

Budai rakpart – nagyívű irányváltás

Szöveg: FLEISCHER TAMÁS Fotó: SEBESTYÉN LÁSZLÓ

■ A 19. század közepén kezdődik a dunai rakpartok kiépítése – nem függetlenül az 1838-as nagy pesti árvíz tanulságaitól, hiszen a megépülő partfal és a felső rakpart támfala egyben árvédelmi töltésként is védi a várost. A Reitter Ferenc nevéhez fűződő nagy-

szabású alkotás Budapest belső szakaszán két évtized alatt elkészült. Nagyvonalú, egységes ívével, lépcsős, rézsús és függőleges partfalainak megtervezett váltogatásával ma is mértékadó.

A 20. század folyamán mind a budai oldal népessége, mind pedig az egy főre jutó vízfogyasztás hatalmas mértékben növekedett, napjainkra a jobb partról mintegy százezer köbmé-



ter tisztítatlan szennyvíz érkezik naponta a folyóba. E sorok írójának meggyőződése, hogy ma az lenne korszerű megoldás, ha a fővárosi szennyvizet nem gyűjtenénk egybe, nem szállítanánk kilométereken át a Dunáig, majd Csepelig, egy központi szennyvíztisztítóba; hanem a szennyvíz kisebb tételekben, „helyben” kerülne ártalmatlanításra. Így nemcsak a Dunát, de Buda korábbi élővizeit is rehabilitálhatnánk. A több mint száz éve épülő rendszer fejlesztése ellenben kizárólag a központi szennyvízkezelés megoldását célozza, és nem készült olyan számítás, amely felmérte volna, milyen megtartható létesítményei és milyen fejlesztési költségei lennének egy alternatív rendszer kialakításának.

Ma a Nagyszombat utcától a Lágymányosig kiépítendő főgyűjtő terve megkérdőjelezhetetlennek számít, ahogy az is, hogy a főgyűjtőt feltétlenül az alsó rakpart oldaltoldalékában kell megépíteni. Az egyetlen kérdés az, hogy a főváros, az ország, az unió mekkora részt vállal az építés finanszírozásából.

A budai sztráda terve

Erre a megoldásra épültek rá az alsó rakpart forgalmi kapacitásbővítésére irányuló tervezetek. Ha már úgyis hozzá kell nyúlni a kiépített partfalhoz – szól az érvelés –, akkor érdemes mindjárt hat-nyolc méterrel szélesíteni a rakpartokat, és lehetővé tenni, hogy két forgalmi sáv helyett kétszer kettőt használjanak az autók. Fontos lenne leszögezni: nem kell mindenképpen hozzányúlni a partfalhoz! Még ha elfogadjuk a főgyűjtő szükségességét, az akkor is megépíthető az alsó rakpart alatt, a felső rakpart alatt vagy egy következő utca (a Vár előtt a Fő utca) alatt is. Mindegyik megoldásnak vannak előnyei és hátrányai, ezeket lehet mérlegelni – de falbontási kényszerállapot nem áll fenn! A rakpartszélesítés városfejlesztési és közlekedési kérdéseit célszerű ettől függetlenül szemügyre venni.

A budai alsó rakpart kapacitásbővítésének szükségességét közlekedési tanulmányok elsősorban forgalmi és

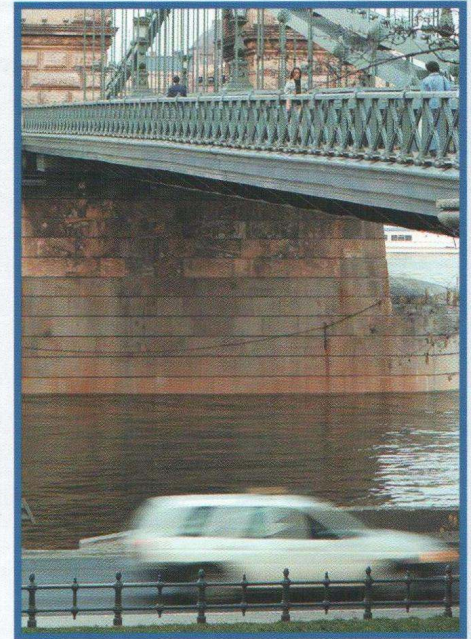
topográfiai adatokkal indokolják. A forgalmi felvételek szerint a Battyány téri, illetve a Műegyetem rakparti keresztmetszetben áthaladó forgalomnak mintegy hatvan százaléka végighalad az alsó rakpart teljes hosszán.

A tervezők kezdetben a tranzitforgalom jelentős arányával érveltek, csak később került előtérbe a belső budai célforgalom ellátásának fontossága. A rakpartbővítés korai szakaszában kevés közbenső csomópontot terveztek, és a hangsúly az észak- és dél-budai területek összekötésén volt, ami belső-Buda szempontjából akkor is tranzitforgalomnak minősíthető, ha a főváros egésze szempontjából nem az. *Váradi Tamás* forgalomtechnikai szakértő még egy 2003. évi pódiumbeszélgetésen is úgy érvelt, hogy az alsó rakpart tulajdonképpen a Hungária körút budai folytatásaként működik, és erre a funkcióra kell alkalmasabbá tenni.

Bel-Buda szempontjából ez a törekvés úgy interpretálható, hogy az itt lakóknak el kell viselniük a majdan rajtuk keresztül vezetett forgalmat, miközben a saját helyzetük ettől nem javul, ők alig tudják igénybe venni a rakpart szolgáltatásait. Természetesen egy nagyvárosban szükség lehet olyan területekre, amelyeken összenyalábolva átvezethető a máshol zavarónak számító forgalom – meglepő azonban, ha a közlekedést tervező szakágazat úgy látja, hogy a Vár alatti Duna-part, a főváros közepén húzódó rakparti ív ilyen terület.

A 21. században átértékelődnek a forgalmi csatornák, a városlakók egyértelműen szennyezési sávnak tekintenek egy átmenő forgalmat hordozó négysávos utat. Efféle út legfeljebb olyan folyóval állhat összhangban, amelyet szennyecsatornaként használnak, és amelynek hátat fordítanak a lakók és az épületek, amelytől elhúzódnak a tehetősebb polgárok. Ahol a folyó a város barna övezete, ott nincs akadálya annak, hogy a partját ennek megfelelően külvárosi funkciókra használja a közlekedés is.

A rakparti út tranzitcélú kiépítésében éppen az érintett térségek ellenérdekelték. Ez már korán arra kész-



tette a közlekedési tervek készítőit, hogy módosítsanak az elképzeléseken. Az elkészült tervek a meglévő csomópontok megtartásával, fejlesztésével, sőt további csomópontok létesítésével is számoltak.

A kifejezetten Buda belsejébe tartó forgalom miatt azonban nincs szükség a rakpart bővítésére, még csak a jelenlegi kapacitás kitöltésére sem. Jól mutatja ezt, hogy augusztus 20-án, amikor nagy tömegek keresik fel a belső hidak közötti rakpartokat, fennakadás nélkül oda lehet jutni, noha a rakpart e szakasza a járműforgalom elől el van zárva. Ha megszűnne vagy jelentősen lecsökkenne a belbudai térségen átmenő forgalom, az eleve sokat javítana a helyi körülményeken.

Éppen ezt akarják elérni – mondják most a tervezők: javítani a térség forgalmi körülményeit, tehermentesíteni a belső utcákat. Szerintük csak úgy lehetséges kihúzni a forgalmat az utcákból, ha a rakpartra viszik. Visszajutottunk oda, hogy forgalmi nézőpontból a rakpartnak csak az átjárhatósága képvisel értéket, egyébként feláldozható zónának lehet tekinteni. Valójában így a mentesítettnek szánt térség állapota sem javul, hiszen a rakpart forgalmi terhelése ugyancsak áttevődik a háttérzóna utcáira, csak éppen a Dunával párhuzamos utcák helyett a többletből a Dunára merőleges utcák részesülnek.



Ha nem a közlekedési átjárhatóságot tekintjük a Duna-part alapvető értékének, akkor nem is ennek a javításából kellene kiindulni. Budapest városfejlesztési koncepciójának készítői pontosan ezt tették 1998-ban: a városi élet átfogó céljait helyezték a középpontba, ide sorolva (más fontos szempontok mellett) a város visszafordulását a Duna felé.

Komplex városfejlesztési megközelítés

A koncepció öt évvel későbbi elfogadásáig elkészített tanulmányokban nyomon követhető, ahogy a kitűzött átfogó célokkal összeütköznek az előre, a céloktól függetlenül kijelölt merev ágazati akciótervek, ahogy a tervezők szembesülnek az alapértékek és a közlekedési javaslat konfliktusával, és a kompromisszum lehetetlensége felpuhítja, elbizonytalanítja az alapértékek kimondását.

Az 1998-as egyeztetési anyag világo-

san fogalmaz: „A Duna-partok – amelyek a város számára a kereskedelem és az ipar helyszíneként is szolgálnak, – olyan fejlődési potenciállal rendelkeznek, ami a város növekedése során mindig legelőször tette lehetővé a területek felértékelődését, a területhasználát megváltozását. (...) A térszerkezet alakítása során mindekelőtt a Duna-partok további minőségi fejlesztését kell célként kitűzni, s továbbra is e minőségi követelménynek alárendelni a fejlesztési folyamatokat. (...) A Városfejlesztési Koncepciónak a Duna menti zóna minőségi fejlesztése fontos eleme, mely a hosszú távú fejlődés szempontjából az egyik legmeghatározóbb értékhozó.”

Az általunk is támogatott gondolatmenetet kiválóan összefoglalja a fentebbi idézet. Az 1998-as anyag a város stratégiai szerepeiből és céljaiból indult ki, és ebből próbálta levezetni a szükséges tennivalókat. Ennek köszönhetően nagyon óvatosan fogalma-

zott akkor, amikor a stratégiai célnak ellentmondó fejlesztéshez érkezett: „megfontolás tárgyává kell váljon az út kapacitásának növelése”.

A koncepció vitái is felszínre hozták az ellentmondást: ha a városvezetés célnak tekinti a nyitást a Duna felé, akkor miért akarja a budai rakparton négy sávon áramló átmenő forgalommal elszigetelni egymástól a várost és a vízfolyást? Vajon a rakpartok minőségi fejlesztésének követelményébe bele lehet-e érteni azt, hogy mindekelőtt a ma is zavaró (és egyben zavart) átmenő forgalom körülményein kell javítani?

A koncepció 1999-es tanulmánykötetében már elbizonytalanodik a cél megfogalmazása. A Duna menti akciókat sorolva türelmetlenség érződik az értékelésből: „A főváros kezdeményező szerepet vállalt a tervezés előkészítés terén, azonban az itt elindított beruházások még nem váltak húzóprojekteké. Nyitott kérdésnek tűnik tehát a városfejlesztés és rendezés számára a város folyó felé való visszafordításának sikeressége.” Bár, úgy tűnik, itt egymásba csúszott a projekt szintű tökevonzó hatás és a városfejlesztési léptékű sikeresség megítélése, a következtetés a lényeg: a dokumentumban a korábbi cél elbizonytalanodik, míg a Duna tengelyének helyzetbe hozására tett javaslatok között már határozott megfogalmazással szerepel a budai rakparti út kiépítése és a közlekedési rendszer átszervezése.

A koncepció 2002-es végső formá-

„A szocialista főpolgármester-helyettes a fővárosi önkormányzat városüzemeltetési bizottságának hétfői ülésén közölte, hogy a civil szervezetek felvetései alapján a Miniszterelnöki Hivatal a budai rakparti úttal kapcsolatban változtatást szorgalmazott. Eszerint az eredeti tervnek megfelelően útpályabővítés nélkül, támfalkihelyezéssel épülne meg a Csepelre szennyvizet szállító budai főgyűjtőcsatorna.

Atkári János (SZDSZ) főpolgármester-helyettes szerint nem a zöld szervezetek tiltakozása miatt, hanem azért változtattak a rakpart szélesítésének elképzelésén, mivel azt a főváros is problematikusnak találta. Emellett a rakpartszélesítésnek nincs meg a pénzügyi fedezete sem. A főváros által 1998-ban e célra betervezett tízmilliárd forint jelenleg még a támfalkihelyezés költségére sem elegendő – tette hozzá.”

Forrás: Városházi hírek (MTI 2004. február 24.)

jában a Duna menti akciók értékelése már egyértelműen pozitív, a megítélés városfejlesztési léptékű, és illeszkedik egy hosszabb távú trendbe. „Már a XIX. század végétől kezdve megfigyelhető az a folyamat a Duna mentén, ahogy az ipari funkciók átadják a helyüket a magas igényű városi funkcióknak. Ez a folyamat ma is tart: a közelmúltban szűnt meg a teherpályaudvar a Boráros tér alatt, az ipartelep a lágymányosi Infopark helyén, a hajógyár az Óbudai-szigeten és Angyal földön vagy a Gázgyár és a házgyár Aquincumban.” A továbbiakban a koncepció felhívja a figyelmet arra, hogy a hídfők kialakítása egyre kevésbé alkotja a városi térrendszer integráns részét, „a közlekedés primátusa háttérbe szorítja a köztér jellegű használatot, helyenként ellehetetleníti a hídfők közelében központi helyek létrejöttét”. Megint egészen közel kerültünk ahhoz, hogy maradéktalanul egyetértsünk: éppen csak az utóbbi mondatról kellene belátni, hogy tartalma nemcsak a hídfőkre, hanem a belvárosi térségeken átvezetett tranzitáramlatok összességére igaz.

A koncepció készítői azonban ekkor még a bel-budai rakpartra nem vonatkoztatják az idézett állítást. Ellenkezőleg, a javaslatok között szerepel a Duna mentén javítandó észak-déli közlekedési kapcsolatoknál (a villamos és a regionális gyorsvasút mellett) „a budai alsó rakparti út kapacitása-

nak és kapcsolatainak fejlesztése”. Kettős mérce jelenik meg a nagy távlatú jövőképben is: „szisztematikus beavatkozásokkal felértékelődik a Duna térsége, az északi és déli térségek partszakaszainak fejlesztésével, a Dunához kapcsolódó funkciók helyének és megoldásainak javításával, továbbá az észak-déli közlekedési tengely tudatos többfunkciós kialakításával”. Úgy tűnik, a cél, a város visszafordulása a Duna felé már félig feledésbe merült, ahogyan az a gondolat is, hogy a minőségi követelményeknek kellene alárendelni a fejlesztési folyamatokat. A jövőkép ehelyett akciókra épül, és időközben a koncepció feladta annak a konzekvens vizsgálatát, hogy az akciók összhangban vannak-e a korábban deklarált célokkal.

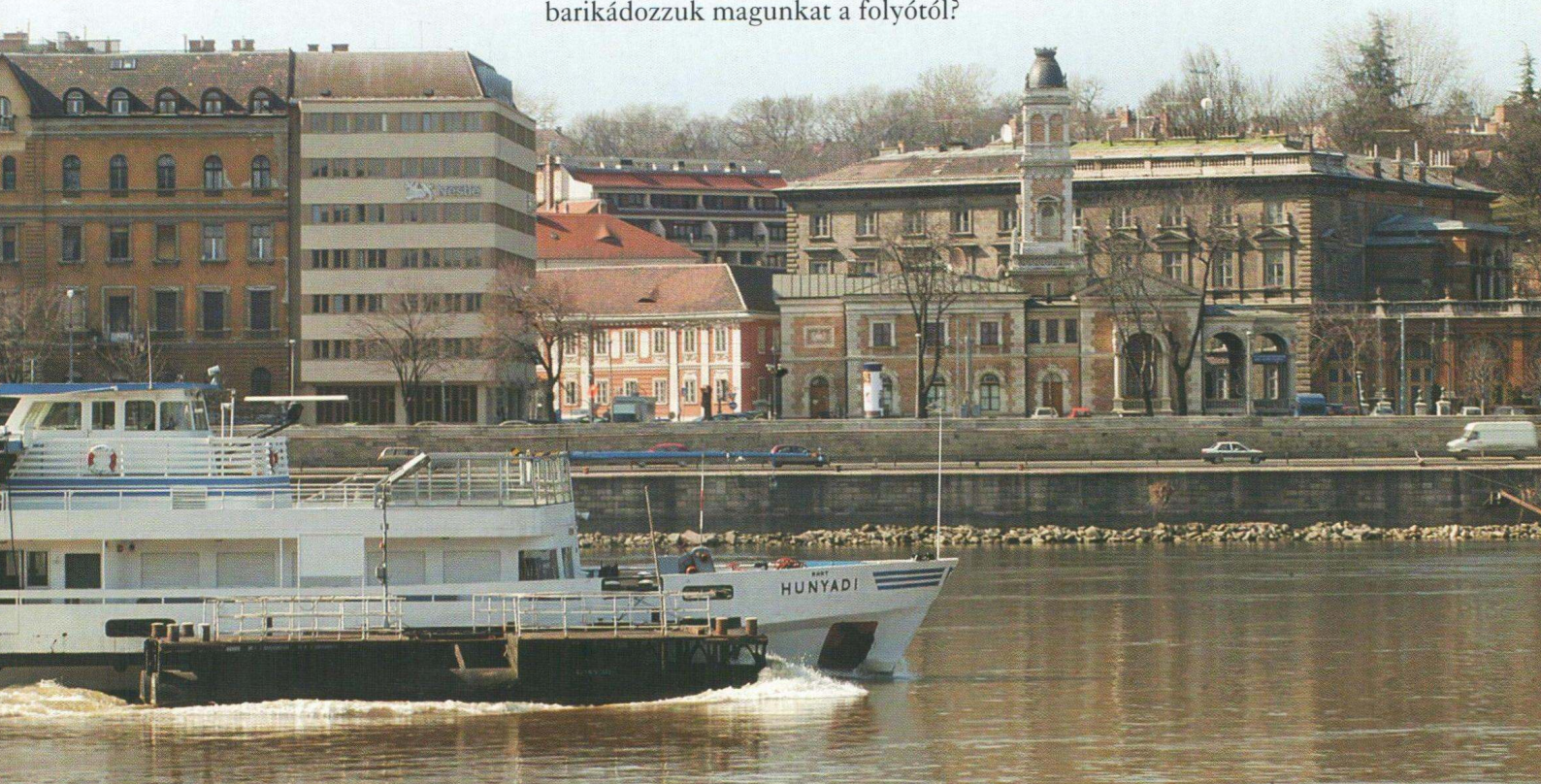
A jövő lehetőségei

A városok, amelyek a hatvanas-hetvenes években hátat fordítottak folyóiknak, most sorra átépítik a parti útjait, gyalogos övezeteket, vízparti közterületeket hoznak létre ott. Furcsán hatna, ha Budapest éppen ellenkező irányba haladna, és most fordítana hátat a város természet adta főutcájának.

Újra tisztázni kellene, milyen viszonyt képzel el a város parti kerületei és a Duna között. Élhető, belakható partot, megközelíthető kikötőket, kihasznált vízi közlekedést, közteret, szabadidő-eltöltési lehetőségeket akarunk-e teremteni a rakparton, vagy inkább elbarikádozzuk magunkat a folyótól?

Ha az előbbi célokat választjuk, akkor ehhez kell idomítani a közlekedési megoldásokat. A választott célokkal nem fér össze, hogy ugyanabba a zónába betelerljük a térség átmenő forgalmát is. Léteznek megoldások az átmenő forgalom kiiktatására, ilyen a rakpart végigjárhatóságának a megszüntetése. Például lezárható és gyalogoszónává alakítható egy közbenső szakasz. Mintaként szolgálhat erre a Plázs rendezvénye vagy az annak mintájául szolgáló Szajna-parti megoldás Párizsban. A kiiktatott szakasztól északra és délre a jelenlegi rakparton is bevezethető óránként harminc kilométeres sebesség-korlátozás, és ezzel a kerékpárok is egyenrangú résztvevőivé tehetők a forgalomnak anélkül, hogy ehhez külön kerékpárutakat kellene építeni. Emellett a rakpart gyalogosan is keresztezhetővé válik.

Fokozatossá tenné az átmenetet, ha először csak egy nyári hónapra szólna az új szabályozás. Emellett, ha felülvizsgálatok után is úgy tünne, elkerülhetetlen a Duna menti főcsatorna megépítése, akkor meg lehet kezdeni a csatorna beépítését az alsó rakpartba (támfaleltolás nélkül). Az építkezés maga egy-két évre biztosítaná az alsó rakpart végigjárhatatlanságát, és fokozatosan hozzászoktatná a várost a rakpart új funkciójához, Budapest új attrakciójához, a Duna-parti szabadidőzónához. ■



■ BUDAPEST.

BUDAPEST

a városlakók lapja

XXVII. évfolyam 2. szám*Megjelenik minden hónap 15-én***Alapítva: 1945***I–III. évfolyam, 1945–1947 (szerkesztő:*

Némethy Károly, Lestyán Sándor)

IV–XXVI. évfolyam, 1966–1988

(szerkesztő: Mesterházi Lajos,

Fekete Gyula, Vargha Balázs,

Jávor Ottó, Szabó János)

Szerkesztő: Buza Péter*A kiadást gondozzák a Nagy Budapest**Törzsasztal tagjai és vendégei:*

Bogárdi Mihály, Bor Ferenc, Buza Péter,

Del Medico Imre, Droste Wilhelm,

Fodor Béla, Frankl Aliona, Gerle János,

Gyimesi Zsuzsa, Holló Szilvia Andrea,

Juhász Gyula, Lakatos Tibor, Mezei

Gábor, N. Kósa Judit, Nemes Tamás,

Prusinszki István, Ráday Mihály,

Rátonyi Gábor Tamás, Rozsnyai József,

Saly Noémi, Tosics Iván, Török András,

Vadas Ferenc, Vargha Mihály, Vékás

Magdolna, Zeke Gyula, valamint

Csákvári Géza, Csordás Lajos, Varga

Lajos Márton.

*A szöveggondozást Bognár Antal végezte.**Megjelenik a Száz magyar falu könyves-**háza Kht. kiadásában.**Felelős kiadó:* Farkas Erika ügyvezető

igazgató.

A szerkesztőség címe:

1101 Budapest, Monori út 1–3.

Telefon: 252-4772, 261-3633, 262-5747*E-mail:* budapest@mail.tvnet.hu*Web:* <http://budapest.neuropolis.hu/>*Szerkesztőségi órák:* minden hónap első

keddjen délután öttől hétig a Spinoza-

házban (Budapest, VII. Dob utca 15.)

Stúdiómunka: Tandem Grafikai Stúdió

– Faragó István és László Zsuzsa

(1027 Budapest, Bem József utca 22.)

Telefon: 355-3777*Nyomdai munka:* Grafika Press Rt.

1101 Budapest, Monori utca 1–3.

Vezérgazgató: Farkas Tamás.*Telefon:* 262-5747, 261-5680

ISSN: 1785-590X

Nyilvántartási szám: 2.2.4./237/2004*A borítón:*

Fleischer Tamás írása a budai

rakpartról a 2–5. oldalon,

Sebestyén László felvétele

A hátsó borítón:

Ujjé a Ligetben, írásunk

a 10–11. oldalon, Ráday Mihály

felvétele

BUDAPEST. ■

BUDAPEST

a városlakók lapja

2004/2

április

