

## A Duna Budapest főutcája

Ha egy folyó kettészeli egy várost, akkor az kétségkívül a legjelentősebb szerkezeti elem a város szövetében. Olyan alapvető földrajzi tényező, amely ősidők óta meghatározza a települések létrejöttét. A folyó életet adott. Ivóvizet, öntözővizet, rajta szállítottak fát, élelmet. Kapcsolatot jelentett más településekkel, más népekkel. Formálta és formálja tudatunkat és történelmünket. Létfontosságú, hasznos és egyre inkább az adott város szimbóluma is egy szépen kanyargó folyam. Londonnak ott a Temze, Párizsnak a Szajna, Passau-nak, Bécsnek, Pozsonynak, Budapestnek, a tragikus sorsú Újvidéknek és Belgrádnak a Duna. Sorsuk összeforr a folyóval. A városi népesség növekedésével és hidak építésével városrészek kapcsolódtak össze, esetenként (mint Budapest esetében is) városok egyesültek. A városok növekedésével, a technológiák fejlődésével a folyók szerepe is csökkent, illetve módosult. A „fejlődésnek” köszönhetően ugyanis fürdésre, vagy közvetlen fogyasztásra már nem használhatóak. Közvetlenül tehát már nem érintkezünk velük, városképi jelentőségük viszont első helyre lépett elő. A part mentén, vagy a szigeteken építették fel a reprezentatív középületeket, palotákat. Fasorokkal szegélyezett korzókat alakítottak ki, hogy ezzel hódoljanak a panorámának, és hogy a zsúfolt belváros helyett itt sétáljanak a szerelmesek.

A Duna, Közép-Európa legnagyobb folyója. Hossza közel háromezer kilométer. Budapesten „középszakaszként” jellegű, lassú, méltósággteljesen kanyargó. Szélessége 285 (a Gellérthegy alatt) és 640 méter (a Szentendrei-sziget csúcsánál) között van. 1216 kilométerre a fekete-erdei forrástól, 1644 kilométerre a fekete-tengeri torkolattól (Budapest lexikon). A történelem folyamán megszelídítették, a budapesti szakasz szigeteinek jórészt eltüntették, illetve átalakították. A XIX. századtól kezdve fokozatosan kiépítették a partot, a folyót szűkebb, zárt mederbe terelték. A város (ekkor még külön Pest, Buda és Óbuda) mozaikos szerkezete ekkor még spontán módon, folytonosan idomult a Duna vonalához. Városképi jelentőségével a XIX. században számoltak először tudatosan a városrendező építészek. Az Aldunásor (ma az Apácai Csere utca környéke) klasszicizáló házsora nyújtott elsőként nagyvárosi látképet (Budapest Lexikon).

A városfejlesztési koncepciókban innentől kitüntetett szerep jutott a Dunának. Így van ez ma is. Legyen az a város egyedi karakterének kérdése, a városkép dinamikus feltárulkozásának dramaturgiája, a nemzetközi kapcsolatok és szerepek, a nagy rendezvények vagy a közlekedés lehetőségei (Lukovich- Csontos). Jó volna, ha ez a kitüntetett szerep végre újra helyet kapna a városlakók érdekében politizálók, döntéshozók között is. A városmag ugyanis megtelt. Terjeszkednie kell, terjeszkedik is, és az észak-déli terjeszkedés mellett egyúttal lehetőség nyílna a Duna-part, a korzó újbóli felfedezésére és növelésére is. Itt ugyanis pótolni lehetne a hiányosságokat, ha nem akarunk még jobban elszakadni a folyónktól. Ennek legfőbb kerékkötője a gépkocsiforgalom drámai növekedése, melyet szerencsétlenül a szerintünk közkinccsnek számító Duna-partnak is el kell szenvednie. Pedig az élehető, minőségi város alapfeltétele, hogy legyen egy nagyterületű belvárosi zöldterület ott, ahol egyébként is élnek az emberek. Van egy Margit-szigetünk, amire tényleg büszkék lehetünk, de Duna-partunk egy felszámolásra váró autószertráda, ami arra vár, hogy visszakapjuk végre. Parkokat és fasorokat szeretnénk! Erre mind a pesti, mind a budai oldal lehetőséget ad. Budapest történelmi városrészei, beleértve a hozzátartozó rakpartokat szégyenletesen el vannak

hanyagolva. A Gellért rakpart különleges adottságai elvesznek a busz és autóforgalomtól. Az egyébként is keskeny Duna-parti sétány annyira terhelt, hogy gyakorlatilag használhatatlan. Felfedezésre vár! A Víziváros kissé ugyan elhanyagolt kis utcáskái szintén arra várnak, hogy az illetékesek rájöjjenek, főutcája (Fő utca) szintén a motorizáció áldozata, pedig adottságai a pesti óvárosnál is sokkal jobbak, hogy világhírű legyen. Legnagyobb tere a Batthyány tér egyeseket egy balkáni pályaudvarra emlékezteti (Meggyesi- Polónyi). Napról-napra újratermelő szemétkupacok, hajléktalanok fészkei tarkítják azt a pár aszfaltmentes négyzetmétert is. Az Erzsébet híd és a Lánchíd közti rakpart vagy a Lánchíd-Margit híd közti szakasz mindkét oldala alkalmas egy új korzó kialakítására, de másutt is hatalmas területek várnak arra, hogy ésszerű városfejlesztésnek köszönhetően újra használatba vegyék az emberek a Duna-partot.

Érdeemes felidézni talán az egyik legérdekesebb ötletet a Duna budapesti hasznosításának lehetőségéről, arról a Reitter Ferenc által megálmodott közel százharminc éves ötletéről, „miszerint a Körút helyén ívelő patakot hajózható csatornává duzzasztva, vízi úton kell kiszolgálni a várost”(Szegő Gy, 1993). A körút mintegy száz éve megépült és ma utólag egy ilyen terv megvalósíthatatlannak, vagy egyenesen örülnek tűnik, a kereskedelem számára valószínűleg már nem is lenne rá szükség. A városnak annál inkább. Autóforgalomtól mentes széles belvárosi utcára, fákkal, pihenőkkel. És találunk is példát. Rigában. A lett főváros folyója a Daugava valamivel szélesebb a mi Dunánknál. A Balti-tenger közelsége (Rigai öböl) miatt kiszélesedik, és tengervízzel keveri a folyót, ezáltal színe kékeszöld. A város nagyobbik keleti részén egy zsiliprendszerrel ellátott csatorna fut végig a belvároson. Tulajdonképpen egy kis 30-40 méter széles gyönyörű folyócska, tele eseményekkel. Így, a sűrű beépítésű városmagot megtöri a kanyarokban gazdag Pilsétas kanális, melynek partját egybefüggő, néhol egészen kiszélesedő zöldfelület szegélyezi. Épített, mégis festői szépségű természeti képződménynek tűnik. Középső szakaszán több hektár területű parkkal. Csodálatos és merész ötlet, ami egészen különlegessé teszi a lett fővárost. Hangulatos parkosított tereket ad, kedves gyalogoshidakat és friss levegőt, csendet. A budapesti kereskedelmi körcsatorna várhatóan már nem fog megépülni, mivel túl drasztikus beavatkozás lenne, és sajnos semmiféle gazdasági érdekelttség sincs benne. Sajnos másban kell tehát gondolkodni, ha a Duna közcélú hasznosítását kívánjuk megvalósítani.

Számos terv/vízió készült, miképpen lehetne közelebb hozni a folyót az emberekhez. A leg-szimpatikusabb és egyben a leginkább kivitelezhetőnek tűnő ötlet, hogy úszópontonok telepítésével éttermeket, kávézókat, kocsmákat létesítenénk a víz fölé. Nemrég még ott horgonyzott a kis Papírhajó Galéria, hétről-hétre új kiállításokkal, baráti összejövetelekkel. Tervek készültek egy akár egészen nagy összefüggő, száz métert is meghaladó pontonkorzó kialakítására. Ez is inkább vonzó, mintsem megoldhatatlan vízió. Ha ehhez hozzávesszük, hogy a rakparti részt is be lehetne kapcsolni, melyet mondjuk az autóforgalom alagútba vezetésével lehetne megoldani, máris egy nagy ezer négyzetméteres egybefüggő és egységes tér kialakítása válik lehetségessé. Fákkal és kisebb pavilonokkal. A már említett Batthyány tér amúgy is rehabilitációra vár. A megtisztított, parkosított tér és az alsórakpart egy szintre hozása megduplázná a hely méretét, teljesen átalakítaná arculatát, és a felújított csarnokkal együtt a vár alatti terület legvonzóbb terévé változtatná. Igazi főtér válna belőle. Adottságai kiválóak, hiszen a város legrégebbi utcáskáin, síkatorain keresztül éppúgy megközelíthető, mint metró. A panorámát a Duna, két híd és az Országház biztosítja. A város egyedülálló modern jelensége volna.

A gyalogoshíd-koncepciók közül is a Batthyány és a Kossuth teret összekötő, vagy a Lánchíd és az Erzsébet híd közötti szakaszon épített híd lenne a legkézenfekvőbb megoldás. Az első megoldásnál mondjuk, ha az ex Kossuth-híd pesti hídfőjénél a József Attila szobornál érne át. Hiszen itt a legnagyobb a távolság két „nagy” híd között legalább is a belvárosban. Itt kell leginkább felszabadítani a city-t a gyalogos közlekedésnek és a hely adottságai, a panorámája is megérdemelné a gondosabb odafigyelést. A Parlament és a Lánchíd közötti szakasz humánusabb fejlesztésével,

lelkiismeretesebb karbantartásával összeköthető lenne a XIX. században kialakított Duna korzóval. Itt közlekedik a 2-es villamos, ami a köznyelv szerint is a városnéző villamosunk. Már a 70-es években készült tervekben is felmerült a járat egyes szakaszainak alagútba vezetése, ezáltal lehetőség nyílna a partig lenyúló terek kialakítása, például az elegáns Vigadó térnél. Természetesen itt is a legfontosabb a gépkocsi forgalom miatt a gyalogos közlekedés számára életveszélyes rakpart tehermentesítése, hogy méltó legyen a város látképéhez. Ez a budapesti rakpartot érintő legfontosabb feladat. Miképpen lehet megoldani, hogy a Duna-part elsősorban a gyalogosoké legyen? Hogy a kis budai utcácskák egészen a vízig fussanak ki, vagy hogy a Parlament épülete ne egy megközelíthetetlen monstrumként magasodjon fölénk, és a dübörgő kamionok mellett városnéző turistákra, hanem le lehessen ülni egy padra ősszel, vagy el lehessen fogyasztani az Országház (hátsó)lépcsőitől pár méterre egy hosszúlépést nyáron. A belvárosban élők és dolgozók számára minőségibb életet jelentene egy csendes, fásított vízpart léte. Meg kell törni a közlekedő város monopóliumát!

Ez az akarat azonban nem kap túl nagy publicitást. Sokakat érint, mégis valahogy senki sem gondolja komolyan, hogy neki lehet esni, és feldúlni azt, amit elődeink oda megcsináltak. Kisebb lélegzetű beruházások vannak, de mikor újra kell gondolni a város igényeit, kiderül, hogy nincs rá pénz, túl nagy a dugó, azt kell inkább megoldani, tehát kellenek a szélesebb utak: Fejlesszünk! Hatástanulmányok szerint az ilyen típusú infrastrukturális fejlesztések ritkán érik el céljukat és gyakran még nagyobb forgalmat gerjesztenek. Megmagyarázzák, hogy nem ésszerű gondolat, hiszen annyi itt a baj... Fejlődni kell, ha világvárost akarunk! Csakhogy szerintem egy vonzó világvárosnak abba az irányba kell fejlődnie, hogy ne meneküljön el belőle az, aki már nem bírja a szmogot, vagy egészséges gyermekeket akar magának. A történelmi városmag bérházrengetege sosem konkurálhat a kertváros nyugalmával, de a belső kerületek korszerű javításával vonzóvá tehető a városi életforma, és valódi alternatívát kínálhat a „családi házas álommal” szemben. A szuburbanizáció nem tragédia, hanem tünet. Meg kell teremteni a feltételeket, hogy egy reurbanizáció megkezdődhessen, és ez legegyszerűbben a városmag lazításával és zöldövezetek kialakításával tehető meg, ha el akarjuk kerülni az amerikai városok sorsát, a slumosodást. A történelmi városrészek megújulásra, modernizálásra való képessége vagy képtelensége a budapesti városfejlődés folyamatának egyik kulcskérdése lesz a következő időszakban (Erő Z.). Olyan tudatos, nagyvonalú és bátor városfejlesztésre van tehát szükség, amely tekintettel van a gazdasági folyamatokra, kulcsfogalma a minőség és nem a sebesség. Nemzetközi tapasztalatok alapján látszik, hogy a spontán fejlődési folyamatok önmagukban nem fogják magukkal hozni a belső városrészek megújulását.

Természetesen több elképzelés is helytálló lehet a problémák kezelésére, a Duna-part helyzetbe hozása azonban érzelmi ügy is. Az itt lakók többsége rendelkezik valamilyen személyes emlékekkel, amely a Dunával kapcsolatos, Hétfégy nagy sétákat, fesztiválokat, szerelmeket idéző emlékeztünkéből. Érezzük azonban a távolságot is. Az idegenforgalom számára is jelentős tőke. A város vonzerejét és gazdasági szerepvállaló képességét is csökkenti, ha átadjuk a kocsiknak azt, ami a miénk. Holott a város építészeti örökségének legértékesebb elemei, együtteseik itt találhatóak, és csak a jövő korzójáról szemlélhetőek legmegfelelőbb.

Forrás:

- Budapesti Negyed, Konceptió és vízió, 1993 2. szám
- Meggyesi Tamás - Polónyi Károly: Város a Dunán In: Lukovich Tamás- Csontos János: A mi Budapestünk 2020 városvíziók, Pallas Stúdió, Bp., 2002
- Budapest Lexikon
- Lányi András: Létezik-e ökológiai politika In: Heti Válasz, 2001 április 14. I. évf. 1 szám