

SOROZAT – A JÖVŐ BUDAPESTJE

Kilátás a jövőből: a lefedett Duna

Fleischer Tamás építómérnök, közgazdász, az MTA Világ-gazdasági Kutatóintézetének főmunkatársa a város jövőjét mutatja be sorozatunk mai számában. Egy száz év múlva megrendezendő webkonferencián, dédunokája képzelte el előadásában a Duna-part felújításra szoruló, tízemeletes épületsoráról beszél.

FLEISCHER TAMÁS ÍRÁSA

A XXI. század elejére már készen álltak a tervek a szóban forgó épületsor Vár felőli oldalának, az akkori úgynevezett alsó rakpartnak a kétszer kétsávos gyorsforgalmi úttá történő bővítésére. (Azért neveztek rakpartnak, mert akkoriban az épületek helyén még víz folyt: itt húzódott a lefedetlen Duna medrének 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 a város felőli oldalon képes kiszolgálást nyújtani, és az út víz felőli oldala teljesen kihasználatlan marad. Ezen a problémán segített az új terv, amely nem 6-8 méterrel, hanem 80-120 méterrel szélesítette ki a rakpartot, pontosan

sabban ilyen szélességben cölöpökre helyezett vasbeton födém-mel fedte be a folyót. Így vált kialakíthatóvá az út másik oldalán a számos irodaépületet, három minisztériumot, tizenhatsz parkolóházat és két bevásárlóközpontot magában foglaló tízszintes épületsor. A legjelentősebb üzleti érdeklődés az új tömb Duna felőli oldala, a lakókombinátok és szállodák számára értékesített, egészen a víz széléig nyúló telkek iránt nyilvánult meg.

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 lakóparkokká történő átalakítását. A tiltakozások másik oka az volt, hogy ezzel a beépítéssel megszűnt a Duna-part korábbi közterületi jellege, azóta a vízhez kizárólag a Batthyány tér és a Műgye-tem előtt meghagyott öböl és kikötő területén, illetve a hídfőkben, köztük a XXI. században épült tizenhét híd tövében lehet kijutni.

Az említett hidak azonban jó húsz évvel később épültek csak meg, akkor, amikor uniós támogatással a pesti oldalon is elkészült a 120 méteres parti sáv hasonló beépítése. Ily módon ugyanis a Duna nyílt vízfelülete 240-300 méteres szélességűre csökkent, ami már megfelelt az Európai Unió által tagállamok fővárosai fő folyóira vonatkozóan készített ajánlásnak (Szürke Könyv). Így Budapest támogatásként ingyen hozzájuthatott az éppen akkor új konstrukciókra lecserélt 17 külvárosi Szajna-



Az illusztráción Fleischer Tamás látható – és fővárosunk, száz év múlva

hídhoz; skizárolag a hídelemek vízi úton történő ideszállításának a feltételeit kellett magyar költségvetésből biztosítani (Szajna-Majna csatorna).

A pesti oldal új parti épületsorának legjelentősebb épülete a 2034-ben a régi Parlament (Korona Plaza) előtt felépített Európai Ügyek Minisztériuma volt, amely ma a Budapesti Főkörményzó Hivatala.

A negyvenes évek – összhangban azzal, hogy a maradék kőolaj- és földgázkészletek közlekedési és energetikai célú felhasználását a 2041-es világegyezmény megtiltotta –, jelentős változást hoztak ennek a térségnek az életébe is.

Megszűnt a Dunával párhuzamos gépkocsiforgalom, a korábbi útfelület teljes parkosítása mellett ekkor épült ki a gyalogoslétesítmények és a villamospálya ma is ismert együttese.

Ebben az időszakban lendületet kapott a budapesti (Közép-Kárpát-medencei) régió, illetve mai hivatalos nevén Budapesti Főkörményzóság fejlődése. Mára a régió magterületét a budapesti agglomeráció alkotja, amely összefüggő, csápos városi beépítés formájában magába foglalja a korábbi elővárosokat (Miskolc, Debrecen, Szeged, Pécs, Veszprém, Tatabánya) és közvetlenül kapcsolódik a bécsi és pozsonyi agglomerációhoz. A ré-

gió térszerkezetének gerincvonalát három metropolisz-tengely alkotja, az egyelőre a Vác-Szekszárd, a Tatabánya-Kiskunfélegyháza és a Veszprém-Füzesabony állomások között megépült metróvonalakkal, valamint a lényegében ugyanezeket a tengelyeket erősítő, de távolsági közlekedést biztosító nagysebességű vasúti vonalakkal. Ez a valamiért Csillagszerkezetnek nevezett rendszer mára mindenképpen történelmi örökségnek tekinthető, a vasútvonalak ugyanis a száz éve autópályának megépített betonszalagokra épültek rá, átöröktve számunkra azok nyomvonalát. Jelentős változás tapasztalható azonban az el-

múlt (XXI.) században oly népszerű Duna-menti épületsor használatában, különösen a régebben épült budai oldal esetében. Nemcsak a korábbi parkolóházak alakultak át mára raktárhelyiségek, hanem az egyre több üresen, hanem az egykor oly divatos lakások iránti kereslet is erősen csökken. A folyamatot erősíti az épületek fizikai leromlása, elhanyagolt állapota.

Miközben szinte mindenki az épületek felújításának lehetőségét keresi, merész javaslatot dolgozott ki nemrég egy fiatal építészekből és környezetvédelekből álló csoport. Eszerint a Duna-part értékének javítása érdekében ők nem lassítanak, hanem éppen ellenkezőleg, felgyorsítanak a kilencvenes évek épületek leromlási folyamatát: szerintük fokozatosan le kellene bontani ezeket a házakat, és visszaépíteni a száz-, sőt 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 Dunával.

A Műemléki és Városképi Hivatal azonnal élesen támadta ezt az elképzelést, és vezetője arra hivatkozott, hogy mára véendő értéket jelent a XXI. század elején kialakított Duna-parti sziluet. Emellett indokolatlannak és megszokhatatlannak tartja a „tenger utánzó, kiszélesített Duna medret” is, amely véleménye szerint „léptékében nem igazítható bele harmonikusan Budapest látképébe. Egy ilyen drasztikus beavatkozással megcsúfolnánk bölcs és mérték- tartó őseink emlékét”.