

A kanadai Vancouver vezetése 2011-ben jelentette be, hogy a város az évtized végére a világ legkörnyezetbarátabb településévé kíván válni. Alapvetően azt akarták elérni a kijelentéssel, hogy az emberek megkérdézzék, mit jelent egyáltalán a legzöldebb városnak lenni – mondta Doug Smith, Vancouver City fenntarthatósági igazgatója. A céljuk az volt, hogy párbeszédet generáljanak a városuk jövőjéről, élhetőbbé tételéről. Tudták, hogy valamilyen drámai lépésre van szükség ahhoz, hogy a város lakosai az éghajlatváltozás elleni küzdelem élharcosai legyenek. A „világ legzöldebb városa” cím pedig inspirálóvá tette a projektet.

Természetesen a Legzöldebb város 2020 cselekvési terv (Greenest City 2020 Action Plan) konkrét célokat is tartalmaz. Ebben minden területet lefednek a szállítástól az élelmiszerrendszerekig, a hulladékgazdálkodástól az építési előírásokig.

Ma már a helyi közlekedés több mint 50 százaléka tömegközlekedéssel, kerékpárral vagy gyalog bonyolódik le – például 450 kilométernyi elkülönített kerékpársávot alakítottak ki. A lerakásra és égetésre kerülő kommunális hulladék mennyiségét 28 százalékkal csökkentették. Bár az üvegházhatású gázok kibocsátását a kitűzött 33 helyett eddig mindössze 12 százalékkal sikerült visszafogni, 2020-tól minden új építési projekt szén-dioxid-semleges lesz.

Újjáélesztettek zöld területeket, és folyamatosan növelik az arányukat a városban. Méhbarát övezetet hoztak létre a Jericho Beach Parkban, de a New York City High Line vancouveri megfelelőjeként már építés alatt áll az Arbutus Greenway, ami egy régi, 8,5 kilométer hosszú vasúti pálya parkosítása, zöldfolyosóvá alakítása.

A város vezetése elismeri, hogy még nem tartanak ott, hogy a világ legzöldebb városa címet megkaphassák, de céljaik kétharmadát elérték, a társadalmi párbeszéd pedig helyes irányba mozdult el.

# NEM LEHETETLEN VÁLLALKOZÁS A SIKERES PARTREKONSTRUKCIÓ

## VISSZAADNI A FOLYÓT AZ EMBEREKNEK

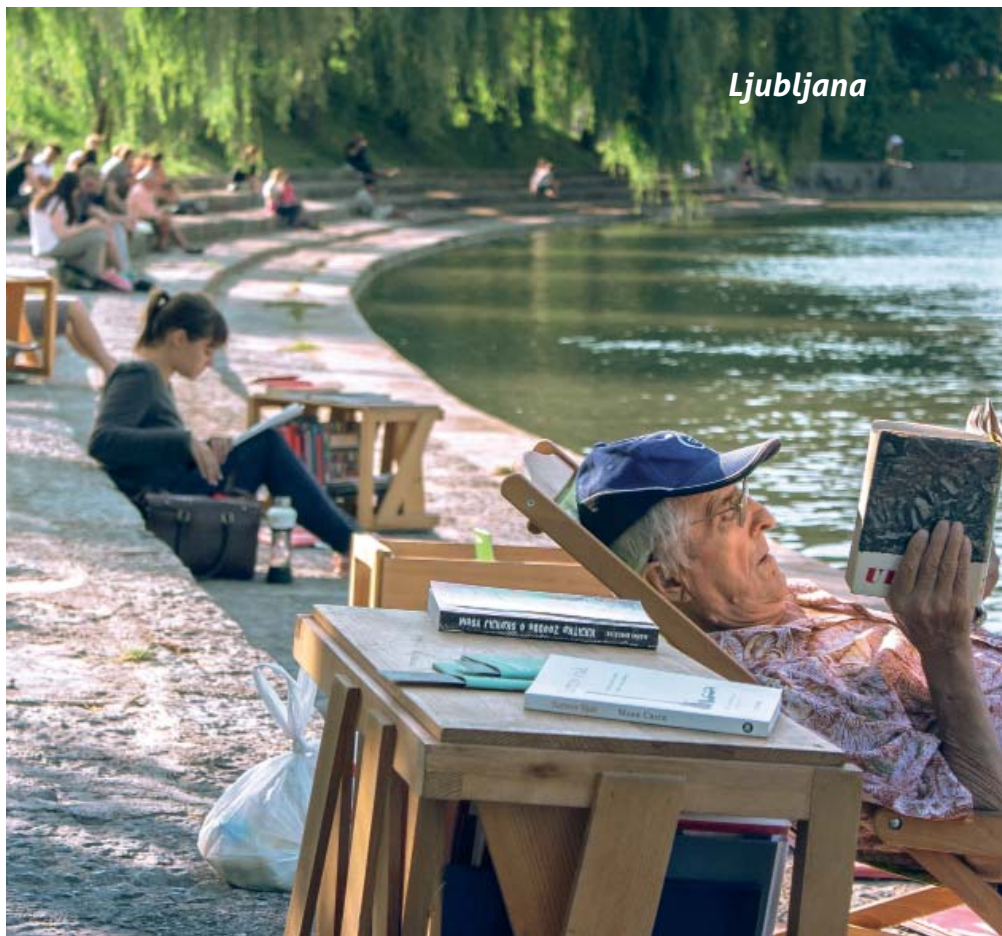


SZERZŐ: BELSŐ OLGA

***Míg Varsóban, Ljubljanában vagy Párizsban a sikeres rehabilitációnak köszönhetően a várost átszelő folyó partja ma már jórészt a pihenést, a kikapcsolódást szolgálja, addig Budapesten még a rakparti autóforgalom és a szállodahajók uralják a képet. Pedig a meglévő struktúrákra építve viszonylag kevés betonmozgatással is remek rekreációs helyszíneket lehetne kialakítani a fővárosi Duna-parton, amelyek előbb-utóbb összeérhetnének és beleilleszkedhetnének a város szövetébe.***

Ha megkérnének gyerekeket vagy akár felnőtteket, hogy hunyják le a szemüket, és képzeljenek el egy városi folyópartot, valószínűleg hosszan elhúzódó plázsokat, sétányokat, játszótereket, parkokat, hangulatos kikötőket, fagyizókat, itt-ott kiülős éttermeket és napozómólókat álmodnának a vízhez. A bátrabbak és élénkebb fantáziájúak minden bizonnyal parkkal kötnék össze a folyóparti középületeket a vízzel, a parti lépcsőkön ülve egyetemisták bújnák a jegyzeteiket, és a közeli irodaházak dolgozói falatoznak ebéridőben a szendvicsüket – vagy éppen fordítva.

Persze az álom és a valóság között a legtöbbször áthidalhatatlan szakadék tátong, vagy ha a rögválót nézzük: áthatolhatatlan autóforgalom. Pedig nem lenne muszáj így lennie, a 21. században egyáltalán nem természeti törvény, hogy egy folyó elválassza egymástól egy város két részét ahelyett, hogy éppenséggel összekötné, egybe-forrasztaná.



## LJUBLJANA – LJUBLJANICA

Nem is kell messzire mennünk a jó példáért. A szomszédos Szlovénia fővárosában, Ljubljanában tizenöt évvel ezelőtt határozták el, hogy belevágnak egy olyan nagyszabású folyópart-rehabilitációba, amelynek eredményeként a várost kettészelő Ljubljanica folyócska és partja megtelik étellel és nyüzsgéssel, ugyanakkor a vízi növény- és állatvilág, ha nem is érintetlen, de természetes körülmények között élhet tovább.

A legfontosabb lépés az volt, hogy a várost mindenféle változatos formában összekötötték a vízzel: új gyaloghidakat, mólókat, közvetlenül a víz mellé parkokat, zöld területeket, sétányokat építettek, és egy csomó jópofa tereptárgy is kikerült, amelyet birtokukba vehettek a városlakók és a turisták. A partrehabilitáció ugyanis jótékonyan hatott az idegenforgalomra is, ennek következtében megélnékül a gazdasági élet, ami maga után vonta a környező utcák és közterek megújulását is.

A munkát hosszas előkészítés előzte meg, amelyben többek között várostervezők, építészek, formatervezők és tájépítészek vettek részt. Ennek eredményeként sikerült egy olyan folyópartot létrehozni, ahol minden mindennel összefügg, összekapcsolódik, és így, egy ségként csatlakozik a város szövetébe.

## BUDAPEST – DUNA

– Valami hasonlót el tudnánk képzelni Budapesten is. A belvárosi rakparti részekről évtizedek óta sok szó esik, vitáznak a városvezetők, a szakemberek és a civilek, a helyzet azonban néhány elszigetelt példától eltekintve nem igazán javult, sőt inkább csak romlott az utóbbi bő fél évszázadban. Ekkor kezdtek ugyanis elönteni az autók a rakpartokat. A viszonylag közeli 2010. évhez képest nyolcvanezerrel több gépkocsis zeli a főváros útjait, jó részük a

Duna mellett is elhalad – magyarázta az inGreennek **Lohász Cili**, a Valyo tagja.

A mindent előntő rakparti autóforgalom az egyik, de talán legfontosabb oka annak, hogy szinte lehetetlen kapcsolatot teremteni a vízzel. Holott a város akkor is funkcionál, amikor a rakpartok víz alá kerülnek: hamar megtalálják az autósok az egéruakat, amelyeken továbbra is lehet közlekedni. Ugyanakkor mára mindenki előtt nyilvánvaló, hogy

hogy legyen mit csinálni, és lehetőleg csak kevés étteremre, büfére (mert az emberek mégiscsak szeretnek enni-inni). Elég lenne, ha minél zöldebb lenne a folyópart – magyarázza Lohász Cili. Ezt pedig a lehető legkisebb betonmozgatással is el lehetne érni a meglévő struktúrákra építve.

Persze az alapvető kiszolgálóobjektumokra, mosdókra, szemetesekre szükség van. Meg persze arra, hogy legyen egy felelős gazdája a partnak, a mosta-

**A Valyo (Város-folyó) egy 2010-ben alakult civil szervezet. Tagjai között építész, geográfus, városszociológus és kommunikációs szakember is van, s mind azon dolgoznak, hogy „meg tudják érinteni a Dunát”, vagyis a lakosság kapcsolatba tudjon lépni a folyóval. Első projektjük a kacsaködő verseny volt, amely ráirányította a figyelmet arra, hogy a Duna akár rekreációs tér is lehetne a városban. Ők alakították ki a Valyo-partot a Lánchíd lábánál, ahol most a Pontoon van, telente pedig mobil szaunabuszt telepítettek a vízpartra. A legismertebb ötletük a Szabihíd program, amikor a felújítás miatti hídlezárást kihasználva elérték, hogy a következő három évben nyaranta néhány hétvégére újra elzárják az autóforgalom elől a hidat, amelyet így birtokba vehetnek és egy hatalmas piknikké változtathatnak a városlakók.**

Budapest közlekedése katasztrófális, ezért sürgős és átfogó fejlesztésre van szükség, és nemcsak azért, hogy a pes-ti rakpartról kivezethessék az autóforgalmat, hanem hogy egyáltalán haladni lehessen az utakon.

A másik fontos akadálya annak, hogy a Duna újra közkinccs lehessen, a hatalmas szállodahajó-forgalom, ami a vízi közlekedést uralja. Pedig a folyó gazdag természetes élőhely, ezért olyan közterek illenének a környezetébe, amelyek szintén illeszkednek a természetbe, emellett mindenki szabadon használhatja őket: alkalmasak rekreációra, pihenésre, sportolásra, játékra. Némi alap-infrastruktúrára, például ping-pongasztalokra lenne csak szükség,

ni széttagoltság ugyanis szintén nem használ az ügynek – sokszor például a hordalékként érkező és szétdobált szemét is addig fekszik a parton, amíg tovább nem viszi a víz.

A legfontosabb pedig a kísérletezés lenne: ha valamit megálmodtak és létrehozta, de nem vált be, az élet nem igazolta, legyen lehetőség korrigálni, változtatni. Ehhez azonban nemcsak alázat és bátorság kellene, hanem olyan pályázati rendszer is, amely ezt támogatja – tette hozzá Lohász Cili.

## PÁRIZS – SZAJNA

A rakpartok autómentesítése egyébként nemcsak Budapesten fordult meg az emberek fejében, hanem például

Párizsban is, sőt a francia fővárosban lassan harminc éve meg is valósítják. A Szajna-parti rakpartokat hétvégenként kilométereken át elzárják a gépjárműforgalom elől, és sétálók, kocogók, görkorcsolyázók, zenészek és performance-osok veszik birtokba. Emellett a vízparton már most is romantikus sétákat lehet tenni, a folyó két oldalát pedig a nagy, autós hidak mellett kedves kis gyalogoshidak is összekötik, sőt menetrend szerinti kishajóval is remekül el lehet jutni autó nélkül egyik folyóparti céltól a másikig. A fejlesztések következő ütemében pedig 1,6 kilométeres, összefüggő zöld területet hoznak létre az Eiffel-toronytól egészen a Szajna túlsópartján lévő Trocadéróig, ami teljes egészében a gyalogosforgalomé lesz.

## **VARSÓ – VISZTULA**

A lengyel fővárost, Varsót átszelő Visztula partjának a rekonstrukciója is egy zöldsikertörténet, ami ebben az esetben a folyó jobb partján elterülő erdő megtisztítását, gondozását és új funkciókkal való felruházását jelenti, nem pedig a sűrűn lakott és jelentős autóforgalommal terhelt bal part átalakítását. Az elhanyagolt, erdős folyóparti sávot 2007-ben kezdték megújítani, méghozzá úgy, hogy a civileket is bevonták az ötletelésbe. Olyan zöld és aktív folyópartot akartak kialakítani, amely a természeti környezetet is megőrvi, egyúttal a városlakók rekreációját is szolgálja. Másfél millió eurós költséggel sikerült megtisztítani 37 hektáros erdőt, sétautakat, ösvényeket, futópályát hoztak létre, egyben bekap-

csolták ezt a részt az országot átszelő sítúrahálózatba. A folyóparton három jól kiépített homokos strandot is létrehoztak, ahol sportolási lehetőség és játszótér is van.

A Visztula jobb partja tehát, amely több kilométer hosszan húzódik a folyó belvárossal átellenben lévő oldalán, a varsóiak egyfajta rekreációs központjává vált. Ennek megfelelően a helyszín megközelítéséről is gondoskodtak, és természetesen biciklit is lehet szállítani az átkelő járatokon.

Végeredményben éppen erre lenne szükség Budapesten is: a folyót kapják vissza a városlakók, hogy a pihenés, feltöltődés helyszíne lehessen.



*Párizs, Szajna-part*