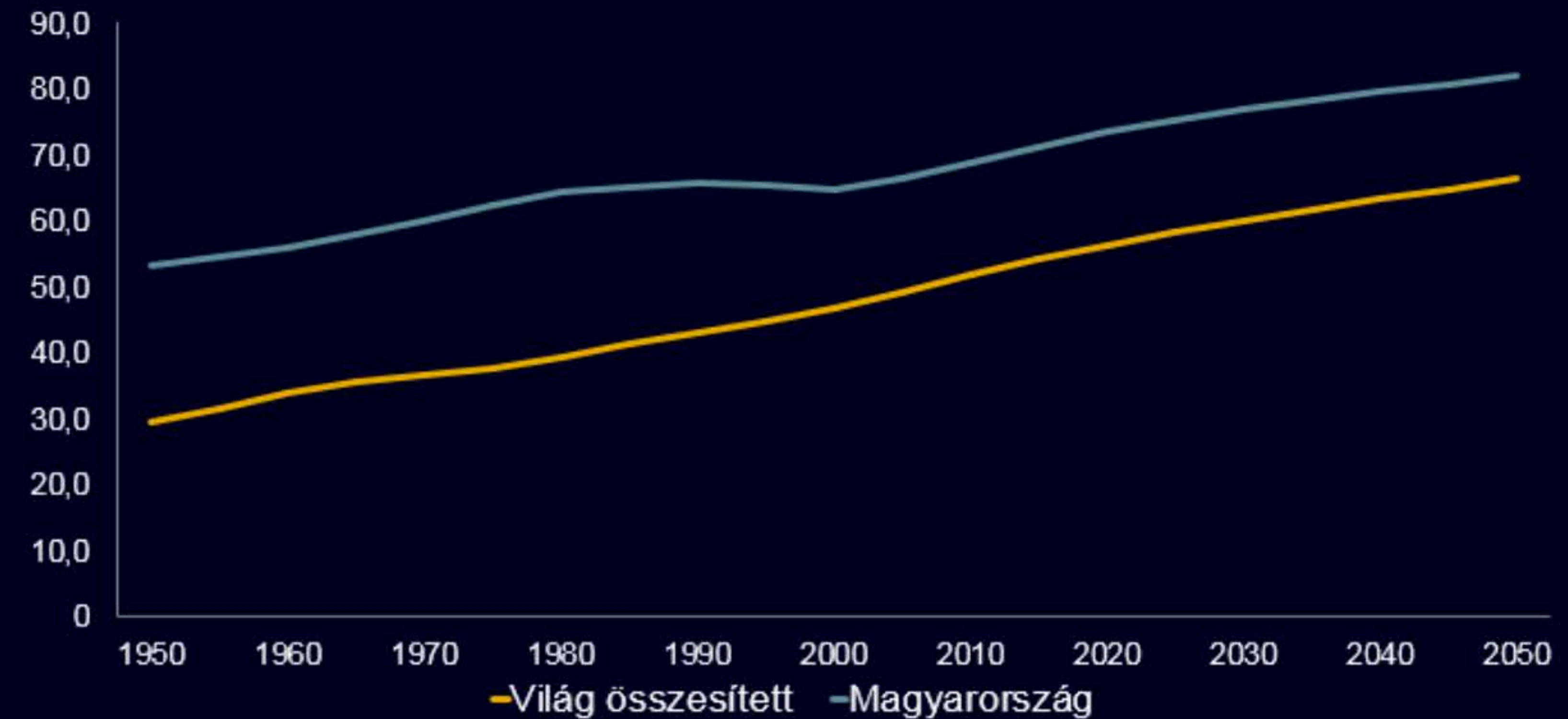


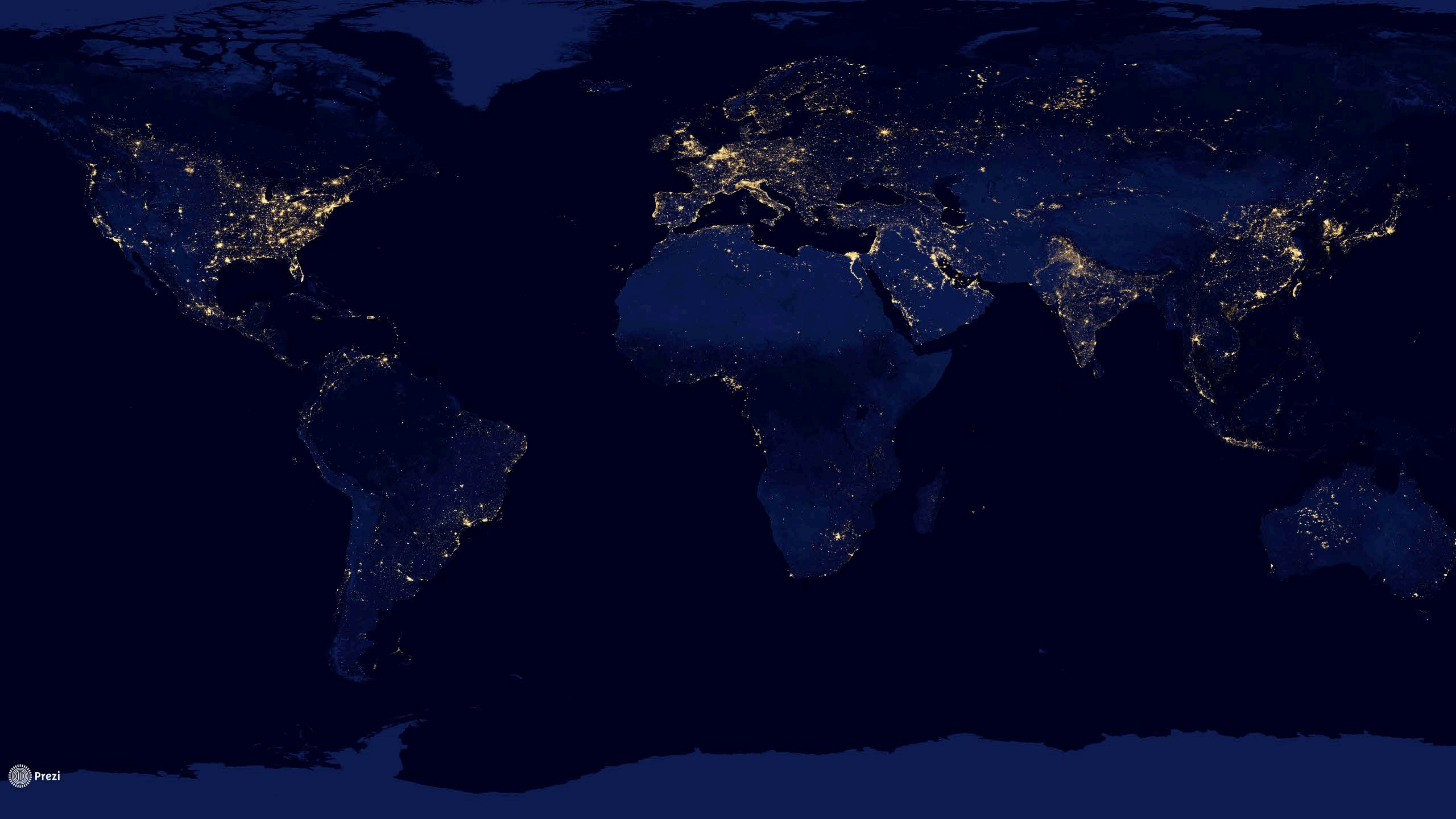
A prezentáció “teljes” változatának az elérhetősége:

http://prezi.com/jxfrfxgjzhky/?utm_campaign=share&utm_medium=copy

VÁROSFEJLESZTÉS A GLOBÁLIS VÁROSOKBA TÖMÖRÜLÉS KORÁBAN

- Richard Burdett
- Miguel Kanai
- 2006. évi Velencei Biennálé
- Városok, építészet, társadalom
- Egyre nagyobb népesség
- Társadalmi és Környezeti problémák
- Városi modellek, megapoliszok
- Fenntarthatóság, stabilitás, megoldások, összefogás





EURÓPA ÉS ÉSZAK AMERIKA



New York

- Állami lakásépítési program (NYCHA)
- Folyamparti területek újra felfedezése

London

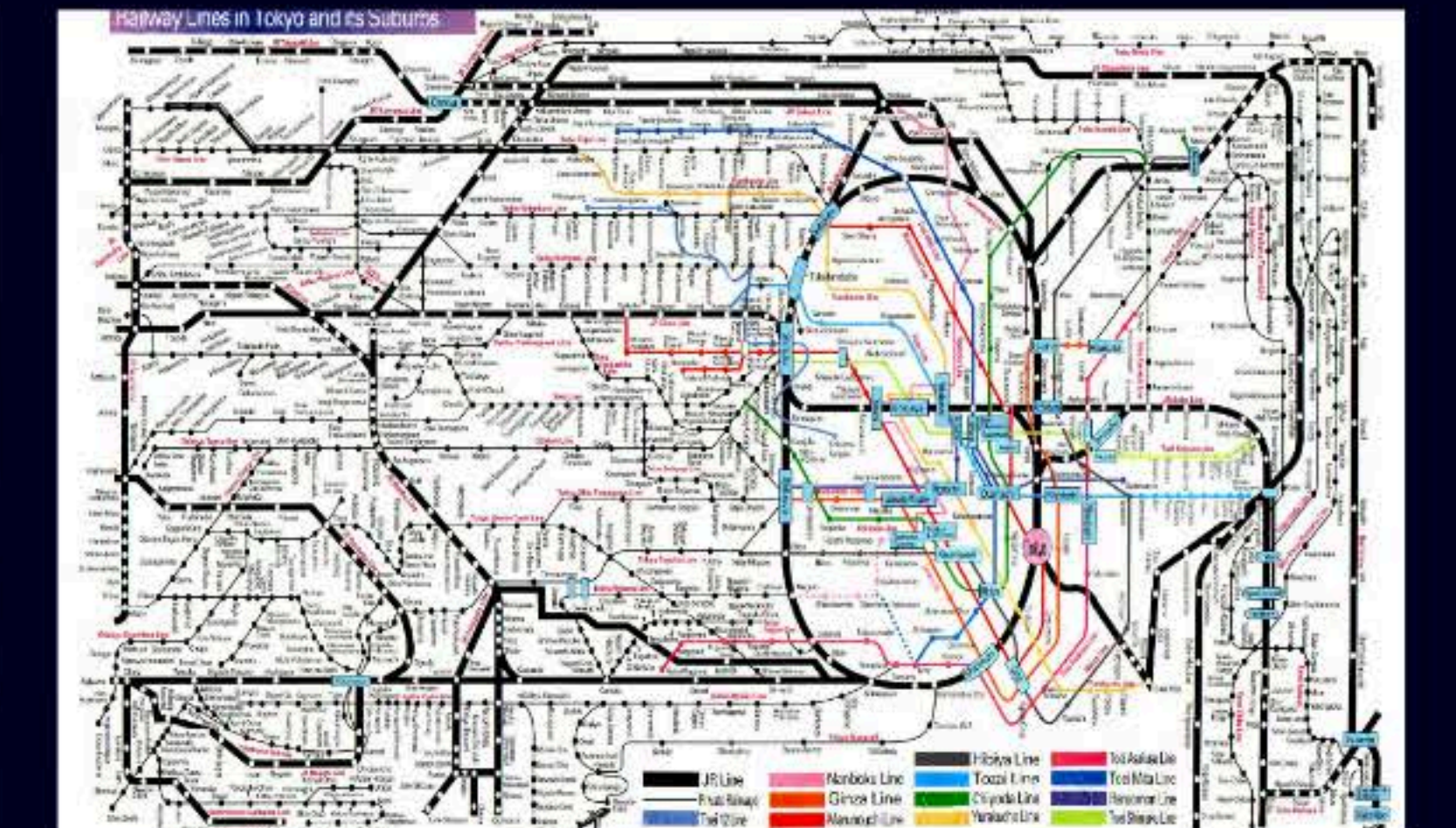
- Város történelmi arculata
- Nagy színtszámú, magas épületek

JAPÁN

- Szinte egybefüggő városok
- Jó közlekedési hálózat

Tokió

- Intenzív városi dinamizmus
- Világ legnépesebb városa
- Nagy százaléku tömegközlekedés használat
- Hatékony, jól kihasználható modell



KÍNA ÉS DÉL-ÁZSIA

- Várhatóan ide fog tömörülni a világ lakosságának a fele

Mumbai

- India legnagyobb dinamikus fejlődő városa
- Pénzügyi, kereskedelmi és szórakoztató központ
- AZ ENSZ szerint 2050-re a világ legnagyobb városa

Peking

- Fő közlekedési csomópont
- politikai, oktatási és kulturális központ
- Olimpiai fejlesztések

Sanghaj

- Gazdasági és pénzügyi központ
- "Floating population" kérdése
- Hihetetlen gyors fejlődés
- ECO városrész fejlesztése
- Óriási népsűrűség

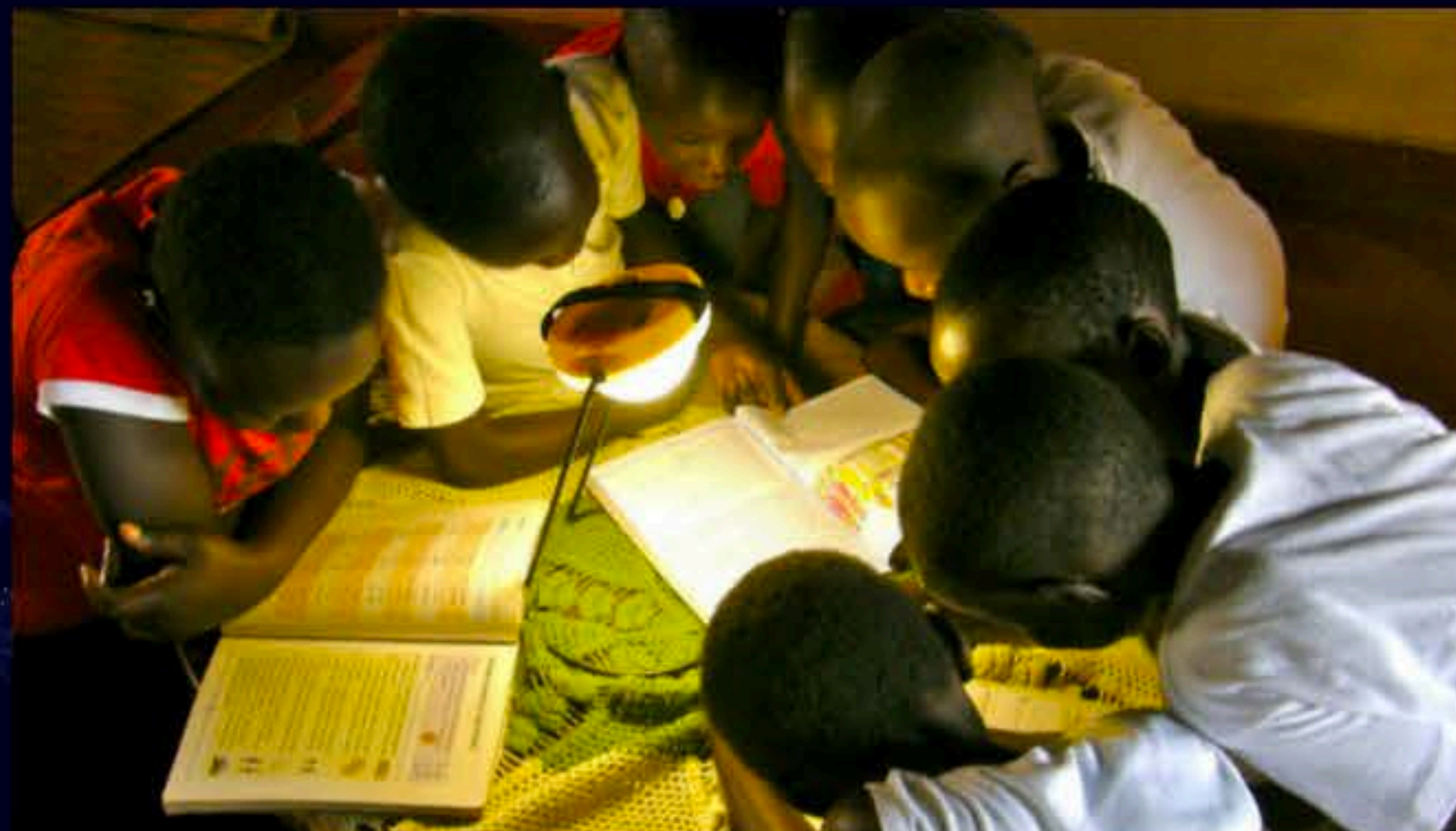
Sencsen

- Külföldi befektetések központja
- A világ egyik leggyorsabban fejlődő városa
- Forgalmás kikötő
- Legnagyobb import-export forgalom

Hong Kong

- Föld egyik legsűrűbben lakott városa
- Nagyon fejlett tömegközlekedési rendszer





AFRIKA

- Túlnépesedés
- Aránytalan demográfiai összetétel
- Hiányos infrastruktúra, rossz körülmények
- Globális megoldás szükséges

Kairó

- Afrika legnagyobb városa
- Sokan élnek nem megfelelő körülmények között
- Nagyon nagy népsűrűség
- Al Azhar park



Lagos

- Nigéria legnagyobb városa
- 2. legnagyobb afrikai város
- Óriási agglomeráció
- Nagyon rossz körülmények

Kinshasa

- Kongói Demokratikus Köztársaság fővárosa
- 3. legnagyobb afrikai város
- Afrika egyik legveszélyesebb városa

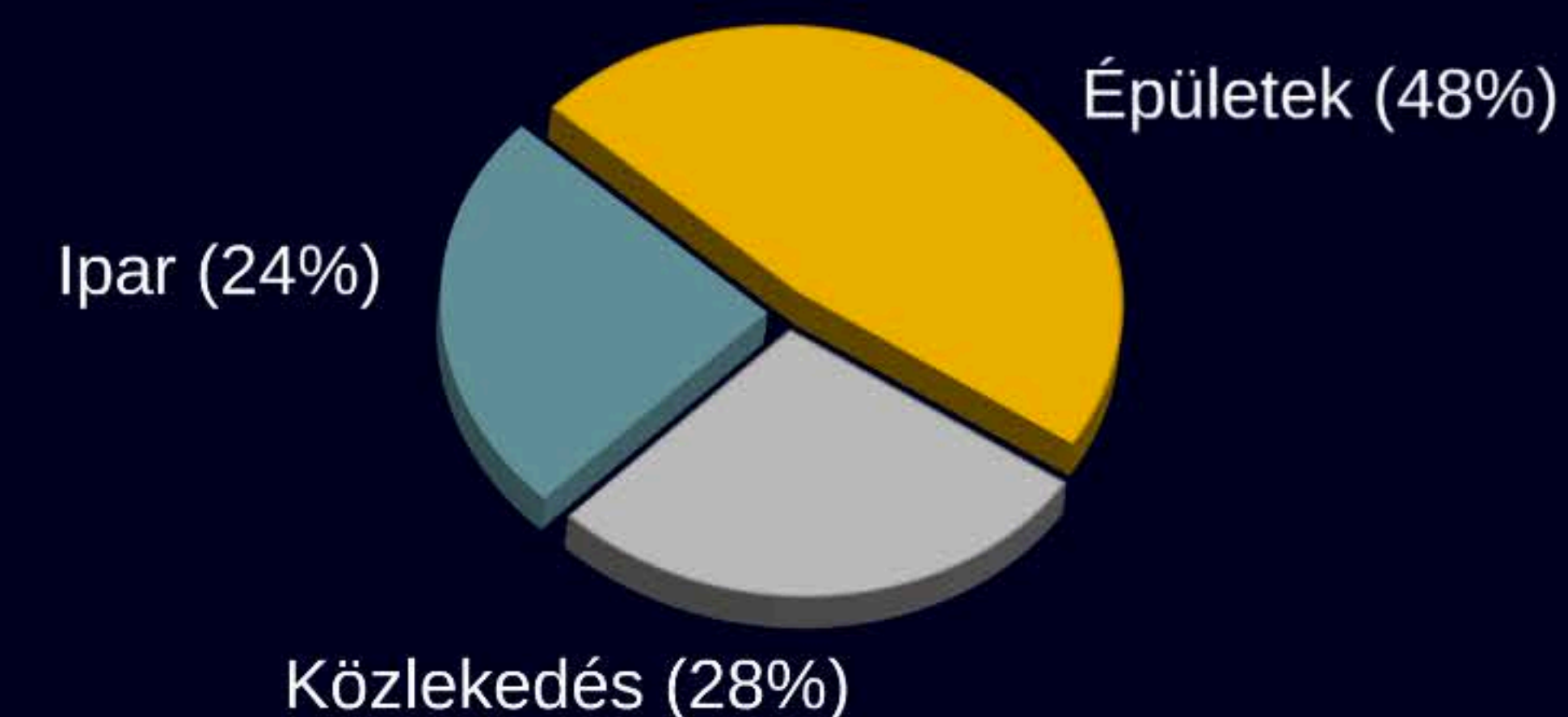


Johannesburg

- Dél-afrikai köztársaság legnépesebb városa
- Afrika gazdasági központja
- Bűnözés
- Közlekedési csomópontok építése

A VÁROSOK KÖRNYEZETÜKRE GYAKOROLT HATÁSA

- Környezetszennyezés
- Klímaváltozás
- Nem megújuló energiaforrások kimerülése
- Energia takarékoság
- Energia felhasználás hatékonyságának növelése
- Megújuló energiaforrások
- Kis változtatással, akár óriási hatás
- Felelősség - környezet tudatos építés



VÁROSOK MEGOLDÁSI JAVASLATAI

- Dugódíj - London (UK)
- Befektetések központba koncentrációja - Portland (USA)
- Parkosítás, zöld területek növelése - Chicago (USA)
- Új iparágak bevezetése, támogatása - Torino (Olasz.)
- Olimpia, turizmus fellendítése - Barcelona (Spanyol.)
- Zöld tető beépítés szabályozása - Torontó (Kanada)
- Kerékpár utak, tömegközlekedés - Bogotá (Kolumbia)
- A világ legélhetőbb városai



ÖSSZEFOGLALÁS

- A XXI. században a városi életnek rengeteg megoldandó nehézsége van
- Szegénység, egészségügyi problémák
- Demográfiai csökkenés vagy növekedés
- Helyi és globális problémák
- Tömegközlekedésben rejlő lehetőségek kiaknázása
- Városok központi szerepe
- Közös megoldás, összefogás szükséges

Köszönöm a figyelmet!

Jegyzetek a diákhoz

1

Velencei Biennálé

- Velence városában (Olaszországban)
- Sokoldalú művészeti fesztivál
- Világ egyik legelismertebb, legrangosabb kulturális eseménye
- Hetven ország alkotói vesznek részt rajta
- Két évenként rendezik meg

2006. évi Velencei Építészeti Biennálé

- Városok, építészet, társadalom
- A történelemben először, a Biennale témája a városok

Richard Burdett

- A 2006. évi Biennálé kurátora, igazgatója
- London School of Economics professzora
- Az LSE Cities és a Urban Age Programme vezető professzora
- Építészeti tanácsadó a londoni vezetésben
- A világ legtöbb nagy városának szerkezetét már tanulmányozta

Miguel Kanai:

- University of Miami kutatója
- Kutatásai feltárják az urbanizáció folyamatainak összefüggéseit, a globalizáció hatását a társadalomra
- A világ népessége városokba koncentrálódik
- A cikkben szereplő 2006-os adatok szerint 75%-ra becsülték a városlakók számát 2050-re
- A legfrissebb 2014-es adatok szerint a növekedés kicsit lelassult
- Egyesült Nemzetek Szervezete 2014-es adatai szerint (2014 – 54%, 1960 – 34%, 2050 – 66,4%, 100 évvel ezelőtt, körülbelül csak 20% a városban lakók aránya)
- Rengeteg egyéb adat is elérhető, területenként változó sebességgel történik az átalakulás (pl.: fejlettebb régiók 85,4%-a fog 2050-re városban élni, a fejletlenebb régióknak csak 63,4 %-a)
- Érdekességgéppen Magyarország adatai is szerepelnek a diagrammon
- Hatalmas méretek miatt felmerülő társadalmi és környezeti problémák
- Helyi, országokra jellemző egyedi és globális, a világ minden részén megjelenő problémák
- Társadalmi egyenlőtlenségek, Környezetszennyezés
- Hogyan tudják az országok, városok kezelni a problémákat? (új közlekedési formák, városi rendszerek, közterek összetartó ereje stb.)

2

- A Föld bolygó éjszakai látványa az űrből nézve
- Fény foltok bizonyos helyeken besűrűsödnek, máshol viszont egyáltalán nincsenek
- Európa központi magja (Észak-Olaszország → Dél-Anglia)
- Észak Amerika (szerkesztett geometriai háló)
- Kelet-Ázsia Csendes-óceáni partvidéke

- Dél-Ázsia (India)
- Üres foltok (Afrika nagy részén, Dél-Amerikában)
- Képen nem látható kapcsolatok (pl.: NYLON – New York és London között)

3

London

- El kellett fogadnia, hogy a nagyobb népesség eltartásához más módon kell hozzá állnia
- Magas épületek épültek → kisebb területen több ember, nagyobb népsűrűség
- Sokak szerint elrontja a város történelmi arculatát
- “London nem alakulhat át egy rossz Dubai másolattá” – Alain de Botton
- 2014-ben Londonba a 20 emeletnél is magasabb épületek közül 263 megépült, 70 építés alatt áll és több száz tervezés alatt van
- ez a 263 épület 14800 lakást tartalmaz, ami a Londonban található lakások számának csupán 7%-a

New York:

- New York City Housing Authority (NYCHA, 1934-től napjainkig)
- Kis és közepes költségvetésű lakások építése
- A legnagyobb államilag támogatott lakóépület fejlesztési projekt Észak-Amerikában
- A város folyamparti területei a betelepülő közösségeknek otthonként szolgálhat
- Összesen 344 új épület épült (403120 lakás)

3

Japán szigetvilág

- Intenzív városi dinamizmus, szinte egy összefüggő városnak látszik az egész sziget
- Idősebb városi rendszere van, ami sok hasonlóságot mutat az Észak Amerikaival és Európaival
- 13,5 millió lakosával a világ legnépesebb városa
- Sűrűn lakott, részeire esett városszerkezet
- Tokió központi régiója az ország területéről bárholnan elérhető pár óra alatt a nagysebességű vasúthálózatnak köszönhetően
- Tokióban a lakosság 80%-a tömegközlekedéssel jár munkába (összehasonlításképpen, ezzel szemben Los Angelesben csak 20%)
- Hatékonyabb, jobban kihasználható növekedési modell
- Tokió ismét elkezdte felfedezni az egyedi jellemvonásait, fejlesztéseket indított (közterületek tervezése, vízzel való kapcsolat felélénkítése)

4

Kína tengerparti része, Dél-Ázsia

- Várhatóan a világ lakosságának a fele ide fog tömörülni
- Mumbai (India legnagyobb dinamikusan fejlődő városa) az Egyesült Nemzetek Szervezete szerint megfogja előzni a növekedésben Tokiót, 2050-re és a világ legnépesebb városa lesz
- Shanghai (“floatin population” – “lebegő populáció” - kb. 5 millió vidékről bevándorló integrálásával járó szociális kihívások)
- Hihetetlen gyors fejlődés, az 1990-es évek óta (amikor csak körülbelül 300 magas épülete volt - 2015-ig közel 20.000 10 emeletnél is magasabb épület épült
- Környezettudatos városrész (Manhattan méretű, a Dongtan szigeten)

- Az embereknek nagyobb személyes térre van szükségük (kevesebb, mint 4 m² jutott egy emberre, ami 2006-ra 12-re nőtt)

5

Afrika

- Csak tompa fénypontok
- Több millió ember él itt is városokban tömörülve
- Hiányos az elektromos hálózat, az emberek néhol csak minimális infrastruktúrát élvezhetnek (egész Afrika energia fogyasztás 52 kWh/fő – 791 millió emberre leosztva, New York energia felhasználása pedig 2050 kWh/fő 19,5 millió emberre leosztva)
- A demográfiai nyomás folyamatosan nő
- Nagyon sok a fiatal lakos, aránytalan a népesség eloszlás → globális egyensúlyhiány a műveltségben, a jövedelem arányokban
- Egyiptomban 20 másodpercenként születik egy új gyerek
- Kairóban az emberek egy nagy része előírásoknak nem megfelelő épületekben él, ahol személyenként átlag 1 négyzetméter szabad terület jut (Londonban ez közel ennek az 50-e)
- Al Azhar park (zöld felületet biztosít az óvárosban, szociális és esztétikai értékeket hoz létre)

6

Johannesburg

- Afrika gazdasági és kulturális motorja, afrika egyetlen hivatalosan is elismert világvárosa
- Kb. 1 millió lakos
- Dél-afrikai Köztársaság legnépesebb városa
- A bűnözés az 1990-es évek elején elszaporodott a városban → sok ingatlant elhagytak tulajdonosaik, a cégek és intézmények közül is sokan a város szélére kényszerültek
- A világ egyik legveszélyesebb városa
- A városvezetés célul tűzte ki a bűnözés visszaszorítását, a faji elkülönülés feloldását, a félelem és az AIDS felszámolását
- Biztonsági kamerákat szereltek fel az utcasarkokra, stabilizálták a gazdaságot
- Közlekedési csomópontok épültek
- Sokan mindezek ellenére biztonsági kamerák, kerítések mögé kényszerülnek élni
- Populációja folyamatosan növekszik (ha ez a tendencia tovább folytatódik, a népesség száma meg fog kétszereződni)
- Exponenciálisan növekedő népesség Afrikában, problémák (2030-ra a városi lélekszáma meghaladja majd Európáét)
- A túlnépesedés problémája globális szintű beavatkozást és megoldást kíván

7

A városok környezetükre gyakorolt hatása

- A városok óriási hatással vannak a környezetükre (Emberek milliói utaznak autópályákon, az épületek fűtése és hűtése hatalmas energiát igényel, sokan akár a világ másik feléről rendelnek maguknak élelmet, használati tárgyakat stb.)
- A városok használják fel a legtöbb energiát, bocsájtják ki a legtöbb káros anyagot

- A világ energia felhasználásnak majdnem felét az épületek üzemeltetése meríti ki, azon belül is több, mint kétharmad arányban a fűtés, illetve a használati melegvíz előállítása
- Klíma rohamos változása, nem megújuló energiaforrások kimerülése
- A fejlett országok városainak van a legnagyobb felelőssége, mivel ott a legnagyobb az egy főre vetített energia felhasználás, illetve a környezetszennyezés,
- Kis változtatással is óriási hatást érhetünk el (sok ember a városokban, sok kicsi sokra megy...)
- A környezet tudatos építés, nekünk, építészeknek a feladatunk
- A fokozódó környezetszennyezés csökkentésének, a természeti erőforrások fenntartható alkalmazásának rövid távon leghatékonyabb módja az energiatakarékosság és a felhasználás hatékonyságának növelése
- Cél, hogy egy épület minél kevesebb energia felhasználásával legyen képes működni és ennek mennyiségének minél nagyobb részét saját maga legyen képes megújuló energiaforrások felhasználásával előállítani

8

Megoldások:

- London dugódíjat vezetett be a magánjárművekre a városközpontban (csökkenő forgalom és légszennyezés, befektetések a tömegközlekedésben, a busz használat a duplájra nőtt)
- Egyesült Államokban bizonyos városok, pl.: Portland megpróbálták megállítani a városok hatalmas horizontális terjeszkedését azzal, hogy a befektetéseket a városközpontba szorították, kisebb távolságok, kevesebb autó stb.)
- Chicago: parkokat épített, fákat telepített, belvárosi lakásokat épített
- Torino: ösztönzi az új technológiai iparágak fejlődését, ezzel fenntartja a szociális és gazdasági értékeit a városnak a gépjárműgyártás hanyatlásának ellenére
- Barcelonában a sikeres városvezetése 20 év alatt, 3 egymást követő polgármester munkájának köszönhetően a GDP-t 38%-al növelte, megháromszorozta a turizmus számát (évi közel 10 millió fő)
- Torontóban az 2000 m²-nél nagyobb épületeknek kötelező 20 és 60% közötti zöld tető beépítést létesítenie 2012 óta
- Bogotá lecsökkentette autósforgalmát, rengeteg új lakost integrált be, kialakította a Transmilenio nevű gyorsforgalmi busz rendszert, bicikli utakat, parkokat létesített
- A több mint 6 millió lakosú város lakóinak az élete alapjaiban véve változott meg
- Világ legélhetőbb városai (sokáig Torinó... ma Bécs, Zürich, Auckland (Új-Zéland), München, Vancouver (Kanada))

Városfejlesztés a globális városba tömörülés korában

Richard Burdett és Miguel Kanai

Néhány évtized telt el azóta, hogy megállapítottuk, a világ egy egyszerű rendszer. Egységbe rendezett, összefonódó, de mindezek mellett kicsi és törékeny. Napjainkra nyilvánvalóvá vált - az emberiség történelmében először -, hogy bolygónk népességének nagyobbik része már városi életet él. A becslések szerint ez a tendencia folytatódni fog: a világ népességének 75 %-a 2050-re városokba fog koncentrálni, még hozzá elsősorban megapoliszokba, vagyis országokon és földrészeken végigfutó, tömbökbe egyesült városokban, régiókban fog élni sok-sok millió ember.

Milyen következményekkel járnak ezek az óriási méretek a városok lakói, illetve azok tervezőinek számára? Hogyan tudja kezelni az emberiség fennmaradását évszázad óta szolgáló városi modell a „városiasodásnak” ezt a kialakuló új, összetett formáját, annak amit a 21. század masszív globális urbanizációja hoz számunkra? Milyen komplex kapcsolat van a városi forma és a városi élet között? Hogyan kell beavatkozni, hogy pozitív változásokat érzünk el? Ezek a legfőbb kérdések, melyeket a világ több mint 100 városának építészetét bemutató 10. Velencei Biennálén kutattunk.

A végletekig sűrített városi paradoxon összecsapásokat és ígéreteket, feszültségeket és feloldásokat, társadalmi kohéziót és kirekesztést, városi vagyont és nagy nyomort is magában foglal. Az egész nem más, mint egy óriási sokdimenziós térbeli egyenletet, amit a demokratikus lehetőségek keretein belül kell megoldanunk. Végso soron ugyanis az a forma, amit a társadalomnak adunk befolyásolni fogja a mindennapi életét mindazoknak, akik szerte a világon a városokban élnek és dolgoznak. Ha például létrehozunk egy kis sportközpontot, kulturális központot vagy akár egy nyitott közterületet, parkot egy nyomornegyed szívében, az "megtisztelt" a létét egy hátrányos helyzetű közösségnek és alapjaiban tudja megváltoztatni az ott élő emberek életét.

Építéssként, tervezőként és városfejlesztőként nap mint nap elkötelezzük magunkat az emberek szociális kapcsolatát lehetővé tévő infrastruktúra tervezése mellett, ugyanakkor még az is megtörténhet, hogy ez válik forrásává a különbözőségeknek és az elnyomásnak.

A világ városainak globális és lokális változásaira fókuszálva, megvizsgálva, hogy az új közlekedési formák és városi rendszerek hogyan tudják elősegíteni a szociális igazságot és egyenlőséget, felismerve a kapcsolatot a városformák és a fenntarthatóság között, illetve megértve a közösségi terekben meglévő összetartó erő lehetőségeit, ez a kiállítás egy nemzetközi perspektívát mutat be a városokban megjelenő közösségi építészet szociális értékeiről.

Képzeljük csak el a Föld éjszakai látványát az űrből nézve! Az óriási sötét foltok és a fény sávok kiválóan visszatükrözik a földrészek városszerkezetének kiterjedését és az ember ökológiai lábnyomát a Földön. Ez a szimulált, mégis erőteljes látvány visszatükrözi a kiterjedt városiasodás állapotát. Ha tehát úgy tekintünk a villamos energia felhasználás ily módon látható sűrűsödési területeire, mint az emberi települések ábrázolására, akkor mindez egy nagy volumenű és komplex mintát mutat meg számunkra a városok elhelyezkedéséről. Azonnal látható például, hogy Európa nagy részét keresztül-kasul ilyen városok által formált tömbök szabdalják, s ennek egy központi tömbje kirajzolja a kontinens urbanizált magját Dél-Anglia és Észak-Olaszország között.

Észak-Amerikában - a sivatagokat kivéve - az Egyesült Államoknak óriási részei majdhogynem szerkesztett geometriai hálóra illeszthetőek, mely összeköti Kanada és Mexikó részeit is. Ez a térbeli folytonosság jól illusztrálja a fejlett városok és régiói közötti nagyfokú egységbe rendeződést.

Létezik azonban sok egyéb típusú egymásra utaltság és folytonosság is a kontinenseken belül és azok között is (a témát Saskia Sassen gondosan kidolgozta a tanulmányában), melyek szemmel nem láthatók ezeken a képeken. Gondoljunk csak például a világ legforgalmasabb útvonalán, a New York

és London között közlekedő utasok éves számára, s ez csak a jéghegy csúcsa a két város gazdasági, szociális és kulturális kölcsönhatását tekintve. Ezt az egységes, nemzeteken túlmutató "teret" a tudomány és a közösségi média 'NYLON'-nak nevezte el (New York – London).

A már ismertett újszerű, fogalmazzunk úgy, hogy "kiterjesztett" városiasodás ismeretében érthető meg a két város mai fejlődése is, hiszen mindkettő sok éven át tartó hanyatlás után kezdett el fejlődni, helyi kultúrájuk és gazdaságuk bővüléséhez pedig nagyban hozzájárult a betelepült különböző nemzetiségű közösségek által hozott sokszínűség is.

Londonnak úgymond újra fel kellett találnia magát, mint város. El kellett fogadnia, hogy a növekvő népsűrűség számára magasabb épületekkel és új házakkal biztosíthatja csak, hogy a következő 15 évben várható újabb 800.000 lakosnak lakhelyet nyújtson.

New York városa ismét elkezdett állami beruházások keretében létesített és megfizethető áron értékesített lakásokat építeni (az utóbbi négy évtizedben először hirdettek meg e célból tervpályázatot idén) továbbá újra felfedezték, hogy a város folyam-parti területei is otthonként szolgálhatnak a betelepülő legkülönbözőbb közösségek számára.

Észak Amerikán és Európán túltekintve felfedezhetünk egyéb területeket is, ahol hasonlóan intenzív városi dinamizmus található. Távolról nézve az egész Japán szigetvilág – amelynek viszonylag idős városi rendszere sok hasonlóságot mutat az észak-amerikaival és az európaival – szinte egyetlen folytatódó városnak látszik. Ennek eredményeként Tokió központi régiója a nagysebességű vasúthálózatának köszönhetően az ország területén belül bárholnan elérhető néhány óra alatt.

Tokióban a lakosság közel 80 %-a tömegközlekedéssel jár munkába (az összehasonlítás kedvéért Los Angelesben ezzel szemben az emberek 80 % a saját autóját használja). Ez a megoldás a mai világban a legnagyobb városi területekre alkalmazhatóan szolgál a növekedésre jobban kihasználható és hatékonyabb modellként (több, mint 30 millió lakos számára).

A gazdaság sokáig tartó viszonylagos stagnálása után Tokió ismét elkezdte felfedezni két jellegzetes sajátosságát: az itteni építészeket és tervezőket ismét a közösségi terek tervezésének problematikája felé fordultak, különös tekintettel a sűrűn lakott és hatalmas mega-város vízzel való kapcsolatára.

A világ térképén egyértelműen ábrázolódnak Dél-Ázsia és Kína gyors ütemben formálódó tengerparti részei is. Ezeken a területeken várhatóan a világ lakosságának közel fele fog tömörülni pár évtizeden belül. Az Egyesült Nemzetek Szervezete szerint Mumbai – India legnagyobb dinamikus fejlődő központja – 2050-re megfosztja majd Tokiót a „világ legnépesebb városa” címtől, ugyanakkor itt távolról sem látszódnak ennek a gyors fejlődésnek olyan kézzelfoghatóan jelei, mint Kína legnagyobb városaiban.

Shanghaj ma a világ leggyorsabban növekedő városa, habár Peking is rendkívül intenzíven készül a közelgő 2008-as olimpiai játékokra. Miközben Shanghaj küszködik a mintegy 5 milliós „lebegő populáció” (vidékről bevándorlók) integrálásával járó szociális kihívásokkal (nagyobb népesség, mint Milánó teljes lakossága), ez a szám lélegzetelállító sebességgel a város magassági és szélességi bővülését eredményezi. Majdnem 3000, több mint 10 emelet magas épület található a városban (összehasonlításképpen ez a szám 10 évvel ezelőtt csupán 300 volt). Shanghaj tervei között szerepel 280 új földalatti állomás létesítése és az új - Manhattan méreteivel megegyező - környezettudatos városrész kiépítése Dongtan szigetén. Mindez válasz az elmúlt évek kevésbé jól koordinált fejlesztéseire, elsősorban az üzleti negyedben épített hatalmas Pu dong torony létrehozására.

Ezt a növekedést nem csak a migráció, hanem a már ott élő lakosság igényei is alátámasztják. Az embereknek nagyobb személyes térre van szükségük. Egyetlen ember átlagos tere az utóbbi évtizedben megháromszorozódott, kevesebb, mint 4-ről több, mint 12 négyzetméterre nőtt, ami még mindig szerény szám a nyugati országok hasonló viszonyaival összehasonlítva.

Shanghai és Kína után Shenzhen a legismertebb több milliós nagyváros Kínában. Mindegyiknek saját reptere, operaháza van, s mindegyik jóformán az elmúlt pár évtizedben jött létre a történelem eddigi legnagyobb vidéki embertömeg beáramlása következtében. A gyors városiasodás azonban nem mindig alkot párhuzamot a gazdasági növekedéssel és az átfogó infrastrukturális hálózat kiépítésével Ázsia Csendes-óceán felőli részén.

Afrika középső és tengerparti vidékein csak tompa fény-csoportokat láthatunk éjjel, ugyanakkor ezek az itteni nagyvárosi agglomerációk, melyek több millió lakosnak adnak fedezet a fejük fölé. A fejletlen elektromos hálózat jól mutatja, hogy ezekben a városokban az emberek néhol csak a minimális infrastruktúrát kapják meg.

A demográfiai nyomás továbbra is nő. 2015-re Lagosban óránként 67, Kinshasában 23 új lakos fog világra jönni. Ennek következtében a déli félgömbön aránytalanul fog eloszlani a fiatal népesség, s ez összefüggésbe hozható a globális egyensúly felborulását jelző egyes szociális mutatókkal is, ilyenek például a műveltségi és a jövedelmi arányok.

Egyiptomban 20 másodpercenként születik egy gyerek és rengeteg ember költözik Kairóba a családjával. Ebben a városban több, mint 60 %-a populációnak egyszerű, előírásoknak nem megfelelő házakban él, s az akár 14 emelet magas házakban élők számára átlagosan személyenként mindössze 1 négyzetméter szabad terület jut (a kontraszt bemutatása kedvéért: minden londoninak ennek közel ötvenszerese áll rendelkezésére). Ezért jöttek létre az olyan fejlesztések, mint például az Al Azhar park, mely „zöld tüdő” Kairó óvárosának közepén, s így gyönyörű építészetén túlmutat szociális értéke.

Még Johannesburg, Afrika gazdasági és kulturális motorja is meg van szorulva a jelenlegi infrastrukturális szintjén, a mostani állapotok ismeretében populációja közel meg fog kétszereződni évtizedeken belül. A város folyamatosan küzd a bűnözés, a félelem, a faji elkülönülés és az AIDS felszámolásával. Akadnak próbálkozások, az elhagyott belváros újraneépítésére, ahonnan az elmúlt évtizedben számos üzlet elmenekült névtelen városszéli területekre. Kis léptékű projektek keretében fejleszteni kezdték a közlekedési csomópontokat (pl.: taxi állomások), így segítve elő az emberek visszaáramlását azokba az övezetekbe, melyek eddig biztonsági kapuk és zárt közösségek miatt rejtve maradtak.

A szociális rizikó exponenciálisan növekedő tendenciát mutat, s ez globálisan sürgős kérdést vet fel Afrika túlterheltsége tekintetében. Egy kontinens, ami előre láthatóan 2030-ra városi lélekszámában meghaladja majd Európát. Bizonyost, hogy ez a túlnépesedési probléma globális szintű beavatkozást és megoldást kíván.

A növekvő demográfiai teher és a természeti erőforrások egyre rohamosabb kiaknázása óriási nyomással nehezedik a városok környezetére. Minden szemszögből nézve a városi életnek jelentős következményei vannak a bolygónkra nézve: emberek milliói utaznak nap mint nap autópályákon, az épületek hőszabályozása energiát igényel, sokan akár a világ másik feléből rendelnek maguknak ételt. A fejlett gazdaságokban az energia felhasználásának több mint felét az épületek fenntartására használják el és további 25 %-ot emészt fel a közlekedés. Az energia felhasználásának kis megváltoztatásával tehát óriási hatást érhetünk el akár globális méretekben is, hiszen a városok használják fel legnagyobb részben a nem megújuló energiaforrásokat és bocsátják ki a legtöbb káros anyagot. Ebben a kérdésben a fejlettebb országok városainak van a legnagyobb felelőssége, hogy jó példát mutassanak világszerte. Az egy főre vetített energia felhasználás és a globális felmelegedést előidéző károsanyag-emisszió ugyanis ezekben az országokban a legmagasabb a világon.

London - Szingapúrt követve - bevezette a dugódíjat a város központjában közlekedő magán gépjárművekre. A kezdeményezés érezhetően csökkentette a forgalmat és a légszennyezettséget, és pozitív hatással volt a tömegközlekedés növekvő fejlesztésére (a buszok kihasználtsága a kétszeresére növekedett az elmúlt 5 évben), a jó minőségű közterek kiépítésére, illetve a régiek megújítására is.

Szerte a világon több város is megvizsgálta ezt a lehetőséget, s a mintát követve Stockholm lehet a sorban következő európai főváros, ahol bevezethetnek egy hasonló rendelkezést.

Az Egyesült Államokban bizonyos városok - mint például Portland – azzal szabnának gátat az amerikaiak vágyát tükröző horizontális terjeszkedésnek, hogy az aktív gazdasági és pénzügyi zónáknak a városközpontokba szorítsák.

Az elmúlt évtizedben Chicago új színvonalra emelte az általános életkörülményeket azzal, hogy parkokat épített, fákat telepített, belvárosi lakásokat épített, így olyan modellt hozott létre a polgári vezetésben és a városi beavatkozásokban, ami leginkább az 1990-es évek barcelonai sikereihez hasonlítható.

A városi vezetők egy egész generációja mutat egyre nagyobb érdeklődést az iránt, hogy foglalkozzon ezekkel a problémákkal, a példának hozott települések ugyanis jól alkalmazkodnak a jelenkori társadalmi kihívásokhoz, kezelni tudják a külföldiek nagy méretű beáramlását, vagy épp a demográfiai számok csökkenését. Torinó gépjármű gyártása hanyatlásnak indult, így a város egyes politikáival új technológia iparágakat ösztönöz, hogy megőrizhesse addigi szociális és gazdasági arculatát.

Ez a kezdeményezés hasonlatos ahhoz a példaértékű programhoz, mely a közterek fejlesztését és a nyilvános művészetet érintő befektetéseket szorgalmazta, valamint a 2006-os téli Olimpiát átformáló beruházásokhoz.

Barcelona dokumentált városi fejlődése, mely 20 év alatt három egymást követő polgármester munkája nyomán valósult meg a város tartós gazdasági növekedéséhez vezetett. A GDP 38 %-al növekedett az 1992-es Olimpiai játékok megrendezése óta, a turizmus pedig közel évi 10 millió látogatót elérve megháromszorozódott.

Mindez csak néhány példa volt a városi vezetés közvetlen jelentőségének növekedésére világszerte, a növekvő polgári összefogásra az Egyesült Államokban, valamint a kínai nagyvárosok kormányzati kezelésére, mely szociális reformok révén kevésbé engedi meg az elkülönült lakóövezetek kialakulását, s ezzel jobb munkaerőpiacot eredményez.

Az elmúlt 20 év leginnovatívabb városi beavatkozásaira Latin-Amerikában került sor, annak ellenére, hogy maga a régió makrogazdasági problémákkal és széles szociális egyenlőtlenségekkel küzd. A braziliai Curitiba kiváló példáját követve meglepő módon talán Bogota alkalmazza a legjobb gyakorlatot polgári egyenlőségének tekintetében. Egy sor egymást követő polgármester a települést, mely fulladozott a külterületekről beáramló rengeteg új lakosban, sikerült átalakítani egy nyugodt, rendezett várossá, mely továbbra is árasztja magából a Latin-amerikai kultúrára jellemző szenvedélyt és változatosságot. Most, néhány év elteltével, a városvezetés bevezette a hatékony Transmilenio gyorsjáratú busz rendszert (részben lecserélve a mikrobuszok szennyező és kaotikus rendszerét), új bicikli utakat, parkokat és közterületeket épített. Alapjaiban változott meg a több mint 6 millió lakos mindennapi élete amellet, hogy látványosan javultak az életkörülmények és csökkent a bűnözés mértéke.

Az ENSZ nemrégiben Sao Paolot, ezt a 16 milliós lakosú és 6 millió autót birtokló várost emelte ki pozitív példaként a városfejlesztések terén, rámutatva az iskolák, közérdekű célokat szolgáló intézmények és a tömegközlekedés fejlesztésének hatására, melyek elősegítik a kevésbé tehető lakosok életkörülményeit is.

Caracas egy olyan város, melynek agglomerációs övezete Petare az egyik legnagyobb Venezuelában, több mint 1 millió emberrel, akik szorosan egymás mellett álló emeletes házakban élnek, sok esetben vezetékes ivóvíz, vagy csatornázás nélküli otthonokban. Több figyelemre méltó kísérletnek lehettünk tanúi a város területeinek szociális és térbeli újraértelmezését tekintve.

Burkolatlan, kátyús, gyakran sártengerré váló utak közül emelkednek ki az akár 39 emelet magas épületek, melyek aztán magukkal vonják a környező úthálózat, vízvezetékek és csatornahálózat korszerűsítését is a sűrűn lakott városi környezet lakosai számára. A város szegényebb negyedeiben kisebb egészségügyi központokat alakítanak ki (elsősorban nők számára), illetve közösségi konyhák segítségével támogatják az ott élőket.

A tizenévesek körében különösen magas bűnözési ráta az egyik legfőbb ok az aggodalomra egy ilyen, fiatal és munkanélküli lakossággal, problémás iskolarendszerrel és könnyen beszerezhető drogokkal teli metropoliszban. A város egyik legszegényebb környékén pusztán egy edzőterem építésével sikerült a fiatalokat megnyerni és ily módon csökkenteni a bűnözést. Ez és más példák (mint például a sao pauloi iskola építés, mely hasonló hatással volt a bűnözésre) ugyanakkor nem feltétlenül jelentenek közvetlen kapcsolatot az építészet és a társadalmi problémák megoldása között, viszont rávilágítanak egy törékeny, mégis fontos momentumra, az épületek tervezésének társadalomra kifejtett hatására.

Részleges és nem teljes körű felmérésünkből látható, hogy korunkban a világ városainak állapota átlagos, ezzel együtt sürgősen megoldandó új problémákat vet fel, miközben ígéretes újításokat is felkínál mind funkció és kapacitás tekintetében, mind a városi formák és módszerek újragondolásában.

Mindazonáltal minden egyes város a saját egyedi és összetett kihívásaival kénytelen szembenézni. Vannak persze gondok, melyekkel mindegyiknek meg kell küzdenie, hogy szociálisan és ökológiailag élhetővé váljon. A probléma talán egyszerűsíthető, ha megvizsgáljuk, hogy apró feladatok megoldása hogyan segíthet a betelepülő tömegeknek ezeken a sűrűn lakott és korlátozott erőforrásokkal rendelkező területeken. A feladatok ebben a komplex gazdasági és szociális kölcsönhatásokkal teli környezetben és az egymást erősítő beavatkozások kidolgozásával kezelendők a következő elvek alapján.

A XXI. század városainak egyre inkább fel kell ismerniük központi szerepüket az elfogadás és igazságos bánásmód terén illetve a kirekesztéssel és konfliktusokkal szemben.

Sűrű és átfogó fejlesztésekkel vissza kell tudniuk szorítani a problémákat nemzetközi szintre, hogy így ne erősítsék a széthúzást.

Fizikai megjelenésükön keresztül támogatniuk kell egy összetett és integrált közeg létrejöttét az emberek és a terek között, mellyel a gettók és a gazdag negyedek, az öregek és a fiatalok, a feketék és a fehérek szétválasztását akadályozhatják meg.

A tömegközlekedésben rejlő lehetőségek kiaknázása nem csak az energetikai, hanem a gazdasági és szociális előrehaladást is segíti. A lakosságot szép és elérhető építészeti alkotásokkal, közterekkel inspirálni lehet.

Jó terveken keresztül az államok és városok a polisz alapvető feladatait ellátva demokratikus környezetet kell teremtsenek annak a több mint 4 milliárd ember számára, akik a XXI. század végére szinte mind városi lakosok lesznek.

A 10. Nemzetközi Építészeti Biennálé célja, hogy meghatározza és belássa ezeket a kihívásokat és lehetőségeket. Nem egy univerzális megoldás megteremtése a fő cél, hanem, hogy az építészek és a várostervezők cselekedjenek, részt vegyenek egy fenntartható és igazságos világ megalkotásában.