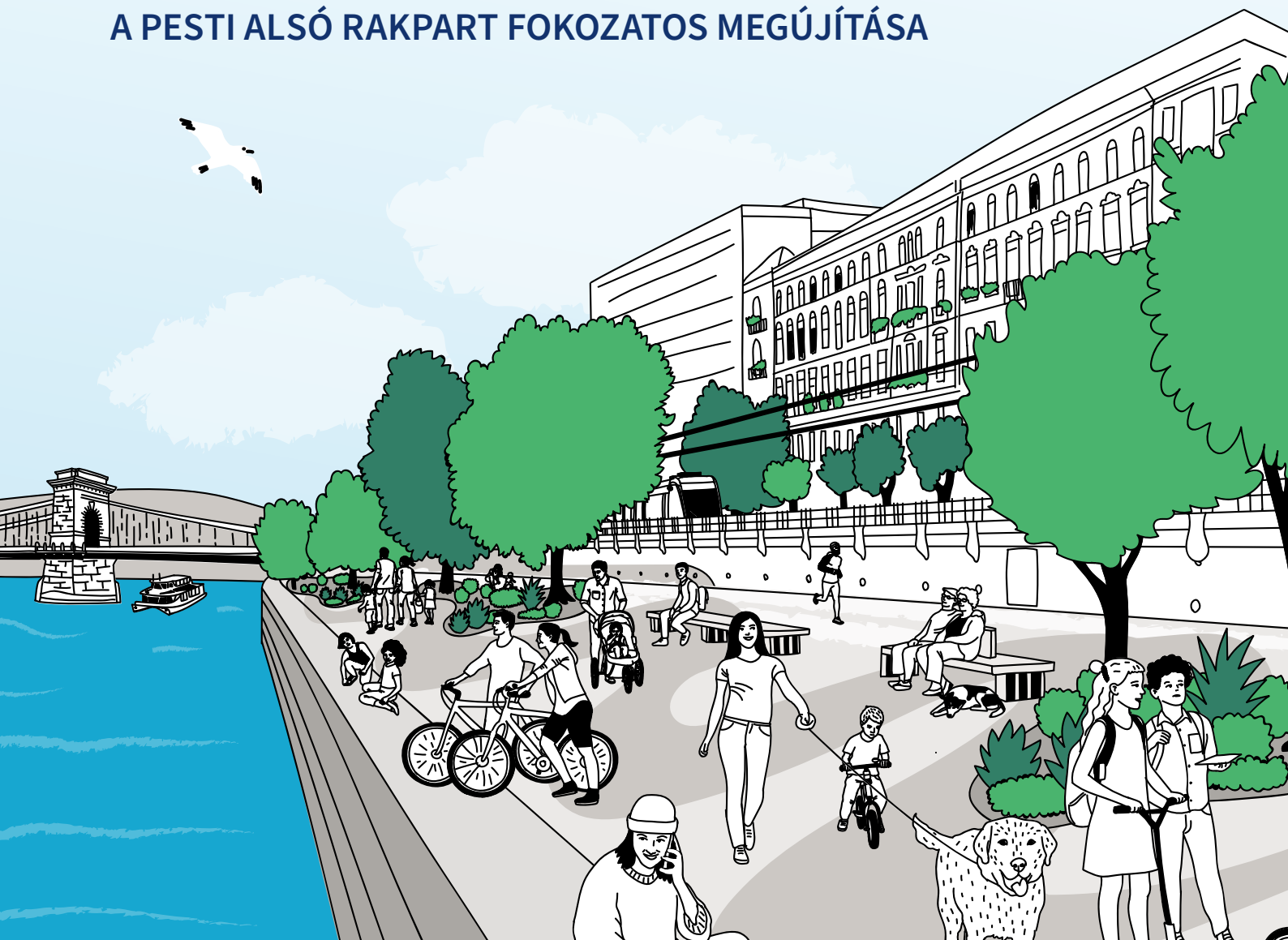




Otthon
Budapest

ÚJJÁÉLEDŐ RAKPART 2030

A PESTI ALSÓ RAKPART FOKOZATOS MEGÚJÍTÁSA



ÚJJÁÉLEDŐ RAKPART 2030

A kiadvány az Otthon Budapesten Integrált Településfejlesztési Stratégia tartalma alapján készült.

A szakmai tartalmat a BKK Budapesti Közlekedési Központ és a Főpolgármesteri Hivatal, Várostervezési Főosztály közlései alapján a Főpolgármesteri Iroda munkatársai állították össze.

FELELŐS KIADÓ:

Budapest Főváros Főpolgármesteri Hivatal, Főpolgármesteri Iroda
Balogh Samu kabinetfőnök

FÉNYKÉPEK:

BKK, Főpolgármesteri Hivatal, Képszerkesztőség, Fortepan
Látványtervek: KORZÓ Tervezési Stúdió

2023

TARTALOM

LEGYEN A RAKPART MINDENKIÉ!	3
A RAKPART EGYKOR.....	4
ELVÁGVA A DUNÁTÓL.....	6
ÚJJÁÉLEDŐ RAKPART	8
Kikötők és parthasználat	12
Közlekedés	14
Gyalogos és zöldfelületek	16
FEJLESZTÉSI PROGRAM	18
Id. Antall József rakpart észak	20
Id. Antall József rakpart dél	21
Széchenyi István tér	22
Jane Haining rakpart.....	23
Erzsébet híd pesti hídfő	24
Belgrád rakpart	25
FEJLESZTÉS LÉPÉSENKÉNT	26
És a történet folytatódik.....	28

A város és a folyó kapcsolata mindig meghatározta Budapest fejlődését. A Duna nemcsak jelképe a városnak, hanem természetes főutcája is.



LEGYEN A RAKPART MINDENKIÉ!

A budapesti Duna-partok a város legértékesebb és egyben legváltozatosabb részei. A várost 32 kilométer hosszan átszelő folyó nagyon különböző, de mindenhol értékes partszakaszokkal gazdagítja Budapestet: a város talán legkedveltebb szabadidős helye, a Római-part; Budapest legújabb és egyben leginkább természetközeli közparkja, a Pünkösdfürdő park; a sokak által talán kevésbé ismert, frissen felújított pesterzsébeti vízparti sétány; a város egyik legújabb természetvédelmi területe, a nagytétényi Duna-part; vagy az önmagában is változatos belvárosi rakpartok. Mind egyedi értéket képviselnek, melyet igazol, hogy a belvárosi Duna-part 1987 óta az UNESCO világörökségi védelmét is élvezzi.

Miközben a külvárosi szakaszokon az elmúlt években is fontos fejlesztések történtek, a belvárosi Duna-partok megújítására régóta vágnak és várnak a budapestiek. Joggal érezhetik úgy az erre járók, hogy a nagy forgalom, a rendezetlen gyalogos felületek, a zebra, illetve a zöldfelületek hiánya miatt nehezen tudják megközelíteni és élvezni a vízpartot. Pedig a Duna-partok és a budapestiek többet érdemelnek.

A város és a folyó kapcsolata mindig meghatározta Budapest fejlődését. A Duna a rajta átívelő hidakkal, a budai oldal hegyeivel és a két városrész közé ékelődő szigetekkel nemcsak jelképe a városnak, hanem természetes főutcája is. Eljött az idő, hogy a pesti rakpart felszabadításával visszaadjuk a városnak ezt a főutcát.

Tudjuk, hogy ez nem fog menni egyik napról a másikra, és hogy számos párbeszédet kell még lefolytatnunk. De az elmúlt évek bizonyították már, hogy kis lépésekkel is sokat lehet haladni előre. A Parlamenttől a Margit hídig vezető új, vízparti sétány mentén a megörökölt tervek átdolgozásával valódi, földben gyökerező fákat ültettünk, és évről évre, hétről hétre láthatjuk, hogy mekkora lehetőség rejlik a rakpart időszakos megnyitásában is, legyen szó a hétfvégről vagy a nyári hónapokról.

Olyan rakpartról álmodunk, ahol meg lehet érinteni a vizet. Ahol lényegesen több hely jut a gyalogosoknak, és a parkolónak használt burkolatok felbontásával a növényeknek is. Ahol a turizmus kiszolgálása mellett teret adunk a kultúrának és a kikapcsolódásnak.

A Lánchíd felújításával és a rakparti közmű-fejlesztésekkel összehangoltan megkezdjük a Parlament és a Fővám tér közötti szakaszok, valamint a Széchenyi tér megújításának előkészítését is. A tervezés során beépítjük a hétfvégi és nyári gyalogos és kerékpáros megnyitások, a civil szervezetekkel folytatott tárgyalások, valamint a társadalmi egyeztetések tanulságait is. Mindezek eredményeként szakaszosan és ütemezetten teljesen megújul a pesti belvárosi Duna-part: visszaadjuk a Dunát a budapestieknek.

Karácsony Gergely
FŐPOLGÁRMESTER



A RAKPART EGYKOR

A DUNA MINDIG MEGHATÁROZTA BUDAPEST FEJLŐDÉSÉT, A RAKPARTOK KIÉPÍTÉSE PEDIG LEHETŐVÉ TETTE, HOGY A KORÁBBI PUSZTÍTÓ ÁRVIZEK UTÁN A VÁROS ELNYERHESSE MA IS ISMERT FORMÁJÁT.

Az 1800-as évek elején a két város, Buda és Pest partjai még alig mutattak némi változást a középkori állapotokhoz képest: szabálytalan folyómeder, vízparton álló házak, hiányzó védművek, kiépítetlen partok és utak, kopárság és sár. A hatalmas 1775-ös árvíz után ugyan megkezdődött a védművek kiépítése, de azokat könnyedén elmosta az 1799-es áradás. A valódi változást a Pest városát nagyrészt elöntő 1838-as jeges árvíz hozta el, amit követően elindult a folyó szabályozásának és így a rakpartok kiépítésének előkészítése. A gondos előkészítés során a partvédő művek mellett kereskedelmi célú kikötők, az áru kirakodására és elhelyezésére szolgáló partszakaszok, közraktárak is a tervlapokra kerültek.

A rakpartok kiépítését a Duna Gőzhajózási Társaság 1853-ban kezdte meg a Lánchíd pesti hídfőjének közvetlen közelében. Ezt a kőpartot folytatta Pest városa az 1860-as évektől kezdődően

mindkét irányban, a rakpart magasságát a legmagasabb árvíz szintjéhez képest meghatározva. A rakpartok történetének első évtizedeit a kereskedelem és az árurakodás határozta meg, amit csak a Csepeli Szabadkikötő 1920-as években történő megnyitása változtatott meg. A vízparton már a kezdetektől megjelentek fürdők és uszodák is: a vízen úszó, a Duna vizét körülkerítő, fából épült fürdőházak jöttek létre. A két világháború között még nagy népszerűségnek örvendő fürdőélet az ostrom után azonban már nem éledt újjá, az uszodák megszűntek, a régi szerkezeteket elbontották.

Hosszú időn át a rakpartok gyakorlatilag üresen álltak. A korábbi használók helyét végül az autóforgalom vette át. Bár az autók már korábban megjelentek a rakpartokon, számuk nem volt zavaró az ott sétálók számára. Az egyre nagyobb forgalom sokáig még az aszfalt alatt máig rejtőző kockaköveken haladt, de idővel a rakpartokat az autóforgalom igényeihez szabták. Az autókat a vízbe eséstől védő szalagkorlátok 1975-től épültek ki, az aszfaltborítás az 1980-as évektől jelent meg az úttesten. Sőt, a később kiépített szakaszokat már kifejezetten a közúti forgalom igényei szerint alakították ki. A városlakók pedig lassan megfeledkeztek arról, hogy a rakpart egykor a pezsgő városi élet helyszíne volt...



Kép: Fortepan / Budapest Főváros Levéltára / Klósz György fényképei



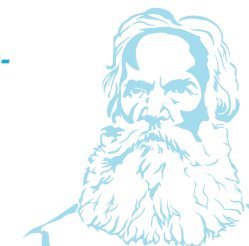
Kép: Fortepan / Szent-tamási Mihály



Kép: Fortepan / Herpay Gábor

Az, hogy a Duna partjára inkább zöld parkokat, a gyalogosoknak, a város lakóinak a pihenését szolgáló tereket kellene tenni, nem is annyira új gondolat. Már Táncsics Mihály is élesen kritizálta 1864-ben az akkori városvezetést azért, mert a folyó feltöltésével nyert szabad Duna-parti területeket eladta, hogy oda házakat építsenek, ahelyett, hogy ezen a területen parkokat alakítottak volna ki.

Forrás: pestbuda.hu



ELVÁGVA A DUNÁTÓL

RENDEZETLEN PARTSZAKASZOK, KEVÉS ZÖLDFELÜLET, NEHEZEN ELÉRHETŐ VÍZPART, JELENTŐS AUTÓFORGALOM: VÍZPARTI KORZÓ HELYETT MA PANORÁMÁS AUTÓPÁLYAKÉNT HASZNÁLJUK AZ ALSÓ RAKPARTOKAT

A belvárosi rakpartok a korábbi évtizedek autóközpontú városfejlesztésének leglátványosabb szimbólumává váltak. A világörökségi Duna-partot ma panorámás korzó helyett hatalmas autóforgalom és parkolók szegélyezik. A vízpart teljesen elveszítette emberközeli jellegét, kiépített medrével nehezen megközelíthető látványelemmé vált. Nem része az itt élők hétköznapijainak, nem szolgál sem pihenő, sem találkozóhelyként. Bár mára ez megszokottá vált, régiós és nyugati példák sora mutatja, hogy tékozlás a belvárosi vízpartokat ennyire figyelmen kívüli hagyni.

Az alsó rakpart mai használatának legnagyobb problémája, hogy a zöldfelületek és a szabadidős funkciók teljesen hiányoznak, és az autóforgalom feltételek nélküli kiszolgálása vált prioritássá. Ez nemcsak a vízpart adta lehetőségek kiaknázását teszi lehetetlenné, de még a városnéző és turista-

hajók megközelítését és kiszolgálását is megnehezíti. Gondoljunk csak a kiálló köveken, parkoló autók és hulladéktároló edények között bukdácsoló turistacsoportok látványára.

Mindeközben néhány kiemelt helyszínen, például a Lánchídtól északra már ma is tömegek sétálnak azon a kis szakaszon, ahol ezt biztonságosan és részben már zöld környezetben megtehetik. Kell-e ennél kézzelfoghatóbb bizonyíték arra, hogy mekkora az igény a változásra?

A víz majdnem a teljes belvárosi szakaszon megközelíthetetlen. A két alsó rakparton zajló közúti forgalmat néhány gyalogátkelőhelyen keresztelni lehet ugyan, de a partfal és az útpálya között "sétányként" fennmaradó sáv a gyakorlatban végigjárhatatlan. A korábban létesített zöldsávok sincsenek jó állapotban. A fák hiánya különösen nagy gond a pesti oldalon, ahol a rakpart nyugati fekvése miatt a nyári hőségben kiváltképp szükség van az árnyékot biztosító fákra.

A belvárosi rakpart további megoldatlan problémája a kikötők működéséből származó környezeti terhelés: miközben a rakpart életétől elválaszthatatlan a hajóforgalom, a

kikötők működéséből származó zaj- és légszennyezés egyre növekvő lakossági ellenállással találkozik. A problémára olyan megoldást kell találni, ami a kikötői élet ellehetetlenülése nélkül eredményez érdemi javulást a helyiek jogos igényeire.

A pesti oldalon az elmúlt évtized közterületi fejlesztései hoztak némi javulást, azonban a 2010-es években elkészült szakaszokon csak részben orvosolták a fenti problémákat. Ugyan ma már végig lehet sétálni a Duna Arénától a Lánchídig, azonban a Margit hídtól északra a teljes átépítés eredményeképpen sem ültettek fasort, minimális a zöldfelület. Nem csökkent az autóforgalom és a sebesség, változatlanul nagy a zaj és erős a forgalom elválasztó hatása. Így a terület nyugodt pihenésre vagy sportolásra továbbra sem alkalmas.

Fontos előrelépés volt ugyanakkor az Id. Antall József rakpart Margit híd és a Parlament közötti szakaszának felújítása, amelyre a korábbi városvezetéstől örökölt tervek felülvizsgálatával került sor. Ez a felújítás már előrevetíti a pesti alsó rakpart valóban komplex megújítását. Itt már látszik, milyen lehetne a Duna-part, ha nem lenne elvágvá a várostól.



A rendezetlen rakpartot senki sem szereti

A belvárosi Duna-part egykori hangulatához és adottságaihoz képest ma alulhasznosított: a kikötők rendezetlenek, kevés a zöldfelület, a közúti forgalom elszigeteli a folyót a várostól.

Forrás: A pesti alsó rakpart megnyitására szóló kérdőív, 3457 kitöltő, 2020. augusztus-szeptember. Kényelmi minta, nem reprezentatív felmérés.

71%
szerint kevés a
zöldfelület



61%
szerint nehéz
megközelíteni
a Duna-partot



67%
szerint nagy az
autóforgalom,
sok a parkoló



53%
szerint rendezetlenek
a közterületek



ÚJJÁÉLEDŐ RAKPART

LEGYEN A DUNA ÚJRA BUDAPEST FŐUTCÁJA, NYISSUK MEG A VÍZPARTOT A BUDAPESTIEK ELŐTT, KÖSSÜK ÖSSZE A VÁROST A FOLYÓVAL ÉS TEREMTSÜK MEG BUDAPEST LEGSZEBB PANORÁMÁJÚ SÉTÁNYÁT.

A pesti alsó rakpart a legfontosabb közterületi aranytartaléka a pesti belvárosnak. Ott, ahol a sűrűn beépített utcák között a tikkasztó nyári melegben a szél is nehezen jár, hatalmas értéke van egy vízparti területnek, ami egyszerre szolgálhatja az itt élőket, a Budapest más részeiről és távolabbról idelátogatókat.

A ma még sok helyen kietlen és kopár rakpartot fákkal és zöld ágyásokkal tehetjük vonzóbbá, a széttöredezett és leromlott burkolatokat egyszerű és elegáns, mégis jól használható burkolatokra cserélhetjük. A helyi forgalom megtartása mellett az átmenő autóforgalom korlátozásával rengeteg teret nyerünk a gyalogosoknak, a pihenni és kikapcsolódni vágyóknak. A vízparti sétányon is szívesebben sétálnak majd emberek, ha biztonságosan, a sűrűn kiépített lejárókon juthatnak a Duna közelébe. A vízparton vendéglátóhelyek nyitásával és fogyasztási kényszertől mentes közterek kialakítá-

sával találkozható és beszélgető helyeket hozhatunk létre, ahol nyüzsöghet a városi élet.

A kikötők kiszolgálási igényeinek szem előtt tartása mellett a parthasználat a mainál jobban szabályozható, ami nemhogy ellehetetleníti, de kifejezetten elősegíti a pezsgő, és a várossal együtt élő dunai hajóforgalom fejlesztését. A hajózás fejlesztésével nemcsak a Duna közelségében élő helyi lakosok, de a hajókra fel- és leszálló utasok is nyerne. A part menti oldal és a víz felőli oldal fejlesztése nem ellentétes egymással, hanem kifejezetten kéz a kézben járnak.

A pesti rakpart olyan kihasználatlan lehetőségeket rejteget, mint a 2-es villamos pályaszerkezete alatt található viadukt helyiségei, melyek régen raktárként és vendéglőként működtek, ma közösségi- és vendéglátóhelyekként élhetnek újjá. A rakpart az évtizedekkel ezelőtt elnyert világörökségi értékének megfelelően újulhat meg, csatlakozva az elmúlt években jelentős közösségi forrásokból megújított Lánchíd és Várkert Bazár sorához. Mindezt természetesen úgy, hogy nem felejtjük el és folyamatosan szem előtt tartjuk a rakpart létrejöttének okát és elsődleges funkcióját: az árvízi védekezés felelősségét.



A budapestiek támogatják a rakpart gyalogos fejlesztését



Forrás: A Duna-part lezárására vonatkozó elképzelések támogatottsága – reprezentatív közvélemény-kutatás (Medián, 2020. július)

Az emberek egy zöldebb rakpartot szeretnének

Az alsó rakpartot minél nagyobb részben vissza kell adni a gyalogosoknak, a rossz állapotú közttereket rendezni kell, a beton helyett pedig több zöldre van szükség.

Forrás: A pesti alsó rakpart megnyitására szóló kérdőív, 3457 kitöltő, 2020. augusztus-szeptember. Kényelmi minta, nem reprezentatív felmérés.

91%
több fát szeretne



82%
szerint legyen akadálymentes



87%
több pihenőhelyet szeretne



79%
kerékpársávokat szeretne



HOMOKOS PLÁZS A PARKOLÓK HELYÉN, SZABAD NYÁRI HÉTVÉGÉK, ÉPÍTKEZÉSEK IDEJÉN FORGALOMMENTES TERÜLETEK BIRTOKBA VÉTELE - LASSAN 20 ÉVE PRÓBÁLGATJÁK A BUDAPESTIEK, HOGY MILYEN IS LEHETNE EGY SZABAD DUNA-PART

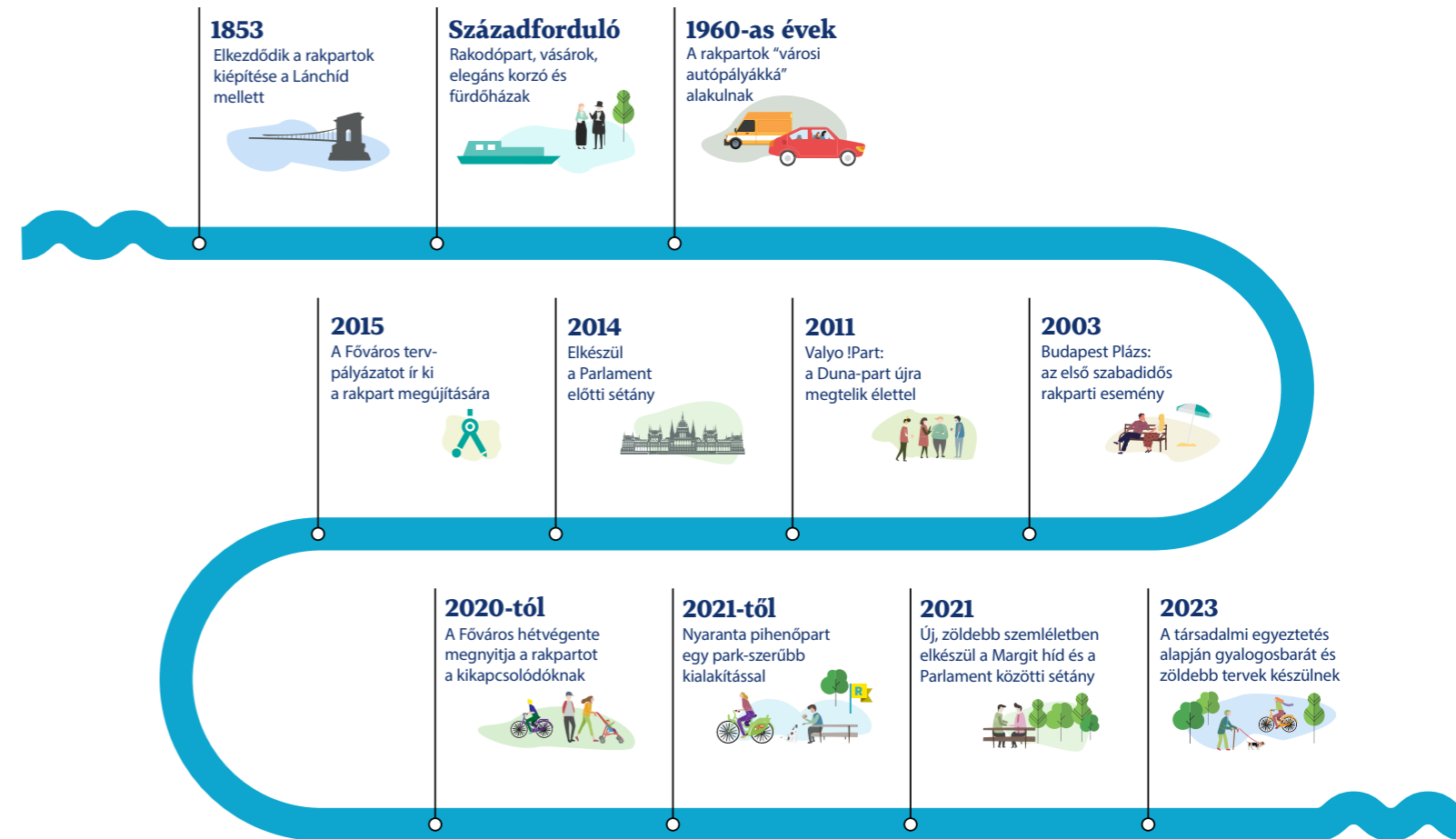
Legalább 20 éve napirenden van a rakpartok felszabadítása, ezt valójában mindegyik városvezetés céljának tekintette. Az első kísérlet a Budapest Plázs létrehozása volt, ahol a Margit hídtól északra alakított ki homokos strandot az akkori fővárosi vezetés. Bár a Dunában fürdeni nem lehetett, így is szinte forradalmi esemény volt, hogy az aszfaltot pár hétre homokozók és napágyak foglalták el. A budapesti vízpartok ügyét sokáig egy civil szervezet, a Valyo – Város és Folyó Egyesület vitte tovább, ami több Duna-parti helyszínen hozott létre sikeresen téralkotó projekteket.

A 2010-es évek közepétől kezdve elindult a pesti rakpart szakaszos megújítása: 2014-ben a Kossuth tér átalakításához kapcsolódóan gyalogos sétányt építettek a Parlament előtti szakaszon, 2015-ben pedig tervpályázatot hirdettek a rakpart Kossuth tér és Fővám tér közötti szakaszának a megújítására. A nyertes tervek szellemisége azonban sajnos nem köszönt vissza a Margit hídtól északra, a vizes világbajnokság megrendezése kapcsán megújított szakaszokon. Bár a gyalogosok a korábbinál jóval több helyet kaptak, elmaradt a valódi zöldítés és az átmenő autóforgalom is érintetlen maradt.

A rakpart fejlesztésének az új önkormányzati ciklusban a kísérletező tesz-időszakok és a civil szervezetekkel kötött megállapodás adott új lendületet. 2020-tól kezdődően tavasztól őszig a hétféteken a gyalogosok és biciklisek vehetik birtokba a pesti alsó rakpart belvárosi szakaszát, amit 2021-ben és

2023-ban is nyári kísérleti időszakok követtek. Az egyre hosszabb és szervezettebb kísérleti rakpartnyitásoknak köszönhetően egyre több mindent próbálhatnak ki a vízpartra látogató budapestiek. Míg az első években csupán a rakparti tér szabadsága jelenthetett új élményt, az évek során egyre több pad, piknik-asztal, dézsás növények, sőt játékok, közösségi grillezők, valamint sokszínű programok és vendéglátás is a rakpartra kerültek.

Az elmúlt évek kísérletező lépéseit folyamatos társadalmi egyeztetés kísérte. A hétfégi és nyári megnyitások tapasztalatait kérdőíveken keresztül gyűjtöttük össze, a lakosság véleményéről reprezentatív kutatásokat végeztünk, a rakpart fejlesztését pedig egy széleskörű civil együttműködésre alapoztuk. A megállapodás alapján létrejött civil munkacsoport nyomon követi a tervezés részleteit és megvitatja a fejlesztési program következő lépéseit.



2
HÓNAP

téralkotó esemény
2021 és 2023 nyarán



73
HÉTVÉGE

a gyalogos és bringás
rakparton 2020, 2021,
2022 során



6077
VÉLEMÉNY

a rakpart fejlesztéséről
a 2020, 2021, 2023 nyári
kérdőívekből



Megállapodás civil szervezetekkel

A Fővárosi Önkormányzat 2022 októberében 16 civil szervezettel kötött megállapodást a pesti alsó rakpart hosszú távú fejlesztéséről, amihez azóta további szervezetek is csatlakoztak. A megállapodás meghatározza a rakpart fejlesztési folyamatát, és azt, hogy a teljes fejlesztési program, így az autómentes gyalogos sétány milyen feltételek teljesülése esetén valósulhat meg.

A Fővárosi Önkormányzat a rakparti fejlesztéseket, eseményeket és programokat a megállapodás alapján készíti elő és valósítja meg. A teljesség igénye nélkül a megállapodást aláírók között található a Magyar Kerékpárosklubot és a Magyar Autóklubot, a Valyo – Város és Folyó Egyesületet, a Budapesti Kereskedelmi és Iparkamarát vagy éppen a Kortárs Építészeti Központot.

Kikötők és parthasználat

A RAKPART ÉLETE ELVÁLASZTHATATLAN A HAJÓKTÓL ÉS A KIKÖTŐI FORGALOMTÓL – OLYAN PARTHASZNÁLATI SZABÁLYOZÁSRA VAN SZÜKSÉG, AMI ELŐSEGÍTI A PEZSGŐ, ÉS A VÁROSSAL EGYÜTT ÉLŐ DUNAI HAJÓZÁS FEJLESZTÉSÉT, MIKÖZBEN LEHETŐSÉGET TEREMT A TELJES ÉRTÉKŰ PARTI SÉTÁNY KIALAKÍTÁSÁRA ÉS ENYHÍTI A KIKÖTŐK KÖRNYEZETI TERHELÉSÉT.

A hajózás és a kikötők évszázadok óta a Duna-part elválaszthatatlan része – nemcsak a látvány, hanem a funkció szempontjából is. A Duna-part mindig is a vízi kereskedelem fő színtere volt,

olyannyira, hogy döntő hatása volt a rakpartok kialakítására. Neve is innen ered: a “rakpart” a “rakodó part” összeolvadásával jött létre, hiszen az alsó rakparton zajlott a hajók ki- és bepakolása, az áruk mozgatása és tárolása. Emellett rendszeresek voltak itt a vásárok – ma már szinte elképzelhetetlen – igazi piaci hangulatot teremtve. A lépcsős rakpart-szakaszoknak is megvolt a maguk szerepe: itt a kisebb csónakok, bárkák tudtak kikötni a változó vízállás mellett is.

A város fejlődésével a kereskedelmi kikötők a külső partszakaszokra költöztek, a belvárosi partokat pedig újfajta nyüzsgés foglalta el: a turisztikai és vendéglátó

hajók kikötői. A Duna-parti panoráma a budapesti idegenforgalom legvonzóbb része – így nagy érte a verseny: a belvárosi Duna-partot napjainkban szinte megszakítás nélkül kikötők, állóhajók és szállodahajók sora szegélyezi, a partot pedig a kiszolgálásukhoz szükséges tárolók, parkolók, bejárók és egyéb kuszák építmények, melyeken turistacsoportok próbálják átverekedni magukat... Ez a rendezetlenség már kevésbé vonzó, és amellett, hogy méltatlan a világörökségi panorámához, esetenként balesetveszélyes is. A Hableány tragikus katasztrófája pedig arra is rámutatott, hogy az intenzív hajóforgalom már nemcsak a parton, hanem a vízi közlekedésben is konfliktust okoz.



Zsúfoltság csökkentése, a kikötők térbeli széthúzása, illetve a lakóterületek védelme.



A kikötők tehát a vízpart szerves részei, ezért a jövőben is szükség van rájuk, sőt, a nemzetközi vízpart-fejlesztések tapasztalatai szerint a vízre telepített funkciók, kikapcsolódást nyújtó úszóművek növelik a parti közterek népszerűségét és gazdasági jelentőségét is. Ugyanakkor meg kell találnunk az egyensúlyt a különböző vízi és vízparti funkciók között és rendezniük kell a kikötők környezetét. Ebben nemcsak a helyi lakosok és a Duna-parton kikapcsolódni vágyó budapestiek, hanem a helyzet megoldatlansága miatt a hajóstársaságok és utazásszervezők is érdekeltek – ezért a Duna-part fejlesztésén velük együttműködve dolgozunk.

Ennek egyik eszköze a Duna-parti Építési Szabályzat megújítása, amely során célunk a rendezett Duna-part kialakítása, a túlszűfolt partszakaszok terhelésének csökkentése és a belvároson kívüli szakaszok intenzívebb bevonása, miközben a természeti értékek védelmét is biztosítjuk. A Duna-part forgalmi terhelésének egyenletesebb elosztása lehetséges például azzal, hogy a belvárosi részekben a kisebb kiszolgálóforgalmat vonzó kikötői osztályok legyenek előtérben,

Lépcsős partok felszabadítása, ahol közvetlenül találkozhatunk a vízzel.



a külsőbb szakaszokon pedig olyan kikötőket jelölünk ki, ahol a nagyobb kiszolgálóforgalom is lehetséges.

A budapesti hajózás meghatározó tényezői a szállodahajók, melyek a panoráma vonzerejét kihasználva elsősorban a belvárosban kötnek ki. Ugyanakkor ez számos problémát okoz, mivel nagy a parti ellátásigényük, illetve a hosszú és nagyméretű hajók a part és a panoráma jelentős részét eltakarják. A szállodahajók a város turizmusának fontos részei, ezért a konfliktusok megoldása csak akkor valósítható meg, ha a szállodahajók belső koncentrációját térben széthúzzuk, és a belvárostól nem távoli, de megfelelő parti kiszolgálással rendelkező helyeket is bevonunk – mint például a Szabadság hídtól délre húzódó partszakaszt a Bálna mellett. A közlekedés tervezésekor a turistabuszok szempontjait is figyelembe kell venni.

A szabályozás másik fontos célja a belvárosi szakaszokon a világörökségi helyszínhez méltó állapotok megteremtése, ennek érdekében a kikötőkhöz kapcsolódó parti elemeket városképileg egységes és korszerű, a műemléki

A világörökségi helyszínhez méltó, rendezett kikötők és parti infrastruktúra.



környezethez illeszkedő megjelenéssel kell kialakítani. A településkép-védelmi szempontokat a panoráma és a kilátás védelme érdekében is érvényesíteni kell, hogy a kikötő hajók ne takarják a budai oldal és a hidak látványát.

A rakpart megújítása során a lépcsős kialakítású partszakaszok szerepe is felértékelődik, hiszen itt az emberek közvetlenül is találkozhatnak a vízzel. Ennek érdekében a lépcsős szakaszokon – például a Margit híd és a Parlament között, illetve az Erzsébet híd környezetében – a kikötési lehetőséget megszüntetjük, így páratlan hangulatú közterek jöhetnek létre.

Számos probléma ered abból, hogy a parti közmű-infrastruktúra több szakaszon nem rendelkezik megfelelő kapacitással a jelenlegi használat kiszolgálásához. Emiatt van, hogy a hajók energiaellátása sokszor csak aggregátorral oldható meg, mely jelentős zaj- és levegőszennyezést okoz, főleg lakóházak környezetében. A rakpart megújítása ennek a konfliktusnak a feloldására is lehetőséget kínál a szükséges infrastruktúra kiépítésével.

Közlekedés

PARKOLÓK HELYETT ÉLETTEL TELI VÍZPART, AHOL A KÖZLEKEDÉS GERINCÉT A VÁROS EGYIK LEGFORGALMASABB VILLAMOSTENGELYE ADJA, A KÖZÚTI KÖZLEKEDÉS CÉLJA AZ ÁTMENŐ FORGALOM HELYETT A BELVÁROSI TERÜLETEK KISZOLGÁLÁSA, ÉS AHOL BIZTONSÁGOSAN ÉS KÉNYELMESEN LEHET SÉTÁLNI ÉS BICIKLIZNI: EZ A RAKPARTI KÖZLEKEDÉS JÖVŐKÉPE.

A pesti alsó rakpartot csaknem végigkísérő 2-es villamos vonala jelentős fejlődésen esett át az elmúlt években. A Soroksári utat és a Haller utcát összekötő új vágánykapcsolat kiépítésével nőtt a vonal jelentősége, hiszen a Közvágóhí-

dig közlekedő hagyományos 2-es járat mellett megjelentek a Józsefvárost és Pesterzsébetet is elérő 23-as és 2B villamosok is. Az M3-as metró felújítása alatt kiemelt, metrópótló szerepet is viselő Duna-parti villamosok forgalma ma is 15%-kal magasabb, mint a felújítás előtt volt. Ráadásul a vonalban jelentős kapacitástartalék is van, az itt közlekedő utasok száma közel megduplázható a villamosok sűrűbb közlekedtetésével. Ez teremti meg a lehetőséget arra, hogy a rakparton a villamosvonal legyen az elsődleges közlekedési szereplő.

A közúti forgalom vizsgálata alapján kiderül ugyanis, hogy a pesti alsó rakparton áthaladó autós utazások nagy része a Hungária gyűrűn belül indul és ér véget. Ez azt jelenti, hogy ezeknek az

utazásoknak jelentős részének vonzó alternatíva lehet a közösségi közlekedés is: nincs olyan utazási irány Budapesten, ami ilyen jól ellátott közlekedési alternatívákkal, mint a belvárosi észak-déli közlekedés.

Elsősorban nem a közúti forgalom jelenléte, hanem annak nagysága az, ami ellehetetleníti ma a pesti alsó rakpart szabadidős használatát. Ezért a cél az, hogy az átmenő autóforgalmat korlátozzuk, de a helyi kiszolgáló forgalmat megtartsuk, mivel utóbbi könnyedén megfér egy gyalogosbarátabb és zöldebb rakparttal. Ezzel a megoldással biztosítható az V. kerület elérhetősége: északi irányból a József Attila utca, délről pedig a Közraktár utca felől a Vámház körút kapcsolata.

Teljesen autómentes szakasz kialakítására a fejlesztési program feltételekhez kötött, második szakaszának megvalósítása esetén kerülhet sor. Ez azt jelenti, hogy a civil szervezetekkel kötött megállapodás értelmében első lépésként csak azon szakaszok megépítése indulhat majd el, ami nem tartalmazza az autóforgalom végleges megszüntetését, míg az autómentes szakaszok megépítésére csak akkor kerülhet sor, ha egy objektív mérőrendszer igazolja a város közlekedésének működőképességét a pesti rakpart átmenő forgalma nélkül is. Természetesen ezeknek a

szakaszoknak az átépítésekor is szükséges biztosítani a kikötők logisztikai kiszolgálását, a katasztrófavédelem vagy éppen a mentők közlekedését.

A rakpart fejlesztésekor kiemelt szempont a gyalogos és a kerékpáros közlekedés előtérbe helyezése, hogy biztonságos és vonzó környezetet teremtsünk az embereknek. A rakpart elsődlegesen a korzózó embereké lesz, akik Budapest legszebb panorámájával rendelkező tereit szeretnék látni. Emellett számítanunk kell arra is, hogy a budai felső rakparthoz hasonlóan a

pesti rakpart is népszerű, forgalmas kerékpáros útvonal lesz. Ezért az újonnan átépülő szakaszokon végig biztosítani fogjuk a kerékpározás dedikált felületét, emellett megteremtjük a kapcsolatot a már kiépült kerékpárutakhoz a felső rakparton mind az északi, mind a déli irányban. Sajnos a tervezők kezét a már elkészült szakaszok megkötik, de így is cél a folytonos vízparti kerékpáros utak megteremtése.

Az egyes szakaszok tervezett forgalmi rendjéről részletesen lesz szó a fejlesztési program oldalain.



Van benne potenciál!

A 2-es villamoscsalád lehetséges kapacitása 49.000 utas.



53%
26.000 utas jelenleg

47%
23.000 szabad hely

Forrás: BKK



Adataalapú döntéshozatal

A BKK folyamatosan vizsgálja a rakpart átalakuló forgalmát és annak hatását a város közlekedésének egészére.

1‰

A budapesti autóforgalom csupán egy ezreléke jelentkezik a pesti alsó rakpart legbelső, Lánchíd és Erzsébet híd közötti szakaszán.

10%

Csupán minden tizedik, a belvárosban észak-déli irányban áthaladó autó közlekedik a pesti alsó rakparton.

Gyalogos és zöldfelületek

A RAKPART MEGÚJÍTÁSÁNAK A FÓKUSZA A GYALOGOS TEREK MEGTEREMTÉSÉN, A VÍZPARTI SÉTÁNY KIALAKÍTÁSÁN ÉS AZ EZT KÍSÉRŐ FASOROK ÉS ZÖLDFELÜLETEK LÉTREHOZÁSÁN VAN. A FEJLESZTÉSI PROGRAM LEGFŐBB CÉLJA, HOGY A LEGSZEBB BUDAPESTI TEREKET HOZZUK LÉTRE.

A pesti alsó rakpart megújításához első lépésként két dolog kell: egy világos vízió és az átalakuláshoz szükséges hosszú idő. Az előbbi adott, és ha jobban megnézzük, az újjáéledő rakpart története sem ma kezdődött el...



Történetileg úgy alakult, hogy a gyalogosforgalom a Duna mindkét partján a felső rakpart szintjén bonyolódik. A pesti Duna-korzó közvetlenül kapcsolódik a Belváros sétálóutcainak hálózatához, és az innen feltároló látványnak köszönhetően már 200 éve a város legrangosabb promenádjának számít. A cél most az, hogy ezt a hagyományos sétahálózatot az alsó rakparton keresztül egészen a vízpartig bővítsük. Az Id. Antall József rakpart esetében, köszönhetően a Kossuth tér közelségének és a „Cipők a Duna-parton” emlékmű létének már ma is meghatározó a gyalogos forgalom. Hiába azonban a Duna-korzó közelsége, a rakparti forgalom elválasztó hatásának, a Széchenyi tér nehéz átjárhatóságának, valamint a felső és az alsó rakpart kapcsolati hi-

ányosságainak köszönhetően nem jött létre szervesen működő sétáló terület.

Ahhoz, hogy a pesti alsó rakpart igazi gyalogos térként működjön, három dologra van szükség: az alsó rakpart kapcsolatainak kiépítése a felső rakpart irányából; a vízpart melletti hosszanti sétány létrehozása; valamint a víz elérésének biztosítása a lépcsőzetes partfalak és esetlegesen új úszóművek esetében. A sétányok biztonságos és kényelmes megközelítését a korábbi-nál több gyalogátkelőhely és új lejárók biztosítják majd. A sétalók kiszolgálására információs pontok, ivókutak, illemhelyek, útjelző táblák telepítése szükséges. A zsúfoltság csökkentésének érdekében a többfunkciós, integrált utcabútorok alkalmazására kell törekedni.

A belvárosi Duna-part területén kiemelkedően fontos az épített örökség tisztelete: a közterületek a műemlékként védett rakparthoz igazodva, azzal nem konkurálva, visszafogott arculattal kerüljenek kialakításra. Cél a rakpart elegáns, a városi környezethez igazodó, és a világörökség részét képező helyszín érvényesülését elősegítő megújítása. A vízparti közterületek a történelmi előzményeken alapuló, a rakodópart egykori karakterét megidézhető módon újuljanak meg.

Az elmúlt tíz évben átalakított rakpartszakaszok nagy hiányossága, hogy bár gyalogos felületeket létrehoztak, érdemi zöldítés nem kísérte őket. Szimbolikus fordulópontot jelentett ezért az id. Antall József rakpartra 2021-ben elültetett új faszor. A közműhálózat miatt korábban nem fásíthatónak ítélt területen végül a korábbi örökölt tervek módosításával, újfajta, korszerű ültetési technológia alkalmazásával lehetett helyet teremteni 34 talajkapcsolatos fának.

A további rakpartszakaszok esetében már a tervezés első pillanatától fontos szempont a zöldfelületek bővítése, fák ültetése. Erre szakaszonként eltérő módon lehet megoldást találni.

A Parlament és a Lánchíd közötti szakaszon a forgalmi sáv eltolásával kiszélesített zöldsávon kettős faszor alakítható ki, így kényelmes és árnyas sétánnyá válik a már jelenleg is kiemelkedően nagy gyalogosforgalmú terület. Új zöldfelületek kaphatnak helyet a felújított Lánchíd közvetlen környezetében is. A hozzá kapcsolódó Széchenyi téren pedig épp a híd és a rakpart forgalmi rendjének módosítása teszi lehetővé a zöldfelület növelést és sétány kialakítását ott, ahol a gyalogosok már most is utat tapostak maguknak. A kikötők miatt jelentős keresztirányú gyalogosforgalmat is kezelő Jane Haining rakparton a vízparti sávban facsoportok lesznek ültetve, megidézve a rakodópart egykori hangulatát. Új faszor kerülhet a Belgrád rakparton kialakítandó sétányra is.



A rakpart rejtett kincse: a viadukt

Kevesen tudják, de a 2-es villamos pályája alatt egy egyedi hangulatú helyiség sor húzódik meg a Lánchíd és az Erzsébet híd között. Bár az egykori viadukt helyiségek egy részét mára már feltöltötték, az épen maradt szakaszok máig őrzik a rakpart egykori hangulatának egy elveszett szeletét. A viadukt helyiségeiben régen vendéglők és raktárak működtek. Ma a legtöbb lakat alatt van, de az elmúlt években már bizonyították, hogy közösségi és vendéglátóhelyként is tökéletesen működnek. A helyiségek gyengesége azonban, hogy szinte közvetlenül a rakparti úttestre nyílnak, így ezek állandó hasznosítására csak a rakpart forgalomcsillapított átépítése után kerülhet sor.

9,6km

Duna-parti gyalogos és kerékpáros sétány

• DUNA ARÉNA

MOSZKVA SÉTÁNY, CARL LUTZ RAKPART

A 2017-ben felújított szakaszokon sajnos még egy korábbi szemlélet érvényesült, ezért a sétányt kevesebb zöldfelület és fa kíséri – de így is létrejött egy új parti sétány a belváros és a Vízfogó között.

ID. ANTALL JÓZSEF RAKPART - ÉSZAK

2021-ben készült el a Margit híd és a Parlament közötti szakasz, ahol az új terveknek köszönhetően megmaradt a parti lépcső, és a szélesebb gyalogos sétány mellett 34 talajkapcsolatos fa is helyet kapott.

• PARLAMENT

RAK-PARK

Összefüggő gyalogos és kerékpáros sétányt hozunk létre, zöldebbé és rendezettebbé tesszük a rakpartot, és bővítjük a pihenési lehetőségeket a budapesti Duna-part legszebb szakaszán.

• SZÉCHENYI TÉR

NEHRU-PART, GIZELLA SÉTÁNY

A fővárosi támogatással megújult Nehru-part a legnagyobb Duna-parti park a belvárosban, ahol mindig pezseg az élet. A Petőfi híd – Rákóczi híd közötti sétány a HÉV-sínek felszámolásával lehet majd jó hely.

• BÁLNA

ATLÉTIKAI STADION SÉTÁNYA

Budapest egy teljesen új, korábban elzárt Duna-partot és egy új gyaloghídat kapott, melyen keresztül a jövőben gyalog és kerékpárral is érdemes lesz kilátogatni a tervezett Csepel-szigeti nagy parkba.

• MÜPA

• ATLÉTIKAI STADION

ID. ANTALL JÓZSEF RAKPART - DÉL

- 🌳 Bővülő zöldfelületek és kettős fasor
- 🚶 Megújuló gyalogos sétány a vízparton
- 🚲 2x1 forgalomcsillapított közúti sáv, 30 km/h
- 🚲 Irányhelyes kerékpársávok a parkolósáv helyett

SZÉCHENYI TÉR

- 🌳 Elérhető, megújuló zöldfelületek
- 🚶 Körforgalom helyett sétányok, gyalogos kapcsolat a Zrínyi utca és a Lánchíd között
- 🌳 Reprezentatív tér az Akadémia előtt

JANE HAINING RAKPART

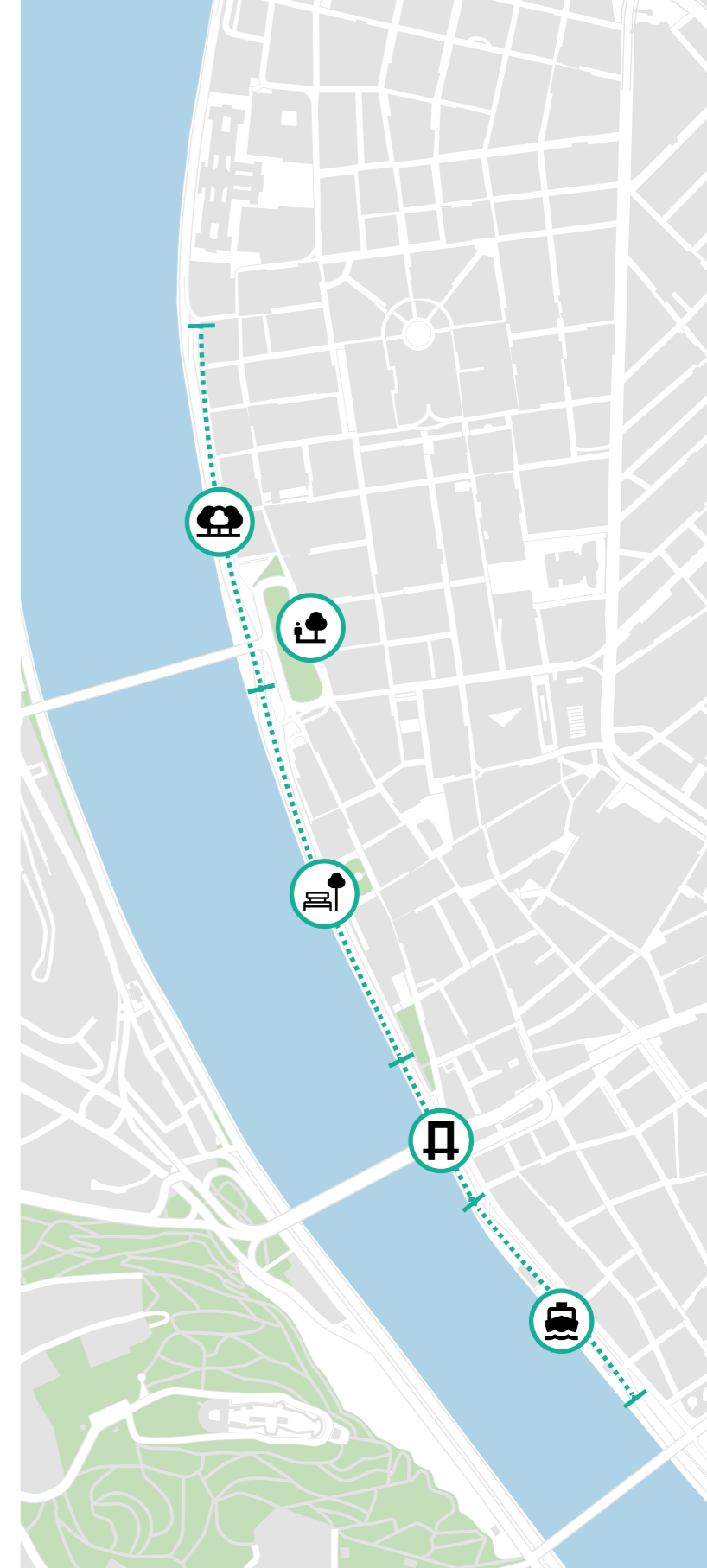
- 🌳 Új zöldfelületek és facsoportok
- 🚶 Gyalogos sétány és rendezvénytér
- 🚲 Kerékpárút és szervizút a kikötők kiszolgálásához

ERZSÉBET HÍD, PESTI HÍDFŐ

- 🌳 Új, gyalogos köztér
- 🚶 Lépcsőzetes ülőpart, vízparti élménnyel
- 🚶 Közlekedési kapcsolat a felső rakparton

BELGRÁD RAKPART

- 🌳 Új zöldfelületek és fasor
- 🚶 Szélesebb járdák és sétány, új zebrák
- 🍴 Éttermek és vendéglátás a parton
- 🚲 Kerékpárút és szervizút a parti oldalon, forgalomcsillapított lakóutca a házak oldalán
- 🅑 Rendezett parkolás, lakossági parkolóhelyek



Id. Antall József rakpart

MARGIT HÍD – PARLAMENT KÖZÖTTI SZAKASZA

LEHET MÁSKÉPP: LÉPCSŐS RAKPART, SZÉLESEBB SÉTÁNY ÉS VALÓDI FÁK A MARGIT HÍD ÉS A PARLAMENT KÖZÖTT.

2021 decemberére készült el a pesti alsó rakpart Margit híd és Parlament közötti szakasza. A korszerűsítésnek még a 2017-es vizes világbajnoksághoz kapcsolódóan kellett volna megvalósulnia, hogy a belvárosból egészen a Duna Arénához lehessen sétálni. Azonban az eredeti tervek a rakpart radikális átépítésével számoltak: az itt található lépcsős rakpart megszüntetésével, annak érdekében, hogy elférjen a sétány az út mellett. Szerencsére ez meghiúsult, így a 2019-ben hivatalba lépő városvezetés új, zöldebb szemléletű terveket készíttetett.

A Markó utcai felhajtó átépítésével úgy is elfért a gyalogos sétány, hogy a lépcsős partfal megmaradt – ezzel pedig a lehetősége annak, hogy közvetlenül a vízparton ülve lehessen élvezni a panorámát és a Duna közelségét.

A módosításoknak köszönhetően az eredeti tervekhez képest szélesebb lett a sétány és a dézsás fák helyett 34 valódi, talajkapcsolatos fa kapott helyet. A nagyobb, idősebb fák már az első években is kellemes árnyékot adnak. Ehhez korszerű ültetési technológiát alkalmaztak, amely biztosítja a fák növekedésének feltételeit.

A zöld szemléletnek megfelelően új, energiatakarékos fényforrással felszerelt lámpaoszlopokat helyeztek el,

valamint olyan útvíztelenítő rendszert alakítottak ki, amely lehetővé teszi, hogy a felszíni csapadékvíz megtisztítva kerüljön a Dunába.

Szintén az emberközpontú újratervezés eredménye, hogy a sétányt elszigetelő szalagkorlát és az autópályaszerű kialakítás helyett egy gyalogosbarát, modern, de biztonságos sétány jöhetett létre, amelynek hangulata illeszkedik a Parlament környezetében korábban megvalósult köztérmegújításhoz.

A projektnek köszönhetően zöldebb lett a partszakasz, megmenekült a védtett lépcsős rakpart, miközben 5 km hosszú, összefüggő sétány jött létre a Rákospatak és a Lánchíd között.



Id. Antall József rakpart

PARLAMENT – LÁNCHÍD KÖZÖTTI SZAKASZA

KETTŐS FASOR, VÍZPARTI SÉTÁNY, FORGALOMCSILLAPÍTOTT ÚT IRÁNYHELYES KERÉKPÁRSÁVOKKAL.

A fejlesztés következő üteme a pesti alsó rakpart Parlament és Lánchíd közötti szakasza (az Id. Antall József rakpart déli része). A tervezőknek így egyszerre kell figyelembe venni a már elkészült szakaszok kialakítását, a rakpart egyik legforgalmasabb, turisták ezrei által látogatott részének adottságait és az itt régóta megtalálható zöldsávot.

A rakpart turisták által ma leginkább látogatott része a Kossuth tér, a „Cipők a Duna-parton” emlékmű és a Lánchíd közötti szakasz. Kiemelt feladat tehát

az emlékmű környezetének rendezése és az ide vezető szakaszok színvonalas megújítása. A jobb megközelítés érdekében új zebra épül, a vízparti sétány pedig teljesen megújul.

A sétányt ma is zöldsáv választja el az útpályától, azonban a parkolóhelyek megszüntetésével a burkolt felületek szélességét csökkentjük, a zöldsávot szélesítjük. Az így nyert hellyel együtt a jövőben kettős fasort ültetünk, ami teljesen egyedi értéke lesz az Id. Antall József rakpartnak.

Az útpálya esetében – a már korábban kiépített Parlament előtti szakasz miatt – a 2x1 sávossal kialakítás adottság, azonban a mainál kisebb forgalmi terhelést biztosítja a tervezett 30 km/h-s sebes-

ségkorlátozás. Ez nemcsak nagyobb biztonságot, de kisebb zajt is jelent az itt sétálók számára. A parkolóhelyek megszüntetésével az útpályán kétoldali, irányhelyes kerékpársávokat alakítunk ki, ezzel kapcsolatot biztosítva a Kossuth tér és a felső rakparti kerékpárút, illetve a rakpart délebbi szakaszai között. Sajnos a már korábban megépített szakaszokon nem biztosították a kerékpársávokhoz szükséges szélességet, így a Parlament környékének meglévő kerékpáros hálózatához a Garibaldi utcai felhajtón keresztül kapcsolódik majd.

A Lánchíd környezete új zöldfelületek kialakításával kerül rendezésre, ahol továbbra is megmarad a kisebb, szezonális vendéglátó-egységek számára a kitelepülés lehetősége.

Rakpart élmény

A 2021-ben kialakított nyári pihenőpart a Fővárosi Önkormányzat, a Valyo – Város és Folyó Egyesület és a Budapest Brand együttműködésében valósult meg.



Széchenyi tér

TÖBB FA, KÖZVETLEN GYALOGOS KAPCSOLATOK, MEGSZŰNŐ KÖRFORGALOM

Mind a rakpart megújításához, mind a Széchenyi Lánchíd felújításához szervesen kapcsolódik a Széchenyi István tér megújítása. A tér közepén, a Gresham palota és a Lánchíd között kialakított nagyméretű zöldfelület ma el van zárva az emberektől, hiszen a tér nagyobb részét egy forgalmas körforgalom teszi ki. A tér felújításával a körforgalom megszűnik, a hídról érkező forgalom közvetlenül az Eötvös téren fordul majd a József Attila utca

vagy a pesti alsó rakpart felé. Ezzel közvetlen gyalogos kapcsolatot alakítunk ki a Bazilika felé vezető Zrínyi utca és a Lánchíd között, az itt sétáló embereknek nem kell majd megkerülniük a forgalmas körforgalmat a híd felé. Közvetlenül elérhetővé válik a tér közepén található zöldfelület is, ami három kiemelt ágyásban a kitaposástól is védve lesz.

A Széchenyi tér a kulcseleme a belváros legfontosabb turisztikai útvonalának, hiszen összeköti a Lánchidat a Bazilikával, tágabban értelmezve Budán a Budai Vár és a Várkert Bazár

környezetét Pesten az Andrássy út Városligethez vezető tengelyével.

Megújul a Magyar Tudományos Akadémia környezete is, így a parkoló helyét gyalogos köztér és az MTA alapításának 200. évfordulójára tervezett emlékmű foglalja majd el. A Széchenyi tér a Lánchídhöz és az Akadémia épületéhez kapcsolódóan a XIX. század Budapestjének hírvivője, az új kialakítás méltóképp őrizheti meg ennek az időszaknak az emlékét.



7.000

négyzetméter új gyalogos felületet alakítunk ki



65

új fával tovább zöldítjük a teret



Jane Haining rakpart

A LÁNCHÍD – ERZSÉBET HÍD KÖZÖTTI SZAKASZ

BUDAPEST LEGSZEBB TERE: FŐSZEREPBEN A DUNA, A LÁNCHÍD ÉS A BUDAI VÁR, VALAMINT AZ ÚJJÁÉLEDŐ VIADUKT.

A Jane Haining rakpart 2023-at megelőzően a belvárosi Duna-partok leginkább elhanyagolt szakasza volt, miközben a rendezetlen kialakítás már most is jelentős gyalogos forgalommal párosul a kikötőknek hála. A fejlesztések célja, hogy olyan étellel teli és zöldben gazdagabb, elsősorban gyalogos közteret alakítsunk ki, ami méltó a Budapesten is páratlan panorámához.

Első lépésként a vízparti sáv rendezése, növényládák és padok kihelyezése, valamint a viadukt helyiségeinek

megnyitása történik meg. A vízparti sáv parkolóinak felhasználásával valódi gyalogos sétányt alakítunk ki, ahol jut hely a Duna mellett sétálóknak, a hajókra várakozóknak és a vízparton üldögélő, beszélgető embereknek is.

Az alapvetően fa nélküli, a napsütésnek nagy mértékben kitett szakaszon árnyékolók és növényládák kihelyezésével teremtünk kellemesebb környezetet, padokkal, napozóágyakkal és piknikasztalokkal pedig kényelmes ülőhelyeket biztosítunk.

A 2-es villamos pályáját alkotó viadukt helyiségeinek megnyitásával pedig lehetőséget teremtünk kávézók és bárók, információs pontok és egyéb szolgáltatások megjelenésére.

A rakparti fejlesztések későbbi ütemében kerülhet sor a Lánchíd és az Erzsébet híd közötti szakasz teljes átépítésére. Ha a civil szervezetekkel kötött megállapodás értelmében igazolható a pesti alsó rakpart átmenő forgalmának megszüntetése, akkor ezen a szakaszon egy teljes értékű gyalogos sétány jöhet létre. Az ideiglenes és átmeneti megoldások helyett lehetőség lesz a szakasz teljes átépítésére, növényládák helyett valódi, talajkapcsolatos fák ültetésére, zöldfelületek kialakítására. A most három sávós útpálya helyét egy szűkebb szervizút veszi át, ami egyszerre biztosítja a kikötők és a viadukt helyiségeinek logisztikai kiszolgálását és a biztonságos és kényelmes biciklizés lehetőségét a Duna mentén.



Az első fecske

A Jane Haining rakpart rövid távú fejlesztése a Fővárosi Önkormányzat, a Mahart PassNave, a Valyo – Város és Folyó Egyesület és a Főkert együttműködésében valósul meg.

Erzsébet híd pesti hídfő

EGYEDI HANGULATÚ, FORGALOMMENTES KIÜLŐS HELY AZ ERZSÉBET HÍD ALATT, A FELSŐ RAKPARTRÓL A VÍZSZINTIG FUTÓ LÉPCSŐKKEL.

Az Erzsébet híd pesti pilonja körül különleges helyet teremtünk. Az alsó rakpart vonala itt még a folyó közvetlen közelében vezet, mielőtt a Belgrád rakparton a felső rakparttal fonódna. Ráadásul ez a szakasz úgy visz közel minket a folyóhoz, hogy a Jane Haining rakpart jellemzően függőleges partfalát már felváltja a Belgrád rakparton végigfutó, vízbe

ereszkedő lépcsőzetes támfal. Így egyszerre érvényesül a víz közelsége és megközelíthetősége, miközben az Erzsébet híd hídfőjének kialakítása miatt a forgalom a Petőfi téri felhajtón keresztül felterelhető már a felső rakpart szintjére. Ennek köszönhetően minden forgalom – az autós és kerékpáros is – a felső rakparton zajlik majd, így itt egyedülálló módon teljesen az üldögélő és sétáló gyalogosoké lesz az alsó rakpart. A lépcsős alsó rakparton közvetlen Duna-parti pihenőpart jön létre, árnyékot adó fákkal, és megidézzük a felső rakpart egykori lépcsős kialakítását is.

Ez a különleges, forgalommentes pihenőpart ráadásul megvalósítható a rakparti autóforgalom folytonosságának biztosítása mellett is, mivel a felső rakparton keresztül biztosítható az átmenő autóforgalom fenntartása is. Arra a kérdésre, hogy ennek a szakasznak a megvalósítása lehetséges-e már a fejlesztés első ütemében is, a részletes tervezés során adható válasz, a megállapodásban résztvevőkkel egyeztetve. Kapcsolódva a Jane Haining rakpart átmeneti fejlesztéseihez, méltó folytatása lehet a Széchenyi tér és az Id. Antall József rakpart megújított tereinek.



Kép: Fortepan / Schoch Frigyes



Belgrád rakpart

AZ ERZSÉBET HÍD – SZABADSÁG HÍD KÖZÖTTI SZAKASZ

FASOR ÉS GYALOGOS SÉTÁNY VENDÉGLÁTÓ TERASZOKKAL A DUNA FELETT ÉS FORGALOMCSILLAPÍTOTT LAKÓUTCA A HÁZAK ELŐTT.

A Belgrád rakpart a pesti Duna-part különleges szakasza, hiszen itt egy szinten fonódik össze az alsó és a felső rakpart vonala. A korábbi tervek az átmenő közúti forgalom megtartásával és a villamospálya két oldala közötti elosztásával számoltak volna. Ez nemcsak a vízparti oldalon nehezítette volna meg egy teljesértékű gyalogos sétány kialakítását, de

a maihoz képest egyenesen növelte volna a házak előtti utca forgalmát.

Az új tervek megvalósításával a Belgrád rakpart teljesen átalakul, a Duna-korzó déli hosszabbítása jön létre az Erzsébet híd és a Szabadság híd között. A vízpart és a villamospálya között a forgalomtól elválasztott gyalogos sétány, a házsor előtt pedig forgalomcsillapított lakóutca kap helyet, ahol szélesebbek lehetnek a járdák.

A Belgrád rakparton ma is több étterem működik, azonban a nemzetközi hajóállomás területének megnyitásával

val újabb éttermek és kávézók nyithatnak a lépcsőzetes rakpart feletti teraszokon. Ezekkel és a szemközti Gellért-hegy látványával a Belgrád rakpart a pesti Duna-part különleges, forgalomvonzó helyszínévé válhat.

A gyalogos sétányt fasor és zöldfelületek kísérik majd, a hajóállomást kiszolgáló szervizút egyben az itt biciklizőknek is biztonságos és élvezetes útvonalat nyújthat majd.

A Belgrád rakpart megújításával olyan nagyvárosias Duna-parti városi teret hozunk létre, amely egyszerre képes a rakparti rekreációs funkciók és az itt élők mindennapi igényeit összeegyeztetni, miközben lehetővé teszi a most is meghatározó turisztikai és vendéglátó szolgáltatások színvonalasabb kiszolgálását.

A Belgrád rakpart teljes átépítésére a fejlesztések harmadik ütemében kerülhet sor, amennyiben a rakpart átmenő forgalomtól mentes működése igazolható és a Jane Haining rakpart autómentes, gyalogos sétány formájában épül át. Ebben az esetben a Belgrád rakpart az összefonódó Duna-korzó és alsó rakpart folytatásaként épül ki, biztosítva a házsor megközelítését, a lakók hazajutását.



FEJLESZTÉS LÉPÉSENKÉNT

A PESTI RAKPART BELVÁROSI SZAKASZÁNAK MEGÚJÍTÁSA ÖNMAGÁBAN IS AKKOR FALAT, AMI ÜTEMEZETT MEGVALÓSÍTÁST TESZ SZÜKSÉGESSÉ. DE EZT DIKTÁLJA A RAKPART FEJLESZTÉSÉBEN EGYÜTTMŰKÖDŐ CIVIL SZERVEZETEKKEL KÖTÖTT MEGÁLLAPODÁS IS.

A megállapodást 16, nagyon különböző háttérrel és sokszor egymástól eltérő állásponttal bíró szervezet kötötte a Fővárosi Önkormányzattal, ami szükségszerűen kompromisszumos megoldást eredményezett. A Főváros víziója egyértelmű, ezt mutatja be az *Újjáéledő rakpart 2030* városfejlesztési füzet is. Azonban a civil szervezetek támogatása elnyeréséért cserébe a Főváros a civil szervezetek számára elfogadható és támogatható ütemezési sémát dolgozott ki. Ennek középpontjában – a legélesebb vitákat kiváltó szempontként – a rakparti autóforgalom jövőjének kérdése áll. Így, bár a Főváros számára a rakpart fejlesztése egy komplex városfejlesztési kérdés, a kivitelezés ütemezésében a sarkalatos kérdés a közúti forgalom lett.

A megállapodás értelmében elsőként azoknak a szakaszoknak az átépítése történhet meg, amelyek elkészült

állapotukban nem szakítják meg a pesti rakparton vezető közút folytonosságát. Ebbe természetesen beletartozik maga a Széchenyi tér, hiszen a tér a felső rakpart vonalán belül helyezkedik el, valamint az Id. Antall József rakpart. Az Id. Antall József rakpart terveinek része az autóforgalom biztosítása, hiszen a már északabbra elkészült szakaszok útpályája nem végződhet zsákutcában. Ezzel a fejlesztést követően is megmarad a József Attila utca és a Belváros megközelíthetősége a XIII. kerület irányából. Az Erzsébet híd pesti hídfőjének esetében is úgy készülnek el a tervek, ami biztosítja a közúti kapcsolatot, de itt a részletes tervezés során lehet dönteni a kivitelezés ütemezéséről.

A fejlesztés második üteme tartalmazza azokat a szakaszokat, ahol az átmenő forgalom nem, csak a kikötőket és a vendéglátóhelyeket kiszolgáló logisztikai forgalom maradhat a gyalogosok és kerékpározók mellett. Ez a Jane Haining rakpart Eötvös tér és Petőfi tér közötti szakaszát jelenti, valamint a Belgrád rakpart Duna-part felőli oldalát (a Belgrád rakpart házak felőli oldalán természetesen távlatosan is megmarad a lakóházakat kiszolgáló utca). Ezeknek a kivitelezése azonban a megállapodás értelmében

nem automatikus, hanem csak akkor történik meg, ha a megállapodásban résztvevő civil szervezetek által elfogadott módon, adatokkal kerül bizonyításra a közlekedési hálózat egészének működőképessége a pesti alsó rakpart átmenő és tranzithálózatból való kiemelésére esetén is.

Ennek eldöntésére a Főváros a megállapodást aláíró szervezetekkel egyeztetett módon a rakparti autóforgalom korlátozásával járó tesztidőszakot jelöl majd ki, aminek tapasztalatai alapján születik majd döntés a kivitelezési terv egészének megvalósításáról.

A fejlesztés finanszírozása

A rakpart teljeskörű átépítéséhez nélkülözhetetlenek az Európai Unió fejlesztési forrásai. Így a fejlesztési füzetben bemutatott tervek akkor valósulhatnak meg, ha a Kormány és az Európai Bizottság megegyezésével felhasználhatóvá válnak az uniós források. Mindaddig csak kisebb eszközökkel van lehetőségünk alakításokat végezni a rakparton.

16

CIVIL SZERVEZET

együttműködése
alapozza meg
a tervezést



„A pesti alsó rakpart fejlesztése közös ügyünk. Hiszünk abban, hogy sikeres is csak akkor lehet, ha a fejlesztés előkészítése és megvalósítása is a budapestiekkel partnerségben történik.”

(Részlet a civil szervezetekkel közös nyilatkozatból.)



1

Együttműködési megállapodás alapján folytatódik a rakpart tervezése.



2

Tesztesemények és a hatások elemzése a szakértőkkel együttműködve.



3

Kivitelezés a rakpart forgalmi szerepét nem korlátozó szakaszokon.



4

A tapasztalatok értékelése alapján döntés a további szakaszok jellegéről.



5

Kivitelezés záró üteme a hiányzó szakaszokon.

És a történet folytatódik...

A pesti rakpart fejlesztése – ahogyan a kialakításuk is – évtizedeken át tartó folyamat. A két végén két nagy sportlétesítmény, a Duna Aréna és a Nemzeti Atlétikai Központ által közrefogott, közel 10 kilométer hosszú szakasz átépítése sem történhet egy lépésben. Amikor utódaink végignéznek majd a Duna belvárosi szakaszán, változó időszakok változó szemléletét láthatják visszatükröződni a különböző rakpartszakaszok kialakításában.

Az Árpád híd és a Margit híd közötti szakasz a 2017-es vizes világbajnoksághoz kapcsolódóan készült el, és tervezői szemlélete még nélkülözte a ma már elmaradhatatlan klímataudatos és emberközpontú megközelítést; így kevesebb zöldfelület jellemzi.

A Margit híd és a Lánchíd közötti szakasz átmenetet képviselhet majd: a Parlament előtt elsőként átépített szakasz nagyban megkötötte a tervezők kezét; miközben a Parlament és a Margit híd között a változó szemléletnek, a Parlament és a Lánchíd között pedig az adottságoknak köszönhetően már egy sokkal zöldebb, fasorral kísért rakpartot láthatunk majd.

A fordulópontot a felújított Lánchíd és a Széchenyi tér tervezett átépítése jelentheti. A Lánchídtól délre húzódó, belvárosi szakaszon a tervek teljes megvalósulása esetén egy gyalogos rakpartot láthatunk majd, ami az Erzsébet híd alatt a vízparti lépcsősorokon keresztül éri el a felső rakpartot. Így a Belgrád rakpart egyszerre lesz folytatása a Jane Haining rakpartnak és a Duna-korzónak.

A jelenleg előttünk álló tervek azonban csak eddig tartanak, pedig a történet nem ér itt véget.

A rakpart fejlesztése a Salkaházi Sára rakpart átépítésével folytatódhat, ami a Nehru-parton keresztül a Boráros térig vezet. A HÉV-vágányok kiváltásával új lehetőség nyílna a ferencvárosi Duna-part fejlesztésére, elvezetve minket az Atlétikai Stadion mellett a Ráckevei-Soroksári-Dunáig és a Csepel-szigetig.

A mostani fejlesztési tervek csak egy szeletét képezik a rakpart megújításának. A feladatunk csupán annyi, hogy tudásunk legjavát biztosítva tovább vigyük a rakpartok és benne Budapest történetét.



