

A BUDAPESTI DUNA-PART ÚJJÁSZÜLETÉSE

Minden városnak egyik legnagyobb gondja, hogyan oldja meg az autók elszaporodása miatt keletkező közlekedési problémákat. Nem kivétel ez alól Budapest sem. Keresztülhaladni rajta ma már szinte meganulhatatlan tudomány. Nincs olyan útja a fővárosnak, amelyen keresztelődések nélkül hajthatna végig a hazai és külföldi autós. Ezért minden javaslatot figyelemre kell méltatni, amely a kérdés megoldásához megvalósítható tervvel járul hozzá.

Bossay Desző építész-ipari formatervező ilyen tervet dolgozott ki. Ennek lényege az, hogy a Duna két partján *keresztelődés nélkül* oldja meg az autós áthaladást egyre aggasztóbb méreteket öltő gondjait.

Bossay olyan *nemzetközi autópálya* javasol, amely nemcsak az áthaladást egyedül korszerű – keresztelődés nélkül – formáját biztosítja, hanem növelné a Duna két partjának *véroresztéti* értékeit, a benne való gyönyörködésre *kulturáltabb* lehetőséget adna, ami *idegenforgalmi* szempontból is elsősorú érdekünk.

Miről van tehát szó?

A Duna két partjának olyképpen való *rendezéséről*, hogy mindkét parton 6–6 sávos nemzetközi autópálya létesüljön, amely lehetővé teszi az átutazónak a budapesti Duna-part felejtethetetlenül szép látványának élvezését.

Miért van erre a rendezésre szükség?

Azért, mert a mai állapot akadályos annak, hogy akár a hazai, akár a külföldi közönség, akár gyalogosan, akár kocsin halad végig lent a Duna-parton, ennek két oldalán található páratlanul csodálatos kilátást nyugodtan, biztonságos és kulturált körülmények között élvezhesse. A jelenlegi körülmények közt sem a túlzásfolt járdán, sem a rakparton nincs erre elegendő biztonságos hely sem a gyalogosnak, sem az autósoknak.

Ennek érdekében ahol a legkeskenyebb parti szegély, ott konzolos megoldást javasol. A 2-es villamos vonalát meghagyja, a mai helyén, de végig az alsó rakpart szintjén, tehát nem csökkenti a főváros közlekedési hálózatát. A lélináris motorú *léggármós* villamos fölélegessé teszi az elektromos vezetékeket, ezzel lehetővé válik, hogy a mai gyalogos sétányt a lesüllyesztett villamos fölé kiszélesítsék. A panoráma a villamosból is élvezhető marad. És idővel egy hatalmas arányú sétány bontakozhat ki, amely a mai párszáz méteres helyett Újpest északi részétől egészen Soroksár déli határáig húzó-

dik majd, s *véroresztéti* szempontból is új értékekkel gazdagítja a fővárost.

Az új gyorsforgalmi út a Budapesten való áthaladást a nemzetközi és a helyi forgalomnak 3–4 perc alatt teszi lehetővé. A benzinger már most sem probléma. A Duna fölötti léggármolat természetesen módon tisztítja a parti sáv levegőjét.

Mi szünné meg? – Semmi!

Mindössze a jelenlegi rendetlenség, végig az egész budapesti parton. A lenti 100–150 m hosszú parti „zöld sétány” – ezt azonban legfőképpen a gyerekeket nem nevelő kutyataratók sérelmezhetik, de közbiztonsági és morális okokból igazán nélkülözhető. Helyette bőséges kárpótást kap a közönség a főnti sétány megnövekedésével, mert a jelenlegi villamospálya lesüllyesztésével annak helyét elfoglalja, még hozzá szinte a part egész hosszúságában. Ez mindenképpen nyereség, hisz a közönség biztonságos és kulturált sétálóhelyet a jelenlegi rakparton sehol sem talál. A főnti megszeledés és az egész part mentén végighúzódo sétányon több part helyezhető el, a pihenést a villamos nem zavarja, mert alul és zajmentesen közlekedik, az autók benzingerre pedig a Duna fölötti léggármolat miatt különben sem a sétány felé és fölé terjed.

Mi történik a hidóközékel?

Ebből a szempontból csak az lényeges, hogy a közönség hogyan éri el a hajót a felső sétányról, illetve kiszállaskor a sétányt, ahol jelenleg a 2-es vonala fut. A hajóállomás az Erzsébet- és Szabadság-híd között nagyon jól elhelyezhető. A legváltozó bódék szépen illeszkedhetnek a sétány képebe. Elképzelhető olyan megoldás is, hogy kecses, karcosú hídon a lenti forgalmat átvéve bonyolódik le a hajóra szállás. Az úvegfalú korlát nem bontja meg a városképet. A villamosmegálló két végében a WC-k is kialakíthatók.

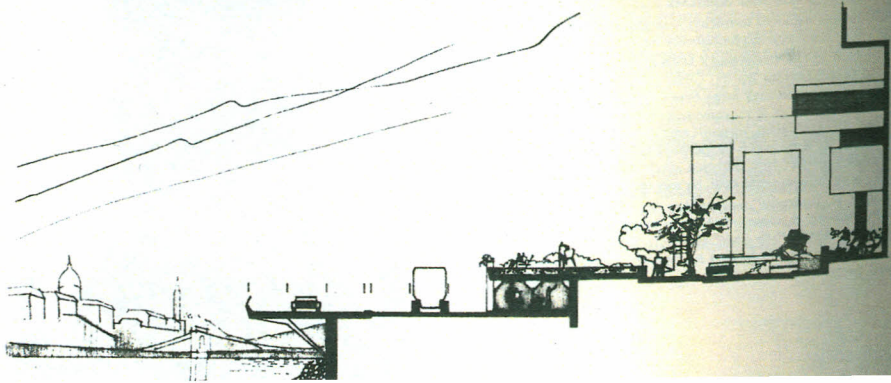
A lépcsőket sem fenyegeti végveszély.

A hidak alkotnak ugyan akadályt, de részben megkerüléssel, részben némi átalakítással, korántsem olyan nagymérvűvel, mint a Margit-híd budai hídfőjénél, ez a kérdés is megoldható. A hidakra való följutást le- és följárható körgallér teszi lehetővé. A déli felé található *raktárak* sem okoznak nehézséget, kitelepítésüket már elhatározták. A csepeli HÉV sem akadály, alatta átfuthat az új út, keresztelődésre itt sem kerül sor.

Marad végül az *anyagiai* kérdése. De bármennyibe kerüljön is,

Metszet a Lánchíd és az Erzsébet-híd közötti legszűkebb szakaszon a Duna Hotel Intercontinental előtt. Az 1-es számmal jelzett rész konzolos kibővítésre a hat sávra szűlesztett gyorsforgalmi észak-déli autópálynak, mely eltereli a belvárosi forgalmat jelentékeny részét, és biztosítja Csepelről Szentendréig a párperces áthaladást. A 2-es szám a jelenlegi védőfal jelzése, a 3-as a jelenlegi, de feljuttított alsó rak-

part utat jelzi, a 4-es a lélináris motorral és léggármóval tervezendő gyorsforgalmi (a jelenlegi 3-es villamos nyomvonala alatt), az 5-ös a zöld sétány, mely teljesen megvalósítja a Duna-part képet és padokkal tartított sétánnyal a panoráma szavartalan élvezését nyújtja, a 6-os szám a régi kögát és öntözőcsatorna, ettől jobbra a 7-es szám a járdákat és az utat jelzi.



Bossay Dező:

A pári és budai Duna-parti kiképzésének tervei

Plan de développement des rives du Danube à Pest et à Buda

Проект планировки пешеходного и будайского берега Дуная

pár év alatt a befektetett tőke megtérül s nemcsak az átvezető, keresztesződés nélküli új nemzetközi út születik meg – Párizsban is így készült el a Szajna partján, kevésbé előnyös körülmények között –, s így oldották meg a kérdést többek közt Oslóban, Genfben is, hogy a viszonylag közlekedési példákban idéztek. Ráadásul ezzel a költséggel Pest és Buda egyre növekvő belterületi forgalma is tehermentesül, mert az átmenő forgalom nagyrészt leszívja a városból, s ezzel még a légszennyeződést is csökkenti.

Turisztikai szempontból pedig megállásra készíti a hazai és külföldi utazót: az elibe tárul panoráma annyi kincset, látnivalót kínál neki, hogy kénytelen megállni, nemcsak átszaladni a városon, hisz annak legszebb részeinek egyikével, a Duna két partján kitaruló városképekkel, a budai Várral, a Halászbástyával, a Gellérthegyvel stb. találkozhat, a Parlamenttel, a Duna-parti palotával, régi templomokkal, szobrokkal, parkokkal, s a leendő legszebb parti sétányok egyikével. Ha amiatt panaszkodunk, hogy a külföldiek kevés időt töltenek nálunk, hát ez az új nemzetközi autótú mindenestre olyan látnivalókat kínál nekik, amik miatt sokan tartják majd érdemesnek a közelebbi ismerkedés céljából néhány nappal meghosszabbítani itteni tartózkodásukat.

Még csak annyit, hogy a megoldáshoz szükséges anyagok nem hiányoznak.

Mi szól látszólag a Bossay-terv ellen?

A dunai árvíz. Az utóbbi 100 év alatt azonban mindössze 23-szor került víz alá az alsó rakpart, s ezzel a jövőben egyrészt alig-alig kell számolni, s akkor is átlag két-három hétig tart, másrészt ennek veszélyét is csökkenteni lehet. Ha néhol a partból esetleg el kell venni valamit, ez sem okozhat leküzdhetetlen nehézséget. A part kőfalai óviss felújításra szorulnak, már most érdemes volna megvizsgálni, hogyan lehetne a Bossay-tervhez hangolni a partfal küszöbönálló rendezési munkálatait.

Előként a Duna *bátparti* autótú épül meg, egyelőre Budapest északi határáról a déli határig, de máris tekintettel a folytatásra, végül is Szobtól Baján át Újvidékig, Belgrádig. Második szakaszában épül meg a Duna jobbparti, azaz a budai szakasz, hasonlóan végig a Duna mentén. De lehet kezdeni a jobbparti autótú építésével is, tekintettel Dunajúvárosra és az épülő paksi erőműre...

Dr. Csanádi György miniszter azt írta Bossaynak, térvél kapcsolatban, hogy a főváros „további fejlődésének megoldását nem szabad és nem is lehet kizárólag a hivatalos szervekre bízni. Szükség van a nagyközönség, a fővárost szerető polgárok aktív támogatására.” – Bizonyára a kérdéseket alaposan tanulmányozó polgárookra gondolt. Olyanok hozzászólására, akik szakemberek, de nem a hivatalos fórum alkalmazottjai, ezért független szemlélettel, elfogulatlanabban szólhatnak a kérdéshez.

Meggyőződésünk, hogy tulajdonképpen nincs is más megoldás mint amit a Bossay-terv kínál, ami valóban megoldás, azaz nem toldozás-foldozás, s nem is meglevő értékek elpusztítása árán születik!

A Duna-part építészeti és városképi gazdagsága – amely önmagában jelenleg bármilyen szép is, korántsem tökéletes kihasználása a lehetőségeknek – a Bossay-féle terv megvalósításával olyan képzőművészeti, iparművészeti, tehát esztétikai értékekkel gazdagodna, amik az egész világon valóban páratlanok lennének. Nincs még egy olyan főváros a világnak, amely ilyen megoldással, egyrészt földrajzi adottsággal, másrészt építészeti értékekkel, mindezekre ráadásul a központon áthaladó, az egészségre nem káros nemzetközi autótúral úgy rendelkezne, hogy közben a gyalogosoknak a legesztétikusabb és legegészségesebb zöldövezetes sétányt biztosítaná. A képzőművészeti, városképi és természeti szépségekben gyönyörködő, pihető embereknek, kicsinyeknek és nagyoknak, honfitársainknak és a külföldieknek egyaránt.

Mindennek érdekében érdemes figyelni a *Bossay-terv*-re s hozzászólások révén a részletek finomításával megvalósításához segíteni.

Szij Rezső

