

BUDAI RAKPART – NAGYÍVŰ IRÁNYVÁLTÁS¹

Fleischer Tamás

A XIX századig a szárazföldi áruszállító útvonalak a folyókat követték, és hegymenetben a szállítás a hajók vontatását igényelte. A partoknak végigjárhatóaknak kellett lenniük – ezekre az időkre vezethető vissza a folyóparti hosszanti utak kialakulása.

A folyami gőzhajózás megjelenésével a parti vontatás elvesztette a jelentőségét, és különösen lakott helyeken túlsúlyba került a korábban is meglévő keresztirányú kapcsolat a település és a víz között. A halászat mellett ez vízigenyes tevékenységek (például bőrcserzés), energiaigényes (pl. malomipar) és szállításigényes iparok megtelepedésével, és a forgalmas rakodópartok kialakulásával járt.

A FOLYÓ, MINT A SZENNYVIZEK BEFOGADÓJA

A növekvő népességű települések jelentős szennyezőforrást is jelentettek. Néhány helyen már korán kialakult a konfliktus: nem lehet egyszerre a folyó felé is fordulni, meg szennyecatornának is használni ugyanazt a vízfolyást. Az ipar, a népesség és az adott városban átfolyó víz mennyiségi arányai természetesen nem közömbösek arra nézve, hogy mikor szennyeződik el teljesen a folyó: Londonban a Temze kellemtelen szagával és átlátszatlan barna színével már 150 évvel ezelőtt kritikus állapotnak mutatkozott.

A Duna terhelhetősége még sokáig nem volt veszélyben. Az 1838-as nagy árvíz viszont Pesten arra irányította rá a figyelmet, hogy mekkora járványveszélyt jelent az elöntött területek latrináiból származó szennyeződés. Ekkor vált sürgetővé a csator-

¹ Megjelent kis rövidítéssel a Budapest 2004. évi 2. (áprilisi) számában.

názás, azaz helyben tárolás helyett a szennyvizek folyamatos bevezetése a Dunába. A budai oldalon ez részben a meglévő nyílt vízfolyások befedésével és csatornává alakításával járt. (1. ábra)



1. ábra. Az Ördögárok torkolata az Erzsébet hídnál.

Jól látszik az érkező szennyvíz és az alacsony vízállás miatt a szennyvizet a sodorvonal felé terelő sarkantyú is.

A XIX. század közepén kezdődik a rakpartok kiépítése – ugyancsak nem függetlenül a nagy árvíz tanulságaitól, hiszen a megépülő partfal és a felső rakpart támfala egyben árvédelmi töltésként is védi a várost. A Reitter Ferenc nevéhez fűződő nagyszabású alkotás belső szakasza két évtized alatt elkészült, – ma is látható nagyvonalú, egységes ívével, lépcsős, rézsús és függőleges partfalainak megtervezett változtatásával.

E kiépített partfal, 130 éves örökségünk – egyben a világörökség része is. Százados örökségünk a budai oldal csatornáiból tisztítatlanul a Dunába ömlő szennyvíz is – de ez már nem a világ öröksége, csak a mienk. A huszadik század folyamán mind a budai oldal népessége, mind pedig az egy főre jutó vízfogyasztás egy-egy nagyságrenddel emelkedett, így napjainkra a jobbpartról mintegy százezer köbméter tisztítatlan szennyvíz érkezik naponta a folyóba.

E sorok írójának meggyőződése, hogy ma korszerűnek számító megoldást az jelentene, ha a szennyvizeket nem gyűjtenék össze fővárosi szinten, azt nem szállítanánk kilométereken át a Dunáig, majd Csepelig egy központi szennyvíztisztítóba, hanem a szennyvíz kisebb tételekben („helyben”) kerülne ártalmatlanításra. Így nem csak a Dunát, de Buda korábbi élővizeit is rehabilitálhatnánk. A több mint száz éve épülő rendszer fejlesztése viszont 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. Lehet, hogy itt valóban nem hagyható el az eddig járt út – de ennek kimondása előtt elengedhetetlen lenne a kérdést átfogóan megvizsgálni.

Ma mindenesetre a Nagyszombat utcától Lágymányosig kiépítendő főgyűjtő terve megkérdőjelezetlennek számít, ahogy az is, hogy a főgyűjtőt feltétlenül a Duna partján, azon belül is az alsó rakpart oldaltoldalékában kell megépíteni. Az egyetlen kérdést az jelenti, hogy ki (főváros, ország, unió) mekkora részt vállal az építés finanszírozásában.

Erre a megoldásra épültek rá az alsó rakpart forgalmi kapacitásbővítésére irányuló tervezetek. Ha már *úgyis* hozzá kell nyúlni a kiépített partfalhoz – így indult az érvelés – akkor érdemes mindjárt 6-8 méterrel kiszélesíteni a rakpartokat és lehetővé tenni, hogy két forgalmi sáv helyett kétszer kettőt használjanak az autók.

Fontos tehát 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* nincs! A rakpartszélesítés városfejlesztési és közlekedési kérdéseit ezért célszerűbb ettől függetlenül szemügyre venni.

A RAKPARTI SZTRÁDA TERVE

A budai alsórakpart kapacitásbővítésének szükségességét a közlekedési tanulmányok elsősorban forgalmi és topográfiai adatokkal indokolják. Forgalmi felvételek szerint a Batthyány téri vagy a Műegyetem rakparti keresztmetszetben áthaladó forgalomnak kb. 60%-a végighalad az alsó rakpart teljes hosszán.

A tervezők kezdetben a tranzit forgalom jelentős arányával érveltek, később került előtérbe a belső budai célforgalom ellátásának a fontossága. Eleinte kevés közbelső csomópontot terveztek, és a hangsúly az észak- és dél-budai területek összekötésén volt, ami belső Buda szempontjából akkor is tranzit forgalomnak minősíthető, ha a főváros egésze szempontjából nem az. Váradi Tamás forgalomtechnikai szakértő még egy 2003 évi pódiumbeszélgetésen is úgy érvelt, hogy az alsó rakpart tulaj-

donképpen a Hungária körút budai folytatásaként működik, és erre a funkcióra kell alkalmasabbá tenni.

Belső Buda szempontjából ez a törekvés úgy interpretálható, hogy az itt lakóknak el kell viselniük egy rajtuk keresztülvezetett 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 közepére eső rakparti ív ilyen terület.

A XXI. századra átértékelődtek a forgalmi csatornák, és a városlakók egyértelműen *szennyezési sávként* tekintenek egy átmenő forgalmat hordozó négy sávós útra. Efféle út legfeljebb olyan folyóval képez összhangot, amelyet amúgy is szennycsatornaként használnak, 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 tranzit-célú kiépítésében éppen az érintett térségek ellenérdekeltek. Ez már korán elképzeléseik módosítására készítette a közlekedési tervek készítőit. Az elkészült tervek a meglévő csomópontok megtartásával, fejlesztésével, sőt további csomópontok létesítésével is számoltak.

Azt azonban látni kell, hogy a kifejezetten Belső Budára tartó forgalom miatt nincs szükség a rakpart bővítésére, de a jelenlegi kapacitás kitöltésére sem. Jól mutatja ezt, hogy augusztus huszadikán, amikor nagy tömegek keresik fel a belső hidak közötti rakpartokat, fennakadás nélkül oda lehet jutni, annak ellenére, hogy a rakpart e szakasza a járműforgalom elől el van zárva. (2. ábra) Ha megszűnne, vagy jelentősen lecsökkenne a belső-budai térségen átmenő forgalom, az önmagában nagymértékben javítaná a helyi körülményeket.



2. ábra. Az alsó rakpart a gépjárműforgalom elől elzárt időszakban.

A helyi célú forgalom akkor is ide tud jutni, ha a rakpart közbenső szakasza le van zárva a gépjárműforgalom elől.

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* jelent értéket, egyébként feláldozható zónának lehet tekinteni. Valójában így a mentesítettnek szánt térség állapota sem javul, hiszen a rakpart forgalommal történő feltöltése ugyancsak terheli a háttérzóna utcáit, igaz, a Dunával párhuzamos utcák helyett ebből a többletből a Dunára merőleges utcák részesülnek.

KOMPLEX VÁROSFEJLESZTÉSI MEGKÖZELÍTÉS

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

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

Az 1998-as egyeztetési anyag világosan fogalmaz: „A Duna-partok – amelyek a város számára a kereskedelem és az ipar helyszínékként is szolgálnak, – olyan fejlődési potenciállal rendelkeznek, ami a város növekedése során mindig legelőször tette lehetővé a területek felértékelődését, a területhasználat megváltozását. [...] A térszerkezet alakítása során mindenekelőtt a Duna-partok további minőségi fejlesztését kell célként kitűzni, s továbbra is e minőségi követelménynek alárendelni a fejlesztési folyamatokat. [...] A Városfejlesztési Konceptiónak 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 fogalmazott 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 Duna felé történő nyitást, akkor miért akarja a budai rakparton négy sávon áramló átmenő forgalommal elszigetelni egymástól a várost és a vizet? Vajon a rakpartok *minőségi fejlesztésének* követelményébe bele lehet-e érteni azt, hogy mindenekelőtt a ma is zavaró (egyben zavart) átmenő forgalom körülményein kell javítani?

A Konceptió 1999-es tanulmánykötetében már elbizonytalanodik a cél megfogalmazása. 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 tőkevonzó hatás és a városfejlesztési léptékű sikeresség megítélése, a következtetés a lényeg: a dokumentumban a korábbi cél elbizonytalanodik, míg a Duna tengelyének helyzetbe hozása érdekében tett javaslatok között már határozott megfogalmazással szerepel a budai rakparti út kiépítése és a közlekedési rendszer átszervezése.

A Konceptió 2002-es végső formájában 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 Angyalföldön, 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 nem csak a hídfőkre, hanem a belvárosi térségeken átvezetett tranzit áramlatok összességére igaz.

A koncepció készítői azonban ekkor még a belbudai 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 rakpart út kapacitásának 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, az eredeti cél, a város visszafordulása a Duna felé már félig feledésbe merült, ahogy 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 1960-70 körül hátat fordítottak folyóiknak, most sorra átépítik a parti útjaikat és azon gyalogos övezeteket, vízparti közterületeket hoznak létre. Furcsán hatna, ha Budapest éppen ellenkező irányba haladna, és most fordítana hátat a város természetadta főutcájának.

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

Ha az előbbi célokat választjuk, akkor ehhez kell hozzáalakítani a közlekedési megoldásokat. A választott célokkal *nem fér össze*, hogy ugyanabba a zónába betérjünk a térség átmenő forgalmát is. Léteznek megoldások az átmenő forgalom kiiktatására, ilyen a rakpart végigjárhatóságának a megszüntetése. Például lezárható egy közbelső szakasz és gyalogoszónává alakítható. Mintaként szolgálhat erre a Plázs rendezvénye, vagy előzménye a Szajna parti megoldás Párizsban. A kiiktatott szakasztól északra és délre a jelenlegi rakparton is bevezethető 30 km/ó-s 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.

Fokozatos átmenetet jelentene, ha először csak egy nyári hónapra kerülne sor az új szabályozás bevezetésére. Emellett, ha felülvizsgálatok után is úgy tűnne, 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.

„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 útpálya-bővítés 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 a főváros is problematikusnak találta azt. Emellett nincs meg a pénzügyi fedezete sem a rakpartszélesítésnek. A főváros által 1998-ban e célra betervezett 10 milliárd forint jelenleg még a támfalkihelyezés költségére sem elegendő - tette hozzá.”

Forrás Városházi hírek, MTI 2004 február 24.

<http://www.budapest.hu/engine.aspx?page=news&artname=20040224-cikk-bizottsag>

Budapest, 2004. március 23.