink, és — jóllehet, a ma épülő, levegős új lakónegyedekkel szemben sok az ellenérzés — józan ésszel alig-alig magyarázható: hogyan lehetett 50—100 esztendője a természetes vegetáció, a növényzet kirekesztésével építeni városokat. Mi, magyarok, kiváltképp kedvezőtlen helyzetben vagyunk: 1972 végén városainkban egy lakosra 6,7 négyzetméter (Budapest 5,2 négyzetméter) zöldterület jutott, miközben Varsóban 10,6, Oslóban 12,6, Londonban pedig 43 négyzetméter volt e fejadag...

## Hadrianus nyomdokain

A már említett szemléletváltozás e téren is érzékelhető. A nemzeti parkok és tájvédelmi körzetek megújulóban vannak és számuk is örvendetesen gyarapodik. A jelenleg védett 80 ezer hektárnyi területet ötszörösére kívánják növelni; a tájvédelmen túl a feladatok közé sorolták a hazánkra jellemző természetes erdőtípusok megmentését is. Ám nemcsak a városhatárokon kívül érződik a mozgolódás: több gondot fordítanak az utcák zöldjének szaporítására, parképítésre, a ligetek megújítására. Jól példázza ezt a Városliget teljes átépítésére kiírt országos pályázat, vagy a kevesebbet említett, de a környék lakói számára nem kevésbé népszerű Népliget rekonstrukciója, a Kőbánya-öreggyi park építése. Ésszerű felismerés: ha a római helytartó, Hadrianus nyaralópalotájának meg-

építésére alkalmasnak találta a 105 hektáros óbuda szigetét, vétek időtlen idő-kig kihasználatlanul hagyni.

A Széchenyi István által 1836-ban odatelepített hajógyár a sziget déli csúcsán ugyan megmarad, de a jelenleg jobbára mezőgazdasági művelésre használt többi terület hamarosan az óbudaiké, angyalföldieké, újpestieké lesz: a nagyszabású rendezési munkálatok a Budapesti Városépítési Tervező Vállalat tervei alapján, megkezdődtek. Voltaképpen Budapest második Margitszigete teremődik meg ott néhány esztendő alatt: lesz közpark és erdőpark, üdülőterület, műemléki bemutatókert, jó néhány egyesületi csónakház és kerületi ifjúsági tábor. A Fővárosi Kertészeti Vállalat az idén 24 655 egy-két esztendő husángot — fiatal juhart, éger, nyirt, platánt, kocsányos tölgyet, nemes fűzet, szürke nyárt és hársat — telepített oda.

A zöldterület újszerű óvására utal az egyik, napokban megjelent közlemény: 113 népligeti faóriás megmentése érdekében új nyomvonalat terveztek az ötödik ötéves tervidőszakban az Üllői út, Könyves Kálmán körút és Ecseri út közötti szakaszán is épülő észak—déli metrónak. De a főváros bármely pontján járjunk is — az aluljáró-építés előtt álló Felszabadulás téren vagy a Szentendrei út folytatásaként megújuló Árpád fejedelem útján — láthatjuk: féltő gonddal kerítik körbe a megmaradásra érdemesnek tartott, vagy átültetésre váró fákat. Az Árpád fejedelem útja egy rövidke szakaszon még enyhe kanyarulatot is tesz a tetszetős fasor megmaradásáért.

Csupán a közutakon 8300 utcai sorfát ültettek az idén: három-hat évesek, erősebbek, mint a korábban áttelepített facsemeték. A főváros 1100 hektár felületű parkjai pedig 4600 díszfával, 32 ezer díszcserjével és 68 ezer örökzölddel gazdagodtak. Ami külön figyelmet érdemel: egyharmaduk az új lakónegyedekbe került!

## Kérdőjelek

Ha derűlátásra készítenek is e változások, megannyi kérdőjel továbbra is riaszt. Nemcsak arról van szó, hogy jelentősebb városaink — mindenekelőtt Budapest — megújítása, a zsúfoltabb kerületek fellazítása évtizedeket igényel, hanem arról is, hogy olykor éppen a városok fejlesztése, a lakosság urbanizációs igénye nincs szinkronban a zöldfelületek növelésével. Az a Budapest-térkép, amely alig néhány esztendője került könyvespolcomra, voltaképpen már elavult. Egy ma készülő térképen sokkal kevesebb lenne a zöld szín és lényegesen több a szürke: a korábbinál sűrűbb beépítésű lett Zugló, Kelenföld, Óbuda, jószerivel mezőség helyén emelkedik Újpalota... és a panelszállító gépkocsik Békásmegyert, Csillaghegyt, Pestlőrinc, Budaörs felé kanyarodnak.

Kétségtelen: a ma épülő lakónegyedek a városközponttól viszonylag nincsenek távol, metróval, gyorsbusszal 20—30 perc alatt akár a Blaha Lujza tér is elérhető. Ez gazdasági szempontból sem közömbös, hiszen kevesebb új utat kell építeni, rövidebb távról szállítják az utasokat az amúgy is zsúfolt tömegközlekedési eszközök, a közműhálózatot sem kell a végtelenségig nyújtani. Másrészt viszont mind összességében Budapest körül a panelgyűrű, s kellő előrelátásra vall-e, hogy Észak-Budán maholnap Békásmegyertől csaknem a Margit-hídig, Dél-Budán Budafoktól kis híján a Móricz Zsigmond körtérig érnek a tízszintes lakóépületek, a százezreknek otthont adó városnyi városrészek? Ismételjük: az elővárosokat is figyelembe véve több mint nyolcmillió lakosú Londonban 43 négyzetméternyi zöldterület jut egy lakosra, miközben a kétféle Budapest 5,2 négyzetméter.

Legalább ennyi ellenérvet támaszthatnánk az olyan javaslatlalt szemben, amely az építési területek széthúzását szorgalmazná. Igaz, ily módon zöldellő parkokat, ligeteket telepíthetnénk az új negyedek köré, ám lényegesen megnövének a költségek. Egyelőre járhatóbb út a jelenlegi lehetőségek jobb kihasználása.

## Előrelátóbb tervezés

Jelesül: folytatni kell a felgyorsult parkfelújítási, fa- és dísznövény-telepítési munkálatokat. A várostervezőknek pedig arra kell ügyelniük, hogy ne készítsék utólag az új negyedekbe költözőket a zöldterületek feláldozására. Ha már ma figyelembe vesszük a várhatóan még tovább növekvő személygépkocsi-

állományt, s ennek megfelelően kijelöljük a parkolók helyét; ha a szűkre méretezett szolgáltatóintézmények fejlesztésére is tartalék területet biztosítanak, nem kell majd utólag zsúfolttá tenni a lakóépületek környékét úgy, ahogy azt néhány új negyedben már tapasztalhatjuk. S ekkor a fák, a növények szinte karnyújtásnyira lehetnek a tágas terekre tekintő ablakok előtt.

Földes Tamás