

# Kell-e nekünk rakparti sztráda?

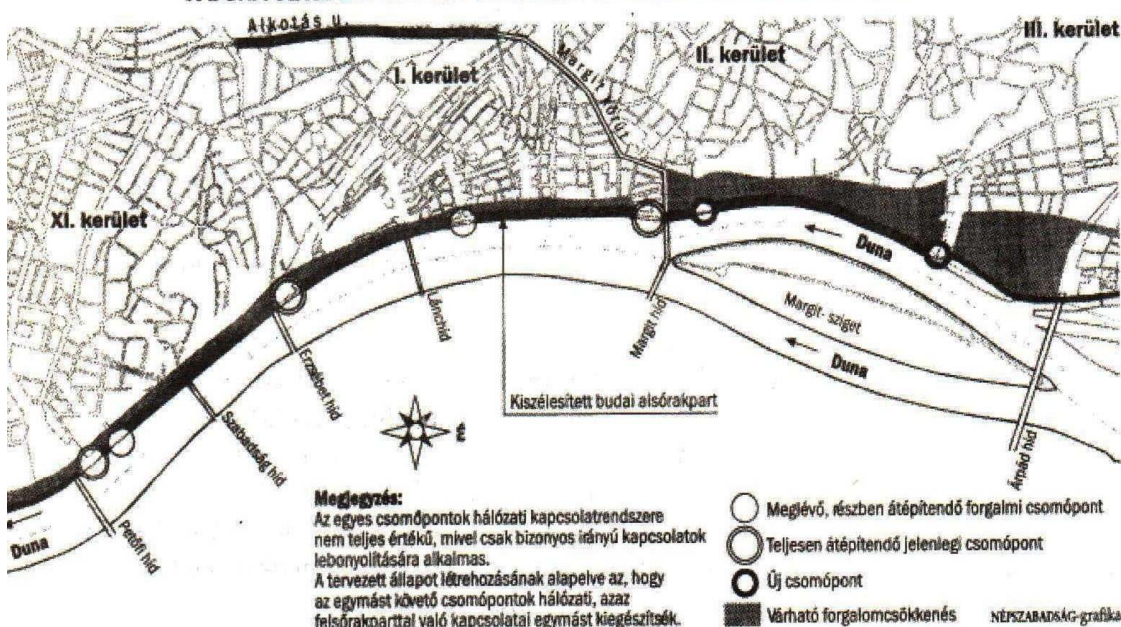
A szerző megállapítása szerint a közlekedéssel kapcsolatban célként kitűzhető *keresletet befolyásoló megközelítés* jelei ugyan felbukkannak a most készülő hosszútávú koncepciókban, ám a gyakorlatban felmerülő nagyobb beruházási célok szinte kizárólagosan a *kínálatnövelő* közlekedési megfontolásokat követik. A teljes cikk<sup>1</sup> „Beruházások a forgalom növelésébe” alcímmel egy fejezetben az utóbbi időszak néhány közlekedés-beruházási vitáját (M0-ás, autópályák, parkányi híd stb.) értékeli ezen a szemüvegen keresztül. Az alábbiakban a budai alsó rakpart bővítésére vonatkozó részletet idézzük.

Csepel szigeti központi szennyvíztisztító telepre. Ehhez Óbudától Kelenföldig egy budai főgyűjtő csatornát kell építeni, amit a legcélszerűbben a Duna partfala mentén lehet elvezetni. S ha már úgyis építkezni kell, legjobb mindjárt egy füst alatt kétszer két sávossra bővíteni a budai alsó rakparton vezető utat, mert ezzel egész Buda forgalmi körülményein lehetne javítani.

A főgyűjtőre való hivatkozásnak fontos funkciója van: kiviszi az indítékot a közlekedési problémaként racionálisan megtárgyalható kontextusból, és tulajdonképpen annyi az üzenete, hogy most létrejön egy nagy beruházás, most van mód az út kiépítésére, vitatkozni *nincs idő*.

Érvek természetesen társulnak az indítványhoz: Budán máshol nincs lehetőség észak-déli út kialakítására, ami van, azt tehermentesíteni kell, éppen ezt szolgálja a rakparti út. A legnagyobb problémát a hídfőkkel való kapcsolat jelentené. Az első javaslatok egyszerűen úgy érveltek, hogy a belső hídfőkkel nem kell bővíteni a kapcsolatot, a fő cél Észak- és Dél-Buda összekötésének javítása. Ez magyarul azt jelentette, hogy a budai Duna-parton kell végigvezetni az Észak- és Dél-Buda közötti tranzitforgalmat, tehát egy olyan forgalmat, aminek nincs semmi

A DUNA-SZTRÁDA CSOMÓPONTJAI ÉS FORGALOMCSÖKKENTŐ HATÁSA



Forrás: Főmterv Rt. Népszabadság-grafika 1999. május 12.

## Rakparti sztráda

„A Duna-sztráda oldaná a dugókat” – ezzel a címmel jelent meg S.I. cikke a Népszabadság Budapest mellékletében 1998. október 6-án. A kínálati beavatkozás iskolapéldájaként idézhető beruházás egyik jellegzetessége, hogy látszólag nem is közlekedési kérdésből indul ki. A főváros egyik legjelentősebb környezetvédelmi beruházásáról van szó – szól az érvelés –, hiszen a tisztítatlanul a Dunába ömlő fővárosi szennyvíz kérdésének megoldását lehet most elérni. Az Aranyhegyi pataktól délre fekvő területek szennyvizét kell eszerint előbb a Kelenföldi szivattyútelepre vezetni, majd onnan átnyomni a

dolga Közép-Budán. A tervezés során a koncepció módosult, eszerint a kétszer két sávoss rakparti út több közbenső csomópontot is kap. Ugyanakkor megjelentek a tervekben járulékos beruházásnak nevezett kiegészítések a Fő utca, vagy a felső rakpart forgalmának a csillapítására, gyalogos létesítmények kialakítására.

## A Duna-sztráda és tervezett csomópontjai

Maga a „járulékos beruházás” kifejezés igen árulkodó és jól tükrözi a kínálatnövelő beruházások alaptermészetét és nézőpontját. Miközben az indokolás szerint fő cél az életminőség, a környezeti feltételek és a for-



galmi körülmények javítása, alapberuházásnak mégis csak az számít, ahol növelni lehet a forgalmat, míg a tulajdonképpeni célokat megtestesítő intézkedések lettek a „járulékos beruházások” (tudjuk, ezeket szokták a pénz fogytával elhagyni).

Mit változtatna ezen az projekten egy kereslet-mérsékelő típusú beavatkozás?

Észak- és Dél-Buda között az elmúlt évtizedekben villamos- (18-as) és buszkapcsolatok (84-es) szűntek meg. Tekintettel arra, hogy a közúti kapcsolatok növelésének valóban domborzati akadályai vannak, nem a tömegközlekedés visszafejlesztésével, hanem éppen annak gazdagításával kellene élni, egyúttal a tömegközlekedés forgalmi előnyben részesítését is megteremtve, az egyéni közlekedés rovására. A villamos-, busz- és hévközlekedés javításához hozzátartozna az átszállóhelyi körülmények kedvezőbb megoldása (nem járulékos, hanem fő-megoldásként), továbbá a tömegközlekedési sávok mentén a járműforgalom csillapítása.

Magán a rakparton – egyébként összhangban Budapest fejlesztési koncepciójának<sup>2</sup> alapelveivel – éppen azt kell elérni, hogy a város visszanyerje a Duna-

partját, ne legyen elvágva tőle. Budapest fő vonzerejét jelenti a Duna, ráadásul a Vár folyóra néző lejtője a Világörökség része. Ilyen helyen nem autópálya-méretűre kell fokozni a rakpart forgalmát, hanem éppen ellenkezőleg, jelentős csillapítással, harminc kilométer/óra maximális sebesség előírásával lehet arról gondoskodni, hogy a rakpart gyalogosan keresztezhető legyen, hogy a kerékpárosok egyenrangú résztvevőként vehessenek részt a forgalomban (máris megspórolható külön kerékpársávok létesítése!), és hogy az autóforgalom csökkenjen, ne pedig nőjön.

*Fleischer Tamás*

<sup>1</sup> Az itt közölt írás a szerző „A közlekedést leginkább a forgalom akadályozza” című cikkének rövid részlete. A teljes cikk „A természet romlása, a romlás természete, Magyarország” című kötetben jelent meg 2000. évi Föld Napja alkalmából. A kötet szerkesztője Gadó György, kiadója a Föld Napja Alapítvány.

<sup>2</sup> Budapest Városfejlesztési koncepciója. Egyeztetési anyag Városkutatás Kft. 1998. augusztus

## Mennyire kötődünk az autóhoz?

Ha egy pillantást vetünk az utcára, mondjuk a brüsszei Rue de la Loi-ra, ahol az Európai Unió központi épületei találhatóak, könnyen arra gondolhatunk, hogy a földrész összes lakója autósokból áll. A városi és város környéki utak tele vannak autóval. Egy svájci kutatás eredménye azonban arra mutat rá, hogy nem is vagyunk annyira hozzánőve az autóhoz, mint ahogy gondolnánk. A svájci kormány NFP41 jelű, közlekedést és környezetet kutató programja egyebek mellett az alábbiakat állapította meg:

- A főbb német-svájci városokban a háztartások felében nincs autó (Bázel 54%, Luzern 51%, Bern 47% és Zürich 45%)

- A felnőtt lakosságnak mindössze 8%-a (az autóvezetők 14%-a) felelős az autóval megtett összes kilométer feléért.

Amennyiben ez a minta Európa nagy részére igaz – és mivel Svájc az egyik leginkább motorizált európai ország, így könnyen az lehet –, akkor arra a következtetésre jutunk, hogy Európa egyáltalán nem az autósok földrésze. Valójában ennek az ellenkezője igaz: úgy tűnik, a közúthálózat nagy részét a lakosság igen kis részének építik és tartják fenn.

*Matthias Zimmermann*  
az Európai Közlekedési  
és Környezetvédelmi Szövetség (T&E) elnöke

(Egy átlagos munkanapon a budapestieknek mindössze 16 százaléka ül autóba. Tehát a lakosság 84 százaléka csak elszenvedi az autózás káros hatásait anélkül, hogy gépkocsit használna. – A Szerk.)

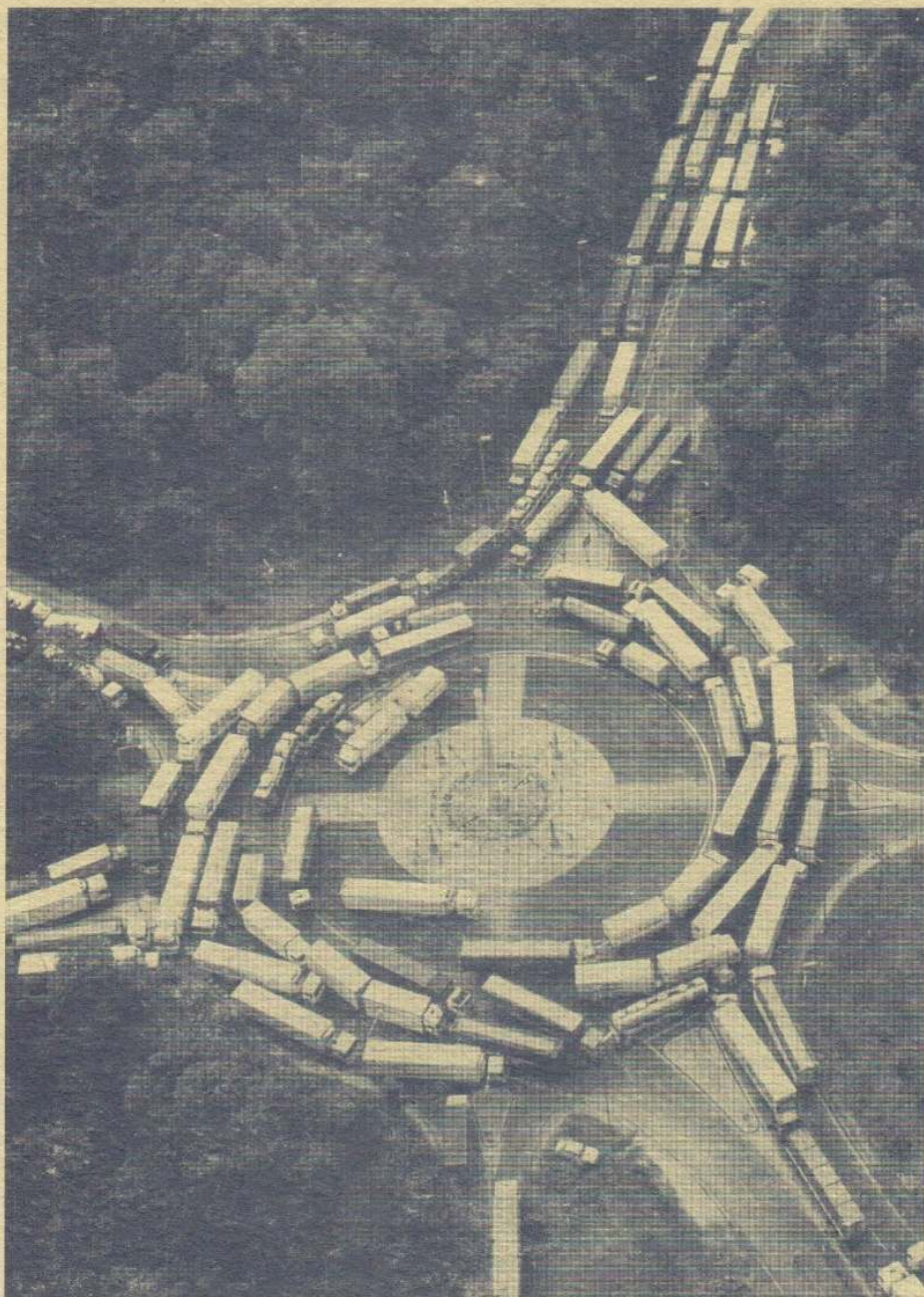




# LELEGGZET

Környezetvédelmi havilap / Kiadja a Levegő Munkacsoport

Ára: 224 Ft



XI. évf. 4. szám, 2001. április

**A városi terjeszkedés megállítható!** Zöld gyűrűk után zöld hálózat **Az autók és a gabona versenye a termőföldért** Kell-e nekünk rakparti sztráda?