

A Lánchíd szerepváltozása

Koszorú Lajos¹

A Lánchíd szerepe együtt változik a várossal, ahogy növekszik, ahogy sűrűsödik, tágul, csomósodik, gabalyodik, strukturálódik, alakul a város, úgy az más és más szerepeket, közlekedési igényeket közvetít, oszt ki erre a hídra is. A Lánchíd nemcsak egy közlekedéshálózati, közúti közlekedési elem, fontos ezt látnunk, hanem egy városszövet különlegesen erős szála, a sokszínű városfejlődés kiemelkedő jelentőségű történeti-kulturális eleme.

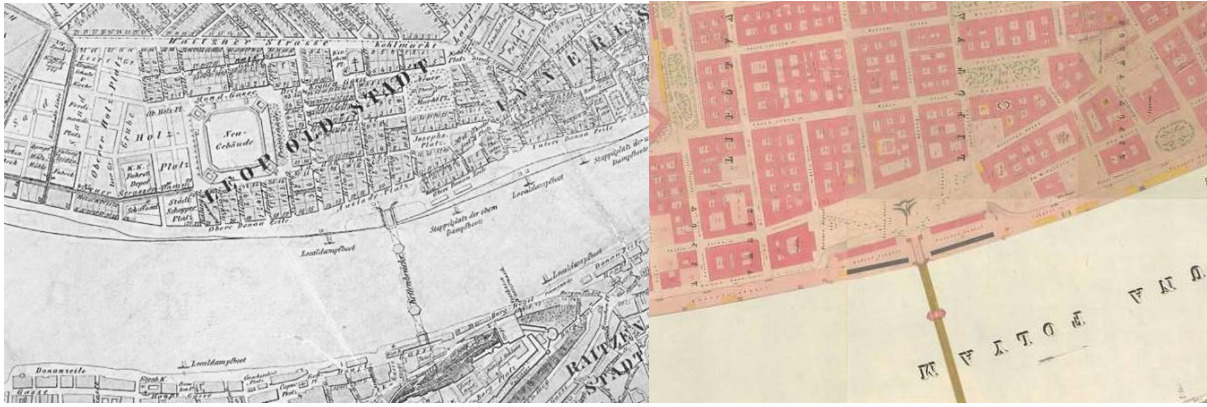
Szerepének változásai, húzóerejének megújulásai a város szerves fejlődésének megértése fényében segíthetnek a ma indokoltnak tartott fordulatot megerősíteni. Néhány stáció – talán nem lári-fári – Barabási Albert Lászlót megidézve: komplex rendszerek topológiájához a rendszer létrejötte adja a kulcsot, azaz „*a hálózat szerkezeti felépítése és időbeli fejlődése elválaszthatatlan egymástól*”.

VÁLTOZÁS 1.: A Lánchíd megépüléskori szerepe és környezetre gyakorolt hatása a következő volt. Az 1832-ben létrejött Budapesti Hídegyletet alapító Széchenyi István kitartó munkája eredményeként 1842-ben megtörtént a híd alapkövetétele. A Lánchíd építésének kezdete a városszerkezet-alakítás új korszakát nyitja meg, ami lendületet adott a környéknek és máig hatóan alakítja a hely szellemét. **1849-re megépült a híd**, amely állandó és erős kapocsként segíti Budának és Pestnek, mint fővárosnak majdani egyesítését. A klasszicista léptékben városiasodó környék vonzereje megnőtt, a telkek felértékelődtek és ez erősen hatott a közterületek és az egyes épületek minőségére, a városias jelleg alakítására. A híd markáns közlekedési tengelye meghatározó szerkezetalakító hatású, amely kihat a térre, az ott folyó tevékenységekre és a térségben berendezkedő funkciókra is. A szálloda, a fürdő, az intézmények, bankok és többfunkciós épületek megtelepedése kézenfekvő, és a Duna egyetlen épített hidjának előterében biztos üzletmenetet garantált a vállalkozásoknak.

A Lánchíd a Kárpát-medence középső térségében még harminc évig az egyetlen állandó, időjárástól független dunai átkelési lehetőség. A híd és kapcsolatai már az építés ideje alatt felvetették a hegy alatt építendő alagút szükségességét. Széchenyi 1845-ben megalapította a Budapesti Tunnel Társaságot, mely **1853-ban megkezdte az alagút építését**. A híd kapcsolati hatékonyságát nagymértékben javító alagút a Dunától távolabbi városrészek számára különösen előnyös volt.

Az átkelési folyosó hihetetlen húzóerejét nagyon is figyelembe kell venni, ha a térség lendületeit, többszöri átépülését, folyamatos változását meg akarjuk érteni. A budai vár alatt, a pesti síkon jelentek meg és sűrűsödtek azok az újkori intézmények, azok a gazdasági szervezetek és szerveződések, vállalkozások, melyek a század második felének történelmi-modernizációját és a gazdasági felemelkedését meghatározták.

¹ építész – urbanista, ügyvezető, Város-Teampannon Kft.



1.a és b ábra:

Részlet Pest-Buda belterületének várostérképéből (1854); forrás: mapire.eu

Részlet Pest kataszteri térképsorozatából (1867-1872); forrás: mapire.eu

Az 1854-es térkép (1.a ábra) szerint a szövet egyre finomabbá, rendezettebbé válik, megjelenik az utca-tömb-hálózat az Újépülettől északra is, a déli tömbökön belül kialakulnak a számozott telkek, utcanevek. A Lánchíd ekkor még csak átnyúlik Pestre és belefut a Felső-Duna sort megszakító „Auslade Platz” (Kirakodó tér, 1850-től Kettenbrücke Platz (Lánchíd tér)) közepébe. A 1867-72 kataszteri térkép jelzi azt az állapotot, amikor már több fontos téralakító építészeti és mérnöki építmény megjelenik a téren. A megadott partélen a Duna Gőzhajózási Társaság felépít (1859) saját hajói számára a Lánchíd két oldalán egy-egy 370 méteres hosszúságú kőpartot.

VÁLTOZÁS 2.: 1861-65 között épül meg az **Akadémia** épülete (1.b ábra), ezzel létrejön az a meghatározó épület, mely lezárja észak felől a teret, behatárolja és megalapozza annak monumentális léptékét és előrevetíti a reprezentációs tematika megjelenését (még nem volt a képen az aszfaltos parkoló). Radikálisan megváltozik a Lánchíd szerepe a főváros más területeinek dinamikus fejlődésével, a **Margit híd**, de különösen a Fővám tér - Belgrádi kapu előterének kereskedelmi, logisztikai kiépülése, melyet a központi Vásárcsarnok és a **Szabadság híd** megnyitása tetőzött be, ezzel végleg eltűnt a városi léptékű kereskedelem és az interregionális forgalom az akkor éppen Ferenc József nevét viselő térről.

VÁLTOZÁS 3.: A hosszú XX. század **1870 – 1920** közötti első ciklusa során a város kiugró területi és gazdasági expanziója mellett a kiemelt súlyponti funkciók tekintetében tovább erősödik a térség jelentősége és az országos irányító karaktere. (A hidak további épülése: Margit híd 1876, déli összekötő vasúti híd 1877, Szabadság híd 1896, Erzsébet híd 1903 erősíti a központi fekvést, a hídvámok 1918-ig maradtak. Az Országház 1885-1904, Bazilika 1905, Tőzsdepalota 1902-07, Nemzeti Bank 1905 mind a Lánchíd vonzásában települtek meg.)

A tér a XX. század elejére európai helyé alakul, ahol minden együtt van egy nyüzsgő világváros nélkülözhetetlen kellékeiből. Az épületállomány további cseréje és a **XX. század eleji modernizáció** a környék szerepeinek változását is hozza, sűrűsödnek a bankok, nagy presztízsű intézmények és már villamos is átmegy a rajta. A közlekedés progresszíven változó technológiája, a vasút térnyerésével háttérbe szorította a folyami hajózást. A kereskedelmi kikötők és a városi logisztika más területekre települnek. A villamos először csak az Akadémia oldaláig jön északról, majd az 1908-as térképen már látható, hogy megkerüli a teret és a déli

oldalon visszatér a felső rakpartra (2.a ábra). A közlekedés egyre erősebb térfoglaló, téralakító hatása kezd kibontakozni, ami a térség nagyvárosi szerepeivel és besűrűsödésével szoros összefüggésben áll.



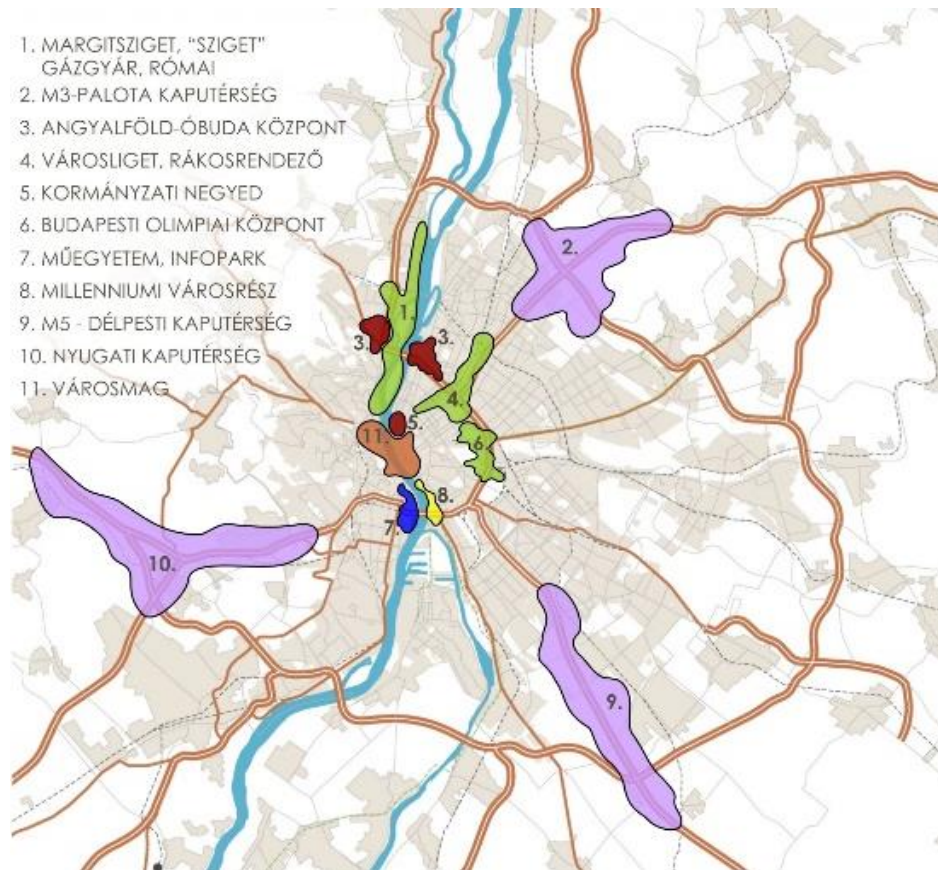
2.a és b ábra:

Részlet Budapest közigazgatási térképsorozatából (1908); forrás: mapire.eu
Légifotó 1963-ból; Forrás: fentről.hu

VÁLTOZÁS 4.: Ekkor történt Nagy-Budapest kialakulási folyamata és jött létre (1930-(1950-) 1980) – belső és külső expanzió Petőfi híd 1937, – a „karcsú derekú mennyasszony” kifejlődése, a hidak besűrűsödése 5 híd 4,5 km hosszon, valamint 1950-ben átadásra került az Árpád híd. Az 1970-es évekre az autós korszak kibontakozásával immár a közúti közlekedés dominanciája határozza meg a térfelhasználást. A Lánchídon vezetett át az Üllői út és a 3-as főút regionális forgalma Budára, az észak-déli elővárosok a rakparton és a Széchenyi téren kapcsolódtak legkönnyebben össze egymással és a belső városrészekkel (2.b ábra).

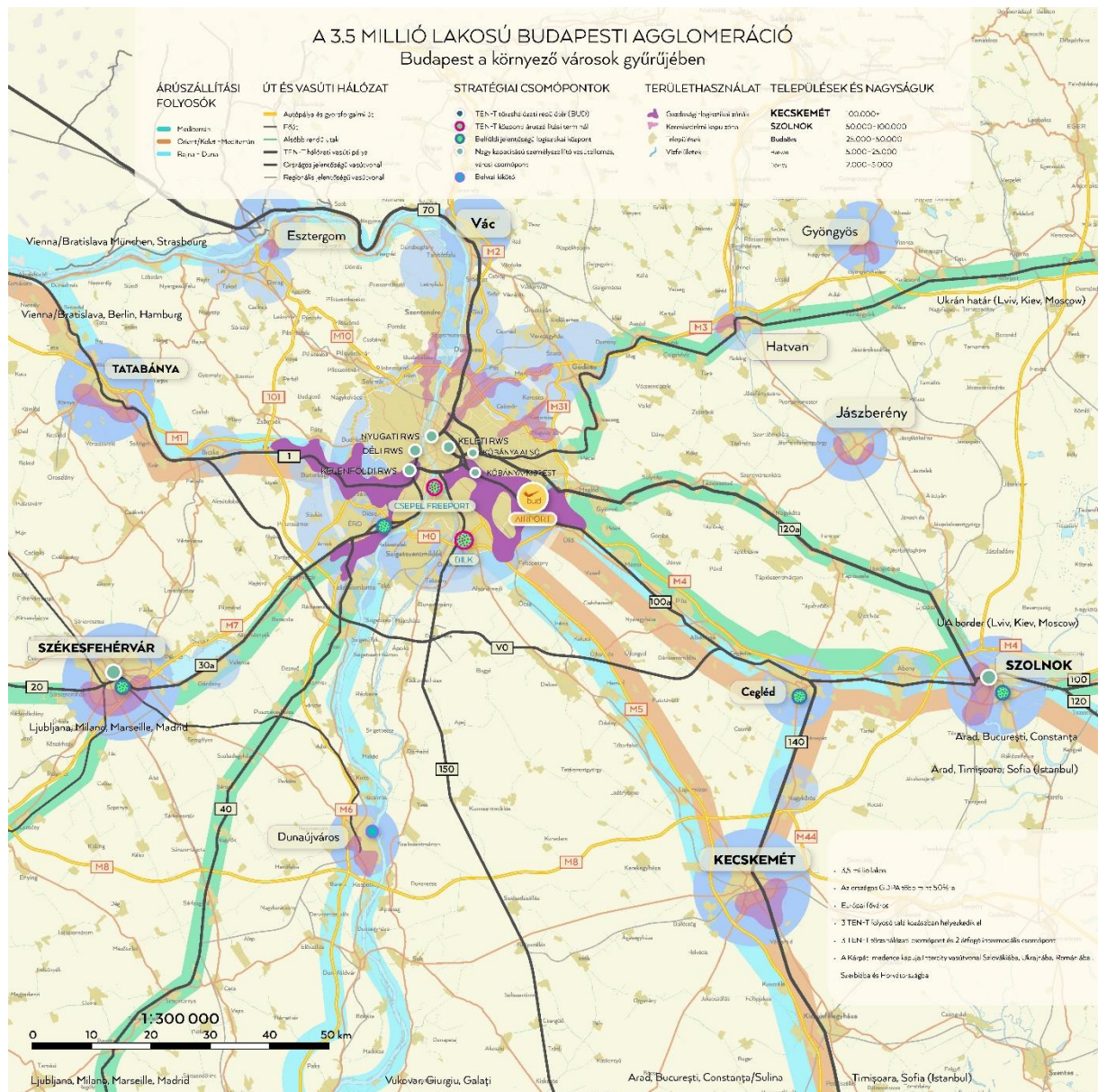
A híd, a tér és a térfalak újjáépülése: Az Átrium Hyatt (ma Sofitel) előtere, a Gresham és e két szálloda térről megközelíthető mélyparkolói, taxik-logisztikája, valamint az Akadémia parkolója kihasználják a **prédaköztér** adta zavaros logisztikai lehetőségeket. A köztér felé nincsenek kellően elegáns előterek a szűkös járda és parkoló felületek nem tudják közvetíteni a paloták kedvező kisugárzását. Az alsó rakpart is parkolóvá vált, a nagy útfelületek mozgásban tárolják a járműveket, decens aszfaltos parkoló az Akadémia főbejáratában stb., röviden káosz.

VÁLTOZÁS 5.: A személyautózás és az agglomerálódás (1960-2000) korában talán utolsó fellángolásként a szakpolitikák felívelése, majd letörése megy végbe, innentől a politika mindent tud, és az érdemi területpolitika hiánya a felpörgetett centralizációval karöltve a területiséget háttérbe szorítja. A rendszerváltás korai szakaszában felvillant a forrásokkal is ellátott önkormányzatiság álma, a piaci környezetben való ébredés, a piacgazdasági és liberális álmok között szerepelt az elővárosi és kötőtpályás eszközök megújulása, de ebből csak egy M4-es metró és néhány fonódó villamosszakasz lett. A kötőtpályák bukását láttuk, és a személyautóra utalt százazrek gondja eskalálódott és máig egyre nyomasztóbb (miközben nem az autó az ellenség).



3. ábra: Többközpontúság létrejötte (1990-2010); forrás: saját szerkesztés

VÁLTOZÁS 6.: A piaci fordulat és a globalizáció új elementáris hálózatos és IT korszaka (1990 – 2030) Budapestet nemzetközi regionális városhálózati csomóponttá fejlesztette a rendkívül oktan és destruktív politikai milió ellenére. A városrégióban, amely nemcsak térszervező, gazdasági fókusz és munkaerőpiac, hanem igen jelentős fogyasztói piac – logisztikai és kereskedelmi csomópont is, de nem kisebb a jelentősége a kulturális szolgáltatások, a turisztika, az oktatás, és az egyre inkább lerohadó egészségügy terén sem. Itt a térségi együttműködés intézményeinek megszüntetése 3,5 milliónyi ember életét nehezíti. Évtizedek óta globális trend, de nálunk levegőben van/késik/múlik a vasút és kötőtpályás rendszerek felfuttatása, ami új, megoldandó helyzetek sorát torlasztja föl (3. ábra).



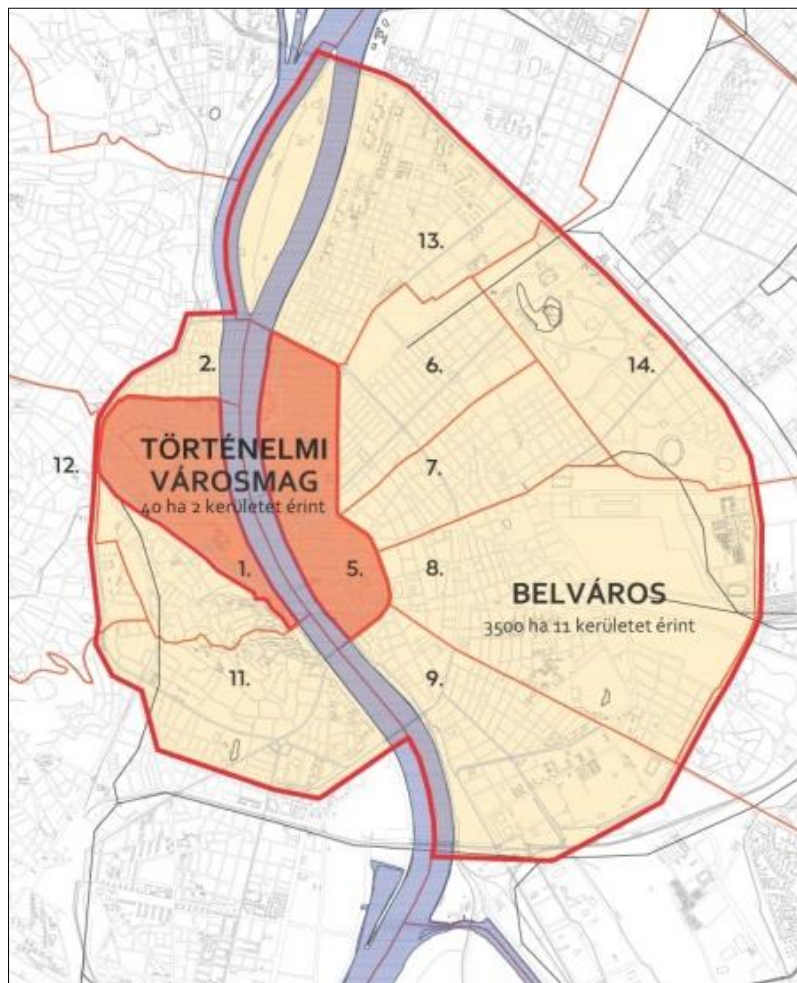
4. ábra: Városrégió pólusai és a TEN-T folyosók; forrás: saját szerkesztés

A Budapest városrégió kifejlődésének fontos háttéreleme a város markáns többközpontúvá válása és nagy, összefüggő területek jelleg- és funkcióváltási hullámainak megjelenése (4. ábra). A központ térbeli tágulása és a random részrendszerek folyamatos mozgása, széttelepülése a szűk városcentrum intézménysűrűségét csökkentette. **A pesti óváros** már nem az ország szíveként dobog, ebből is következően **másféle forgalmi, célforgalmi kitettség van**. Az átmenő forgalomnak itt semmi keresnivalója a több évtizede csontosodó urbanisztikai – közlekedési és várospolitikai konszenzusok szerint. Ezek a változások is támogatják a Lánchíd új közlekedési szerepének rögzítését. *A Lánchíd új szerepének közlekedési jelentősége elhanyagolható, viszont annál nagyobb a súlya urbanisztikai dimenziókban, hiszen a Fő-várospolitikai állásfoglalása és a személetformálás szempontjai a változások melletti kiállás irányát mutathatják.*

Az urbanisztika szereplői (20-30 szakterület) azonban többnyire a megszaladások értelmezésével, követésével adósan, sok esetben lemaradva, konstruktív reakciókra képtelenül, a várospolitikához hasonló distanciával kullognak az események után. Az

agglomeráció és a főváros többközpontúvá válása spontán folyamatok keretében zajlott és sajnos ez máig így folyik.

Jó példa a plázaépítési ciklus. A folyamat irányítása helyett annak destruktív kritikája érvényesült: jelentős kereskedelmi szerepeket vont el a Belvárostól valóban, de mindeközben elképesztően hatékonyra tette nemcsak a komplex kereskedelmet és logisztikát, hanem a fogyasztóvá előlépett tömeges vásárlók időmérlegét, közlekedésre, beszerzésre fordított erőforrás-felhasználását. A plázaingatlanok is előszeretettel használják, hiszen nekik is van időmérlegük, időszámlájuk, időbankjuk.



5. ábra: Belváros kiterjedése; forrás: saját szerkesztés

A ma még jó közösségi közlekedés korlátossága, az elővárosi vasutak szegényes szolgáltatása, a régió napi 3-400 ezer autója és a történelmi városrészek életének elviselhető szinten tartása, alakítása, a Budapestről aránytalanul/felelőtlenül kivont források hiánya, kizárja a város érdemi problémakezelését. Ebben a helyzetben az új BELVÁROS zónájában, a 11 érintett kerületben zajló szétforgácsolt, néha tudathasadásos, de többé-kevésbé egyirányba mutató forgalomcsillapítási politikákat szegmentálja, hektikus lefolyásúvá teszi, kiszolgáltatja a kisszerű napi érdekerdő ordasainak (5. ábra). Ezzel a 2020-as években zárul a hosszú 20. század és az új értékek, új paradigmák, fenyegetések és lehetőségek küszöbén Budapest új és újabb kihívásokkal küzd. A Lánchíd szerepváltásának – ebben a zajló folyamatban – rendkívül nagy súlya lehet a széttagolt kezdeményezések integrációja szempontjából, inspirál, bevon, példát kínál az élhetőbb Főváros felé törekvő szereplők számára.

VÁLTOZÁS 7.: Budapest városrégiós létének célirányos összekovácsolódása (2010 – 2040) **igen heves ellenszélben, intézményrendszer, szervezetek és finanszírozás nélkül** folyik. A térség adottságai, nemzetközi kapcsolódása, inspiratív és vállalkozó emberkincse révén mindezek ellenére képes biztosítani a városeggyüttes értékelhető működését (az ország GDP-jének kb. 48%-a itt képződik, erős hazai és nemzetközi vonzások, nemzeti büszkeség fókuszintézményei, kulturális mágnes, logisztika stb.). A támogató tervezettség hiánya és aránytalan – megalázó – forráselvonás ellenére a lassan strukturálódó konglomerátum sok elemében a mértékadó európai városhálózati osztályhoz szervesen csatlakozó térségi kultúrát hozott létre és építi tovább folyamatosan.

A tervezés és jövőképfarmáló beavatkozások terén a BFK megszüntetése és a Főváros defenzivitása igencsak drámai jövőképet fest a majdani lehetőségeket illetően, hiszen a tervtelenségből idejétmúlt ötletek, poros tervek, kapkodás és pazarló, rossz megoldások sorozata jelezhető előre. A globális nagyváros folyamatai hatnak a városszerkezetre és annak működésére, a városrégió koherenciája egyre dominánsabbá válik és a város funkcionális szerkezete is mondhatni rapid módon átalakul. Ez a működési mintázat is indokolja a Lánchíd és a rakpartok, valamint a legbelső városrészek szerepeinek radikális újragondolását (nem az agyatlan/obligát gyalogosításra gondolok, annál jóval összetettebb ez a kérdés).

A BELVÁROS, városközpont újrafogalmazása és a Lánchíd új kontextusa

A városrégiós összefüggések szerint Budapest BELVÁROSA, azaz a városközpont értelmezése és a 21. század folyamatainak megfelelő lehatárolása a célirányos és rendszerbe szervezett várospolitikai döntő fordulata lehet. A központnak a történelmi városmagon (I. és V. kerület) túli kiterjesztése megfelel a **fő-várossal** szemben megfogalmazott sokrétű igényeknek és várakozásoknak. A kiterjesztett *BELVÁROS, mint városközpont* kartogram szerinti értelmezése új korszakot jelenthet a főváros fejlesztési politikájában és gyakorlatában. A Lánchíd mai/új szerepét ebben a kontextusban lehet előremutatónan meghatározni.

E területen belül indokolt a részben Molnár László által is említett szabályozásokat **az önkormányzati szereplők összehangolt rendeleteivel bevezetni**: lakossági és munkahelyi parkolás, dedikált parkolókapacitások integrált többcélú hasznosítása; régi autók kivonása; közösségi közlekedés, intermodalitás, P+R erősítése, gyalogos és kerékpáros hálózatok koncentrált fejlesztése; megosztott járműszolgáltatások erősítése stb.

A budapesti közösségi közlekedés forráselvonással korlátozott, lassú mennyiségi és minőségi fejlődése mellett, az előretörő kerékpározás, a gyalogoskomfort javulása, a mikromobilitási és a megosztott eszközök terjedése várhatóan a 2020-as évek végére egy átbillenő, új közlekedési környezetet és kultúrát teremthetnek meg. A tágan lehatárolt *BELVÁROS* új közlekedési korszaka során a személygépjármű-használat és a parkolás terén a hasonló súlyú nagyvárosok gyakorlatához közelítő radikális, vagy éppen óvatoskodó változásokat támogató politikák és rendszerbe szervezett közterület-átalakító fejlesztések valósulnak meg.

Konklúziók

Az **okos, vagány, szerethető várospolitikai** jellemzői: nyitottság a változásokra, felkészülés a kihívásokra és *lehetőségekre*, a változtathatóság és szakszerűség mellett nélkülözhetetlen rugalmas együttműködés.

A Lánchíd mai és közel jövőbeli szerepe a városban és a híd hatásterületén **zajló változásokhoz illeszkedve alakítandó**, ami észszerűen segíti az összetett és távolabbi változások minél szerveesebb, hatékonyabb lefutását. Mai urbanisztikai felfogásunk szerint radikálisan el kell szakadni a 50-40-20 éves mantráktól és „így szoktuk” szemléletektől: ahogy a Széchenyi tér nem parkoló, nem autótároló „körforgalom”, és nem is rigófűtűs zölderdő, úgy a Lánchíd sem a város szívében pöfögő egyéni járművek kiszolgálója, hanem **egy világraszóló együttes, nemzeti büszkeségünk ékköve** és egy sokszerepű világváros világörökségi fókuszának reprezentatív folyóparti teraszos-ligetes elegáns szalonja a Pestet és Budát összekötő patinás híddal.

A híd szerepe: Bel-Buda és a pesti szűk városmag közötti élhető kapcsolat biztosítása, ami kompatibilis a városszerkezet folyamatban lévő változásaival. Ebben a relációban **személygépjárművek közlekedését ki kell zárni**. A változás meg van írva a zajló folyamatokban, halogatása nem indokolt.

Az elmúlt évtizedek nagy hídfelújításai bebizonyították minden riogatás ellenére, hogy nem omlik össze a város közlekedése egy-két meghatározó elem hosszabb idejű hiánya esetén sem. A mai *közlekedés* értelmezésekor annak az intézményes tervezésen és működtetésen kívüli tényezőit nem lehet figyelmen kívül hagyni. Az aktív, tudatos utazók, a valós idejű forgalmi adatokon alapuló útvonaltervező szolgáltatások (Waze, Google Maps, Apple Maps stb.) és más közösségi fórumok, szereplők aktív önszervező ereje és dinamikusan növekvő súlya alapvető jelentőségű.

A **lassú híd** gyalogos, reprezentációs, turisztikai, ünnepi használatának előnyét meg kell adni. Emellett a városműködés minden közcélú, szolgáltató közlekedésének teret kell biztosítani (közösségi közlekedés, taxi, megosztott járművek, kerékpár, roller, mentő stb.).

A változás **nem hozhat létre** konzervatív szemléletű, **kizárólagos használatokat** a hídon (ilyen sáv, olyan sáv). **A híd 20 km/órás zóna**, bármely esetben, ami köztudottan a városi átlag feletti sebességű haladást jelent. Rugalmas, gyorsan átrendezhető közterület és útfelülethasználat szükséges egy középtávú időszakra, míg a rakpartok, korzók, EuroVelo, kapcsolódó hálózatok és Duna-parti terek rendszere fő vonalaiban letisztul. Ezek együttese az Erzsébet híd – Kossuth Lajos utca megoldásával lesz belesimítható a Nagykörúton (budait is beleértve) belüli új városműködési és városhasználati kultúrába.

Az esetenként rigid **közlekedésmenedzsment** számára nagy kihívás az „így szoktuk” rutint meghaladó rugalmas mentalitás kialakítása, egyfelől a nem dedikált, nem agyonszabályozott közterülethasználat (lásd Petőfi Sándor és Kecskeméti utcák) a hídon és hídfőiben, másfelől szerencsés módon pilot projektek, éles vizsgálatok bonyolíthatók (téli/nyári, ünnepi, fizetős, éjszaka/nappal stb.) az új forgalmi rendek értékelése érdekében. Lényeges eredmény lehet még a szereplők együttműködési készségének vizsgálata.

Ebben az átmeneti időszakban a **magán személygépkocsikat nem szabad** ráengedni a hídra (kivételesen rövid idejű tesztek esetén: éjszaka, téli/nyári üzemmód bizonyos eseményein, holtidőkben extra hídvám megfizetése mellett). Ez idő alatt városi közlekedésben tovább futnak azok a változások, amelyek eredményeként 5 év múlva már nem is jut eszükbe személyautó-forgalomról beszélni a Lánchídon. Az átmeneti időszak radikális és szigorú

kezdeti éve után tesztelhető az éjszakai 22 – 06 közötti szgk. forgalom, a rakpartokon várható/bekövetkező változásokkal való kompatibilitás fázisainak próbája.

Mindezek alapján népszavazás, kérdőívvezés, facebookos és más egyéb hókuszpókusz nélkül ki lehet adni az utasítást a megfelelő közlekedési táblák felszerelésére, ugyanúgy, ahogy másik harmincra naponta.

Egyéb eseteket kikérem magamnak, mint magyar állampolgár és budapesti lakos.