



# Urbanisztikai szempontok a pesti rakpart átalakításának tervezési folyamatához

*Dr. Salamin Géza, elnök – Dr. Kocsis János Balázs, alelnök*

**Magyar Urbanisztikai Társaság**

2022. 07. 17.

2022. július 5-én a pesti alsó rakpart fejlesztésével, jövőjével kapcsolatos konzultációt hívott össze Budapest főpolgármestere, ahol a főváros vezetése számos civil szervezet és érdekképviseleti csoport jelenlétében vitatta meg a rakpart egészével kapcsolatos hosszútávú, illetve egy szakasza lezárását illető rövidtávú terveket. Megtisztelő, hogy főpolgármester úr a Magyar Urbanisztikai Társaságot is személyes levélben hívta meg az eseményre. A szűkös időkeret, illetve a résztvevők nagy száma miatt hozzászólásra nem volt módunk, de a helyszínen tett ígéretünk szerint főbb gondolatainkat írásban foglaljuk össze alább.

A Magyar Urbanisztikai Társaság 1963 óta fogja össze a magyar városfejlesztési szakma színes és számos tudományos diszciplína és gyakorlati megközelítés képviselőiből álló közösségét. A MUT kiemelten fontosnak tartja a fenntarthatóság, az élıhetőség szempontjainak, a klímaváltozás hatásai ellensúlyozásának hangsúlyos megjelenését a városfejlesztésben. Bár megkeresést kaptunk rá, társaságunk nem csatlakozott a tervezett fejlesztéssel összefüggésben más szervezetek nyilatkozatához és maga sem tesz állásfoglalást a vita egyik oldalán sem. Szakmai érdekvédelmi ernyőszervezetként a szakmaiság szempontját törekszünk érvényesíteni, ezért, konkrét fejlesztési projektek tekintetében a Társaságnak általában sincsen egységes szakmai álláspontja. (Az elmúlt években explicit állásfoglalást olyan közvetlenül a szakmát érintő kérdésben tettünk, mint a települési tervek rendszerének 2021-es átalakítása volt.<sup>1</sup> Tagjaink között e kérdésben is számos, sokszor gyökeresen eltérő nézetűszakember található, amely sokszínűsége nagyon büszkék vagyunk. Tagjaink természetesen szabadon nyilatkozhatnak és foglalhatnak állást, de ez nem tekinthető a MUT hivatalos álláspontjának, amelyet csak a MUT elnöke, vagy elnöksége tehet. Ennek jegyében az alábbi vélemény is Salamin Géza és Kocsis János Balázs személyes szakmai véleménye, nem pedig a Társaság állásfoglalása.

A belvárosi Duna-szakasz Budapest egyedülállóan fontos jellegzetessége, amelyhez hasonló adottságokkal nagyon kevés nagyváros rendelkezik. Nem lehet túlbecsülni szimbolikus jelentőségét, amely bőven túlmutat a fővároson, sőt, az országon is. Magas minőségű kialakítása kiemelt jelentőséggel bír, így jelenlétet lehetővé tevő közösségi használhatóságának javítása fontos városfejlesztési feladat. A Duna part a városfejlődés számára rengeteg potenciált hordoz. A Duna part különböző szakaszainak „humanizálását”, így gyalogosan bejárható színtereinek kialakítását alapvetően támogatandónak tartjuk és fontos célnak tekintjük az élıhető város szempontjából a belváros forgalomcsillapítását, benne a hetvenes-nyolcvanas évek autóközpontú városfejlesztésének jegyében elkövetett hibák további helyrehozatalát.

A város élıhetőségének javításának kiemelt célként szükséges megjelenni a városfejlesztésben társadalmi és gazdasági szempontok miatt, összhangban a versenyképességgel, a helyi gazdaság egészségével. A zölddel borított felületek nagyságának növelése és minőségének javítása éppúgy fontos rész cél, mint a gyalogolhatóság elősegítése, a közösségi közlekedés vonzerejének és

---

<sup>1</sup> <https://www.mut.hu/?module=news&action=show&nid=262222#MIDDLE>

kihasználságának növelése. A főváros belső részén végigfutó rakpart átalakítása fontos eleme a főváros belső részei élhetősége, fenntarthatósága növelésének.

A pesti alsó rakpart sétálózónává való alakításának konkrét elképzelése kapcsán azonban csak közvéleménykutatások és bemutatott látványtervek váltak elérhetővé számunkra, ezért a projekt egyértelmű megítélését, s így annak támogatását vagy éppen ellenzését szakmai szempontból nem tartjuk lehetségesnek. Éppen ezért amellet, hogy a Duna part egyes szakaszainak hozzáférhetővé tételét és ezen belül a belvárosi rakpartok egyes részeinek funkcióváltását támogatjuk az alábbiakban szeretnénk néhány városfejlesztési szempontra felhívni a figyelmet a továbbtervezés és a döntések folyamatához.

A városfejlesztés szakmai szempontrendszerének megjelenítőiként mindenekelőtt az elképzelés megfelelő tervezettségét tartjuk nélkülözhetetlennek, amely kiterjedt vizsgálatokon alapul. A bemutatott látványtervek a tervezett állapot „design”-járól szólnak - melyek kétségtelenül egy kellemes és attraktív helyszínt vízionálnak - míg hiányzik az „urban planning”, azaz jövőformáló, a város nagyrendszerében gondolkodó tervezés. Az a fajta stratégiaibb tervezés, amely a város rendszerének egészében – térbeli összefüggéseiben - helyezi el ezt a funkcióváltást. Ez a tervezés adhatna választ olyan égető kérdésekre, hogy az a gépjárműforgalom, ami jelenleg a pesti alsórakparton zajlik hová fog áthelyeződni, az pl. hogyan befolyásolja az autóforgalom által okozott környezeti terhelést – hiszen ha például kerülő úton fognak kényszerülni közlekedni, vagy több dugó miatt lassabban haladnak majd akkor az milyen környezeti terheléssel fog járni és hol. Ha a rakpartról számúzott forgalom sokkal inkább belvárosi (lakott, üzletekkel hasznosított stb.) városrészeket fog a jövőben terhelni, akkor féltő, hogy összességében akár még negatívabb is lehet a projekt hatásainak egyenlege mind a környezeti, mind társadalmi-gazdasági értelemben.

A hatvanas és hetvenes években uralkodó, akkor legkorszerűbbnek tekintett és általánosan elfogadott városfejlesztési megközelítés a történelmi városoknak az autós közlekedésre való alkalmassá tételét célozta, az akkor elavultnak tekintett kötöttpályás közlekedés megszüntetésével – még akkor is, ha a példának tekintett korabeli nyugateurópai városokhoz képest alig volt autó a városban. Ennek jegyében végbement fővárosi „autómentes autópárti” fejlesztések negatív következményével máig küszködik a város: Hegyalja út – Erzsébet híd – Kossuth Lajos utca - Rákóczi út, illetve a Bajcsy-Zsilinszky út és Üllői út által kijelölt városi autópályák, illetve a belvárosi felüljárók (Nyugati és Baross terek), illetve az itt volt villamosvonalak megszüntetése formájában. Számos teendő akad még ennek helyrehozása terén, a rakpartok kérdésén ezen örökség átfogó kezelése keretében indokolt megoldani, abból ki nem emelhető.

Hasonlóan fontos kérdés, hogy a városlakók milyen társadalmi csoportjait fogja esetleg hátrányosan érinteni az átalakítás. A tervezés fontos kérdése kell, hogy legyen, hogy kit tekintünk a város használóinak, kinek a számára valósul meg a fejlesztés? A város jó működéséhez nagyon eltérő karakterű, társadalmi helyzetű és attitűdökkel rendelkező embereknek kell egymás mellett élniük, dolgozniuk, céljaikat elérni. Bármely csoport kiemelése, preferenciáinak általánosként való felfogása óhatatlanul egyoldalúsághoz, ezáltal negatív eredményekhez vezet bármely nagyléptékű átalakítás esetében.

Szükségesnek tartjuk megvizsgálni, hogy az autó birtoklása, használata mely rétegek számára fontos. Míg a használat elsősorban nem a város belső részein élő emberekre, hanem az agglomeráció és a külsőbb kerületek kertvárosainak lakóira jellemző – sokszor kényszerűségből is – míg a birtoklás és az alkalmi használat a belső területeken élő családosok számára is fontos az életvitel szempontjából. Ugyanakkor a város belső területeire beingázó csoportok által generált autó forgalom a belvárosban kétségtelenül drasztikusan rontja az itt élők életkörülményeit, akik részben emiatt hajlamosak elköltözni máshová és viszik magukkal a gazdasági aktivitásukat is, a belvárosokban csak irodai munkahelyek, maradnak és elvész a városi közösség, élet.

Számos külföldi város példája mutatja, hogy ha a középrétegek számára nehezülnek az életkörülmények, elköltöznek máshová és viszik magukkal a gazdasági aktivitásukat is. Extrém példaként Detroit, Velence, de a fővárosból az agglomerációs övbe kiköltözés nagy mértékének is intő jelként kell szolgálnia: a Budapestet elhagyók nagy része kisgyerekes család, akiknek egyre kisebb -bár még mindig magas - hányada jár immár vissza az alközpontosodó agglomerációs övezetben szaporodó szolgáltatások, növekvő számú munkahelyek és emelkedő színvonalú oktatási intézmények miatt a belvárosba. És míg e családok a város sűrűbben beépített,

tömegközlekedéssel jól ellátott részeiben élve tudnak úgy élni, hogy az egy darab családi autót hetente egyszer-kétszer veszik elő, addig a külső részeken már a két-három autó napi használata lehet jellemző. Ezen túl szociológiai kutatások alapján az autóhasználat inkább létkérdés alacsonyabb státuszúak széles körében, mintsem a gyakran home-office-ban dolgozó, belvárosi irodákba járó fehérgallérosok számára, nem is említve a turistákat.

Azért is fontosak az alapos, kiterjedt vizsgálatok, mert számos olyan nemzetközi példa van, amelyeknél a kellően elő nem készített útlezárások sikertelennek bizonyultak, és vissza kellett adni a forgalomnak (Jeff Speck: Walkable City című könyve mutat be számos ilyen példát), és egy sikertelen projekt a forgalomcsillapítást, gyalogolhatóságot és élhetőséget célzó későbbi beavatkozásokat lehetetleníthet el. Azok a városok, amelyek élén járnak az élhetőségnek, és benne a belvárosi forgalomcsillapításnak és az utak autóktól való mentesítésének – például Bécs, Koppenhága, Barcelona – ezt az elővárosokat össze- és jól bekötő kötöttpályás fejlesztések mellett a felszínen nem vagy alig látható, de alapvető jelentőségű, nagy kapacitású belvárost érintő közúti és belvárosi, illetve P+R parkolási infrastrukturális beruházások mellett tették meg, amellyel az autóhasználatot csökkentették és lehetővé tették nagy belvárosi útfelületek kivonását az autóforgalom, illetve a parkolás alól, de az autót használókat nem lehetetlenítették el – ahol ezt megspórolták, mint például Lisszabonban, felfokozódó szuburbanizáció lett a következménye.

Nincsen olyan városfejlesztési akció, fejlesztés, amely nem járna érdeksérelemmel és amelyet ne fogadna kisebb-nagyobb méretű ellenállás. Minden jelentősebb beavatkozás esetén szükséges alapos társadalmi és gazdasági hatásvizsgálat elvégzése, nehogy a károk és sérelmek meghaladják a hasznot, ellehetetlenítve a további hasonló jellegű programokat. Ilyen jellegű vizsgálatokkal nem találkoztunk, és ezeket nem pótolják a különböző közvéleménykutatások, bevonási mechanizmusok, fórumok. A rakpart humanizálását egy átfogó belvárost, számos, részben a fentiekben is említett elemet érintő és összefüggéseiben, egymásra épülésében kidolgozott rehabilitációs folyamat részeként lenne indokolt kezelni és megvalósítani.

A belvárosi autóforgalom csillapításának számos feltétele van. A fővárosban és agglomerációs övezetében utóbbi időben jelentős alközponti fejlődés mutatkozik, amellyel jelentős lépéseket tett a város a tizenöt perces város modelljének megvalósítása felé, de még mindig sokan kénytelenek a belvárosba, vagy a belvároson át menni bizonyos funkciók nehézkes elérhetősége, vagy a magon kívüli kapcsolati elemek hiánya miatt. Budapest belső területeinek tömegközlekedési ellátottsága kiemelkedően jó, amelyet megőrizni szükséges és örömdetes, hogy a közelmúlt fontosabb beruházásai – a budai és a pesti fonódó villamos elkészült elemei – jelentősen növelték az utasszámot. A bemutatott terv a forgalom tömegközlekedésre helyezését prognosztizálja, a belvárosi közösségi közlekedés ezen az Észak-Déli tengelyen valószínűleg rendelkezik elegendő kapacitással, de kérjük hogy ezt Főváros számszerűen is mutassa be. A várhatóan középtávon megvalósuló, e téren figyelembe vehető tervezett fejlesztések – Galvani híd, illetve a Déli Körvasút – inkább a kelet-nyugati irányú belvárosi forgalomcsillapításokat tennék lehetővé, mintsem az észak-déli irányúakat.

A bemutatott terv azon szándékát, amely a rakpart forgalmát a sávjait a metró-felújítás után visszkapó Bajcsy-Zsilinszky útra kívánja terelni különösen problémásnak tartjuk, hiszen az tovább erősíti az említett út belvárosi autópálya jellegét, annak minden negatív hatásával együtt, illetve tudomásunk szerint az érvényes és örömdetes irányt mutató tervek a villamospálya visszaépítésével, illetve a Nyugati téri felüljáró elbontásával számolnak, amelyet a rakpart tervezett lezárása így lehetetlenné tenné. Olyan megoldás, ami a Bajcsy-Zsilinszky út forgalmát számottevően növelné, semmiképpen nem lenne jó megoldás. Sőt, az említett út „visszakörútosítása” lenne a kívánatos ehelyett, amivel a Lipótváros keleti és a Terézváros nyugati nagyméretű sávjának élhetősége, társadalmi és gazdasági fenntarthatósága jelentős mértékben javulna.

Összességében tehát támogatandó tartjuk a Dunapartnak az emberek által közvetlenül való használati lehetőségeinek bővítését, amelyben minden bizonnyal további vonzerőt jelenthet Budapest számára egy közvetlen víz kapcsolatos belvárosi sétány is. Ugyanakkor mindezt a fővárosi mobilitás és az élhetőséget célul kitűző városfejlesztés tágabb stratégiájába illesztett részletesebb tervezési folyamat eredményeként látnánk úgy megvalósíthatónak, hogy a város egésze szempontjából a jelenleginél jobb megoldás szülessen; illetve szükség lenne szélesebb körű

információmegosztásra az előkészületekkel kapcsolatban is – kiterjedve a fentiekben vázolt elemekre.