

# Ex vicc! Budapesti kilátások<sup>1</sup>

Szöveg: FLEISCHER TAMÁS Illusztráció: SZÜCS ÉDUA

## ■ Tisztelt Hölgyeim és Uraim!

Előadásom témája: mihez kezdünk a budapesti Duna-part felújításra szoruló épületsorával, elsősorban is a budai oldal tízemeletes, részben a Várhegyre, részben a pesti hasonló ház-sorra néző épületszalagjával? Rövid történeti visszapillantással kezdem. A 21. század elejére már kész tervek voltak a szóban forgó épületsor Vár felőli oldalának, az akkori úgynevezett alsó rakpartnak a kétszer kétszörös gyorsforgalmi úttá történő bővítésére. (Azért nevezték rakpartnak, mert akkoriban az épületek helyén még víz folyt: itt húzódott a lefedetlen Duna medrének a széle.) Az építkezés megindulását sok vita övezte; városrendezési, környezeti, közlekedési, gazdasági érvek csaptak össze a kérdésben. A megoldást végül egy nemzetközi befektetőcsoport megjelenése hozta meg. Az általuk elkészített megvalósíthatósági tanulmány ugyanis rávilágított arra, hogy mindaddig nem lehet rentábilis a tíz kilométer hosszú rakparti gyorsforgalmi út megépítése, amíg az kizárólag az út egyik oldalán, tehát csak a parton képes pezsgésnek indítani a gazdaságot, és a víz felőli oldal kihasználatlan marad. Ezen a problémán segített az új terv, amely nem hat-nyolc méterrel, hanem nyolcvan-százhusz méterrel szélesítette ki a rakpartot, pontosabban ilyen szélességben cölöpökre helyezett vasbeton földemmel fedte be a folyót. Így az út Duna felőli oldalán kialakíthatóvá vált az a számos irodaépület, három minisztériumot, tizennyolc parkolóházat és két bevásárlóközpontot magába foglaló tízzintes épületsor, ami gazdaságossá tette a rakparti út által kiszolgált térséget. A legnagyobb érdeklődés a tömb Duna felőli oldala, a lakókombinátok és szállodák számára értékesíthető, egé-

szén a víz széléig nyúló telkek iránt mutatkozott.

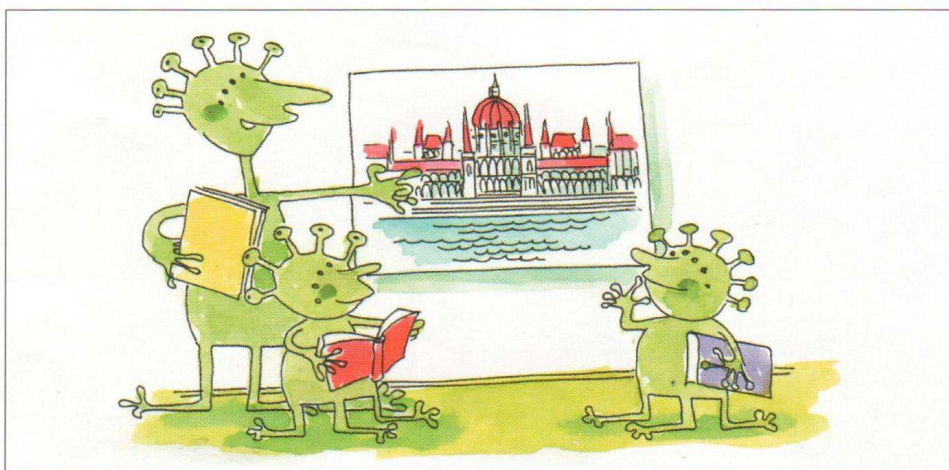
Annak idején a terv komoly viták forrása volt. Még a Főpolgármesteri Hivatal is sokáig nehezményezte a budai Vár-oldal (a korábbi úgynevezett világörökség) eltakarását, illetve később a keleti lejtő lakóparkosítását. A tiltakozások másik oka az volt, hogy a beépítéssel megszűnt a Duna-part korábbi közterületi jellege, azóta a vízhez kizárólag a Batthyány tér és a Műegyetem előtt meghagyott öböl és kikötő területén, illetve a hídfőkben, köztük a 21. században épült tizenhét híd hídfőjében lehet kijutni. Az említett hidak azonban jó húsz évvel később épültek csak meg, uniós támogatással, akkor, amikor a pesti oldalon is elkészült a parti 120 méteres sáv hasonló beépítése. Ily módon ugyanis a Duna nyílt vízfelülete 180 méter szélességűre csökkent, ami már beleillett az Európai Uniónak a tagállamok fővárosai számára készített úgynevezett főfolyókra vonatkozó ajánlásába (Szürke Könyv), és így Budapest támogatásként ingyen hozzájuthatott az éppen akkor új konstrukciókra lecserélt tizenhét külvárosi Szajna-hídhöz. Kizárólag a hídelemek vízi úton történő ideszállításának a feltételeit kellett a magyar költségvetésből biztosítani (Szajna-Majnacsatorna).

A pesti oldal parti épületsorának legjelentősebb épülete 2034-ben készült el. Az egykori Parlamentet (ma-

Korona Plaza) a Duna felől eltakaró palota az Európai Ügyek Minisztériumának készült (ma a Budapesti Főkormányzó Hivatala). A negyvenes évek, összhangban azzal, hogy a maradék kőolaj- és földgázkészletek közlekedési és energetikai célú felhasználását a 2041-es világegyezmény megtiltotta, jelentős változást hozott ennek a térségnek az életébe is. Mind a budai oldalon (Demszky Gábor sétány) mind pedig Pesten (Rogán Antal sugárút) megszűnt a Dunával párhuzamos gépkocsiforgalom, a korábbi útfelület teljes parkosítása mellett ekkor épült ki a gyalogoslétesítmények és a villamos-pálya ma is ismert együttese.

Budapest további fejlődését jelentősen befolyásolta a rákövetkező két évtizedben az európai politika alakulása. Mint tudjuk, 2009-ben az uniós soros albán elnöke jelentette be az Európai Unió megszüntetésének programját. A hivatalos indoklás szerint az uniós léte „akadályozta az európai regionalizálódás kiteljesedését, mert fenntartotta és erősítette az uniót alkotó negyvenhat tagállam állami szintű közigazgatását”. Első ütemben, 2011-ben a hatvan legfejlettebb régió lépett ki az unióból, de megmaradt a kizárólagos joguk arra, hogy eldöntsék, a további 285 régió közül melyek elegendően fejlettek ahhoz, hogy ugyancsak kilépjenek a szövetségből. Így a megszűnési folyamat (Tirana-csomag) végrehajtása végül is 18 évig tartott.

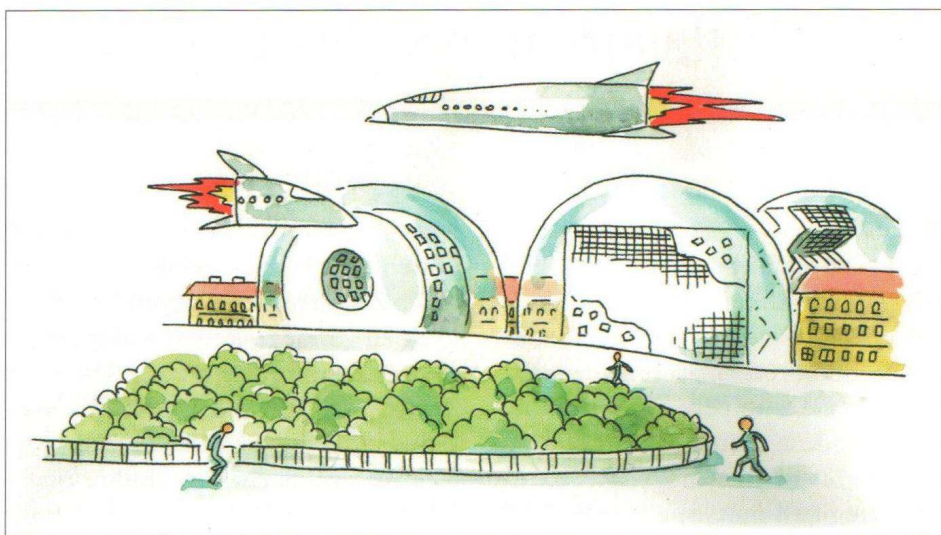
Ebben az időszakban valóban lendületet kapott a budapesti (közép-Kárpát-medencei) régió vagy mai hi-



<sup>1</sup> A Duna-part problémáiról rendezett 2104. május 1-jei konferencia vitaindító előadása

vatalos nevén Budapesti Főkormányzóság fejlődése. Ehhez hozzájárult, hogy egy időre Budapest adott otthont a Kelet-Európai Unió Ideiglenes Bizottságának, sőt közel egy évtizedre a Szűkítési Főbiztos Hivatala is a Duna partjára telepedett át. A régió legfőbb részét a budapesti agglomeráció alkotja, amely mára egybeépült a korábbi elővárosokkal (Miskolc, Debrecen, Szeged, Pécs, Veszprém, Tatabánya, Besztercebánya) és közvetlenül kapcsolódik a bécsi és pozsonyi agglomerációhoz. A régió térszerkezetének gerincvonalát három metropolisten-gely alkotja, az egyelőre Vác–Szekszárd, Tatabánya–Kiskunfélegyháza, és Veszprém–Füzesabony között megépült metróvonalakkal és a lényegében ugyanezeket a tengelyeket erősítő, de távolsági közlekedést biztosító nagy sebességű vasúti vonalakkal. Ez a (valamiért Csillag-szerkezetnek nevezett) rendszer történelmi örökségnek tekinthető, a vasútvonalak ugyanis a száz éve autópályáknak megépített betonszalagokra épültek rá, átörökítve számunkra azok nyomvonalát.

A főkormányzóságban élő közel hatmillió ember 76 százaléka lakik a gyorsvasúti megállóhelyek 25 perces elérési körzetén belül, ami kiemelkedően jó közlekedési ellátottságot mu-

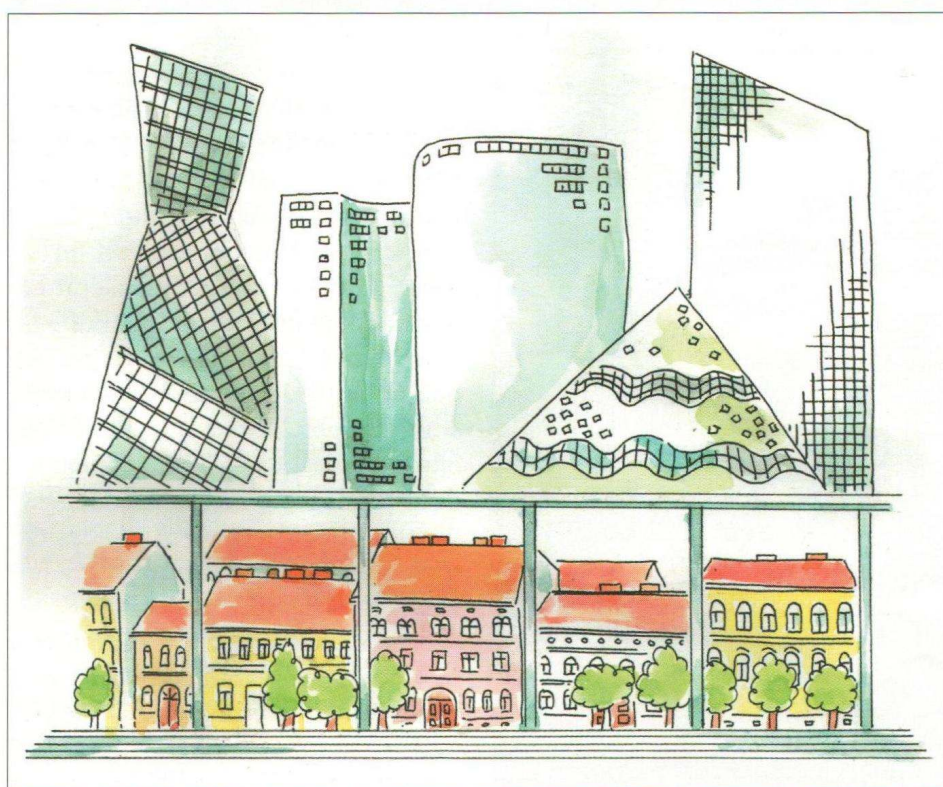


tat. A gondot mégis az okozza, hogy éppen a közlekedési rendszer kiépülte óta megfordult a vonzásirány: az emberek menekülnek olyan térségek felé, amelyek közlekedési rendszere ugyan kevésbé fejlett, viszont éppen ezért nyugodtabb élet lehetőségét ígéri.

Kissé hosszasan soroltam az ismert történelmi eseményeket, de most visszatérhetünk a Duna partjára. Az újfajta migrációval szorosan összefügg az a változás, amit az elmúlt 21. században oly népszerű Duna menti épületsor használatában, különösen a régebben épült budai oldal esetében manapság tapasztalunk. Nemcsak a

korábbi parkolóházak alakultak át mára raktárhelyiségekké, nemcsak az irodák közül áll egyre több üresen, de az egykor oly divatos panorámás lakások iránti kereslet is erősen csökken. A folyamatot erősíti az épületek fizikai leromlása, elhanyagolt állapota. Hogyan lehetne megállítani a budapesti Duna-part értékvesztését? Miközben mindenki az épületek felújításának a lehetőségét keresi, merész javaslatot dolgozott ki egy fiatal építészekből és környezetvédőkből álló csoport. Eszerint a Duna-part értékének javítása céljával ők nem laszítanak, hanem éppen ellenkezőleg, felgyorsítanák a kilencvenéves épületek leromlási folyamatát. Szerintük fokozatosan le kellene bontani ezeket a házakat, és vissza kellene építeni a több száz éves partvonalat. Ebben az esetben a város újra a korábbi rakpart, a csillapított forgalmú és parkosított Demszky Gábor sétány vonala mentén érintkezne a vízzel, a Dunával. A Műemléki és Városképi Hivatal élesen támadta az elképzelést. Vezetője arra hivatkozott, hogy mára védelemre szolgáló érték a 21. század elején kialakított Duna-parti sziluett. Emellett indokolatlannak és megszokhatatlannak tartja a „tengert utánzó, kiszélesített” Duna-medret is, ami véleménye szerint „...léptékében nem igazítható bele harmonikusan Budapest látképébe. Egy ilyen drasztikus beavatkozással megcsúfolnánk bölcs és mértéktartó őseink emlékét.”

Itt tartunk tehát ma. Köszönöm a figyelmüket! ■



# BUDAPEST

a városlakók lapja

**XXVII. évfolyam 4. szám**

*Megjelenik minden hónap 15-én*

## **Alapítva: 1945**

*I–III. évfolyam, 1945–1947 (szerkesztő:*

Némethy Károly, Lestyán Sándor)

*IV–XXVI. évfolyam, 1966–1988*

(szerkesztő: Mesterházi Lajos,

Fekete Gyula, Vargha Balázs,

Jávor Ottó, Szabó János)

*Szerkesztő:* Buza Péter

*A kiadást gondozzák a Nagy Budapest*

*Törzsasztal tagjai és vendégei:*

Bogárdi Mihály, Bor Ferenc, Buza Péter,

Del Medico Imre, Droste Wilhelm,

Fodor Béla, Frankl Aliona, Gerle János,

Gyimesi Zsuzsa, Holló Szilvia Andrea,

Juhász Gyula, Lakatos Tibor, Mezei

Gábor, N. Kósa Judit, Nemes Tamás,

Prusinszki István, Ráday Mihály,

Rátonyi Gábor Tamás, Rozsnyai József,

Saly Noémi, Tosics Iván, Török András,

Vadas Ferenc, Vargha Mihály, Vékás

Magdolna, Zeke Gyula, valamint

Csákvári Géza, Csordás Lajos, Varga

Lajos Márton.

*A szöveggondozást Bognár Antal végezte.*

*Megjelenik a Száz magyar falu könyves-*

*háza Kht. kiadásában.*

*Felelős kiadó:* Farkas Erika ügyvezető

igazgató.

*A szerkesztőség címe:* 1142 Budapest,

Erzsébet királyné útja 36/B.

*Telefon:* 221-7598, *fax:* 363-2017

*E-mail:* budapest@mail.tvnet.hu

*Web:* <http://budapest.neuropolis.hu/>

*Szerkesztőségi órák:* minden hónap első

keddjén délután öttől hétig a Spinoza-

házban (Budapest, VII. Dob utca 15.)

*Stúdiómunka:* Tandem Grafikai Stúdió

– Faragó István és László Zsuzsa

(1027 Budapest, Bem József utca 22.)

*Telefon:* 355-3777

*Nyomdai munka:* Grafika Press Rt.

1101 Budapest, Monori utca 1–3.

*Vezérgazdátó:* Farkas Tamás.

*Telefon:* 262-5747, 261-5680

ISSN: 1785-590X

*Nyilvántartási szám:* 2.2.4./237/2004

*A borítón:*

Budapest, fürdőváros. Erő Zoltán

cikke a 2–5. oldalon, a felvétel

a Gellért fürdőben készült

*A hátsó borítón:*

Saly Noémi írásához (középen

Bárczy István polgármester)

a 6–7. oldalon

# BUDAPEST

a városlakók lapja

2004/4

június

