



VÁRFEJLESZTÉS

– ÚJJÁSZÜLETIK A VÁRNEGYED –

Tájékoztató kiadvány a Budai Vár és környéke közlekedésfejlesztése című európai uniós projektről

5. szám, 2015. február 13.

Van egy hely...

Hányszor, de hányszor hallhatták a Várkert Bazár falai a '70-es és a '80-as évek fordulóján a Piramis slágerének refrénjét: nincs egy hely, nincs egy hely... És 1984. szeptember 23-tól – az egykor szebb napokat látott Budai Ifipark bezárásától – majdnem kerek 30 éven át nem is volt ez a hely. Csak amolyan sebként éktelenkedett a budai Duna-part legszebb szakaszán, kitéve a pusztító idő kénye-kedvének.

A csillagok szerencsés állása mellett leginkább eltökéltség, kitartás, türelem, sok munka és persze európai uniós források kellett ahhoz, hogy a kétszáz éve született építész zseni, Ybl Miklós remekműve ismét méltó állapotában és a világörökségi helyszínhez méltó környezetben fogadja a látogatókat, a budai Duna-parton korzózókat.

Persze, ez már rég nem az az Ifipark – még akkor sem, ha olykor itt is vannak és lesznek koncertek és bálók. De a lényeg tulajdonképpen mégis ugyanaz.

A Várkert Bazárban, a neoreneszánsz kertben és a megújult Lánchíd utcában nem csak a kövek, a padok, a növények kerültek a helyükre az elmúlt hónapokban. Új közösségi tér született itt. Újjászületett, életre kelt, és lassan éléttel telik meg a városnak e harminc éven át tetszalott szeglete.

Végre megint van itt egy hely...

Zajlanak a munkálatok az Öntőház utcában



Október második felében a közbeszerzésen nyertes Penta Általános Építőipari Kft. kivitelezésében megkezdődött az Öntőház utca felújítása. A munkálatok jelenleg is zajlanak, és tavasszal érnek véget a forgalom előtt most lezárt utcában.

A kormány – európai uniós támogatással – nem csak a Várkert Bazár gyönyörű épületegyüttesének, hanem a Várkert környezetének a rendbe tételére, valamint a Budai Vár és környéke közlekedésének fejlesztésére is kötelezettséget vállalt. E beruházás újabb ütemeként jelenleg is zajlik az Öntőház utca felújítása.

A munkálatok részeként a kivitelező cég munkatársai már elbontották az Öntőház utca régi burkolatát. Az utca a vízvezetők kiépítésével párhuzamosan a Lánchíd utcáéval megegyező, nagykockakő burkolatot kap, összesen mintegy 1400 négyzetméternyi felületen. Emellett összesen 140 millió forintos beruházás részeként az utcában gránit kockakő szegélyeket, alakítanak ki, felújítják a parkolókat, új közvilágítási rendszert és új kandelábereket építenek ki, rendezik a zöldterületet, valamint új közúti jelzőtáblákat helyeznek ki a szakemberek.

A Budavári Önkormányzat munkatársaitól kapott tájékoztatás szerint az Öntőház utca elkészültét követően, az Öntőház udvaron át gyalogosan is megközelíthető lesz a Várkert Bazár.

Wifi és mobilalkalmazás segít eligazodni a Várban

A Várnegyed úgynevezett fizikai akadálymentesítése mellett legalább ennyire fontos az infokommunikációs akadálymentesítés is. Ennek érdekében egy korszerű gyalogos információs rendszert építenek ki a Várban.

Ez két fő elemből áll majd. Értelemszerűen lesznek korszerű információs és jelzőtáblák, amelyek segítenek a turistáknak eligazodni a Várban, megmutatják az utat a főbb nevezetességek, valamint például a mosdók és a most épülő liftek irányába is.

Emellett – a digitális kor kihívásainak megfelelően – készül egy korszerű, internet alapú tájékoztató, illetve gyalogos és kerékpáros

információs rendszer is, amelyet a divatos okostelefonokkal, androidos, iPhone-os és Windows Mobile platformokon is elérhetővé lehet majd élni a Budai Vár területén.

A várhatóan a tavasztól elérhető mobil applikációt már az adatokkal – a többi között közlekedési információkkal, a Vár látványainak adataival – töltik fel a szakemberek. A tervek szerint a magyar és angol nyelvű rendszer az alapvető navigációs szolgáltatások mellett alkalmas lesz on-line idegenvezetésre is.

A gyalogos információs rendszer használatát egy erre a célra kiépített wifi hálózat biztosítja.



Tavasszal már liftek visznek a Várba

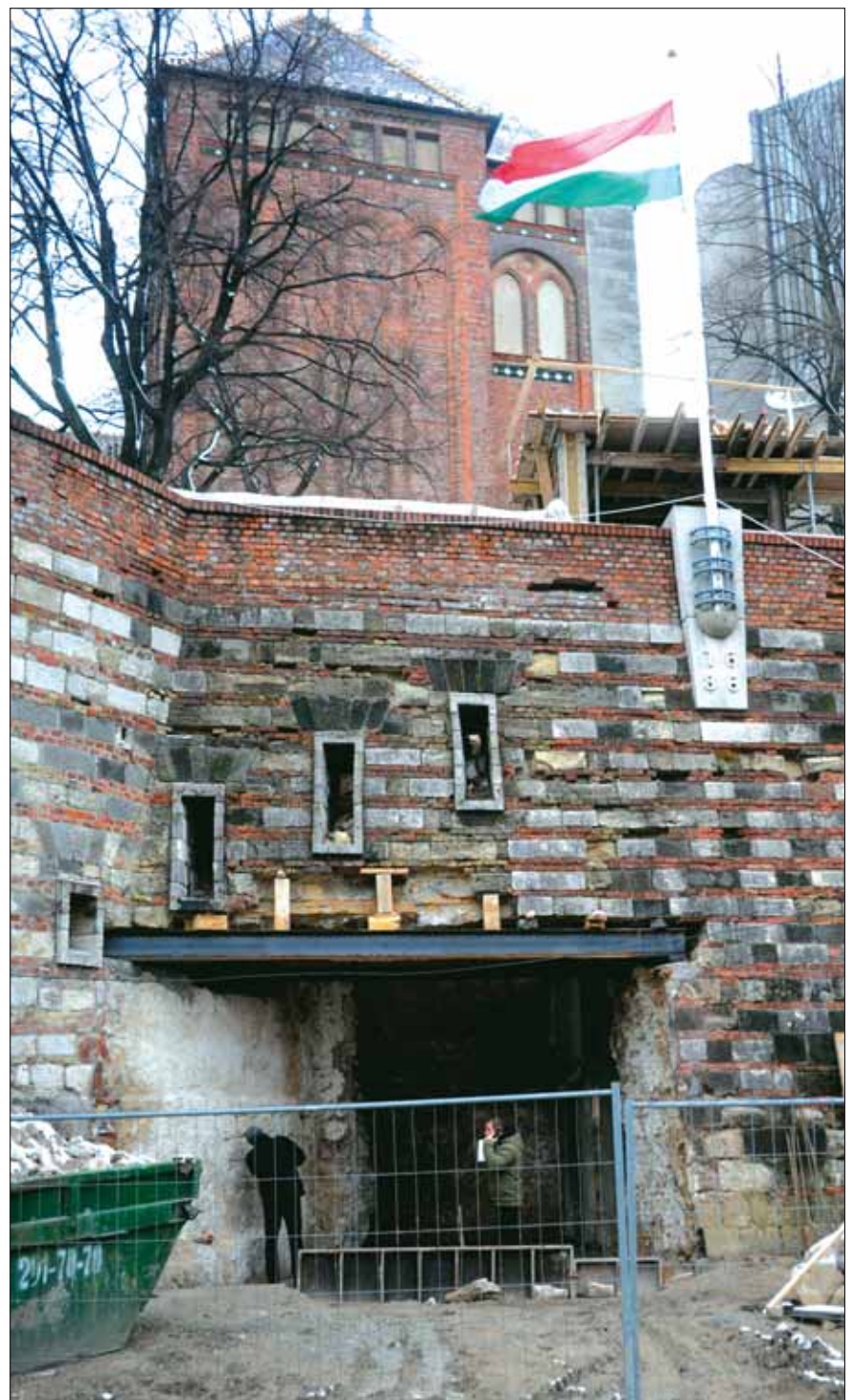
Ha az időjárás is engedi, tavasszal már nem csak busszal, siklóval és mozgólépcsővel, hanem három helyen – a Gránit lépcsőnél, a Murad pasa bástyánál és az Iskola lépcsőnél – ingyenes liftekkel is megközelíthető lesz a Budai Vár.

A Gránit lépcsőhöz tervezett lift a jelenlegi fedett lépcső mellett a Lovas útról a Tóth Árpád sétányra, a Szentháromság utcához hozza majd az utasokat. A kivitelező mostanra elkészült a szerkezeti munkálatokkal, és már a burkolatokon, valamint a lift környezetének rendezésén és a Lovas úti mozgássérült-parkoló kialakításán dolgoznak a szakemberek. Ha minden a tervek szerint halad, február végén emelik a helyére a nyolcszemélyes, kerékpárok és kerekesszékek szállítására is alkalmas liftberendezést.

Mostanra szintén elkészült a Murad pasa bástyájánál tervezett lift szerkezete: ez a felvonó a Lovas útról az Anjou sétányra szállítja majd az utasokat. A Lovas úti parkolóhoz kapcsolódó, 13 személy szállítására alkalmas liftberendezés beépítését, a környezet rendezését, valamint a berendezés próbaüzemét követően várhatóan tavasszal vehetik használatba ezt a liftet a Várba indulók. Érdekeség, hogy e lift előteréből közvetlen bejáratot alakítanak ki a kőtárba a szakemberek.

Az Iskola lépcsőhöz tervezett lift az Ibolya utcához, a Hess András térhez szállítja majd fel az utasokat. Itt a szerkezeti munkálatokkal a napokban készülnek el a szakemberek, akik ezt követően építik be a helyére a 13 személyes, kerékpárok és kerekesszékek szállítására egyaránt alkalmas felvonó berendezését. Az Iskola lépcsőnél épített lift környezetének parkosításához kapcsolódóan pedig felújítják a lenti szinten található csobogót is.

A tervek szerint mindhárom beruházás tavasszal készül el, így hamarosan már lifttel is megközelíthető lesz a Tóth Árpád sétány, az Anjou sétány és a Hess András tér is. Ezzel pedig tovább csökkenthető lesz a Budai Vár gépkocsiforgalma.



Megnyílt a mélygarázs az Ybl Miklós téren



Nem kevesebb, mint 130 méter hosszú lett és 298 gépkocsi egyidejű elhelyezésére alkalmas az a mélygarázs, amely már megnyitotta kapuit a megújult Várkert Bazár – egészen pontosan a neoreneszánsz kert – alatt, az Ybl Miklós tér felől. Egy ekkora kapacitású, földalatti parkoló nagyban hozzájárulhat a vár gépjárműforgalmának csökkentéséhez és a Várnegyed könnyebb megközelíthetőségéhez.

Elsősorban persze a Várkert Bazár rendezvényei hozzák majd az autókat a négy-szintes mélygarázsba, amelynek egyik, négy és fél méter belmagasságú garázs-szintje lehetővé teszi azt is, hogy a Várbazár multifunkcionális rendezvény-termének előadásaihoz, hangversenyeihez a szükséges technikát a Lánchíd utca forgalmának akadályozása nélkül szállíthassák ide a teherautók. A másutt 2,1 méteres belmagasságú mélygarázsban persze nem csak autókkal lehet parkolni: motoroknak és kerékpároknak is alakítottak ki itt kényelmes tárolókat. Aki pedig nem a lépcsőn szeretne feljutni a felszínre – vagyis a Várkert Bazár épületeibe –, az a tágas lifteket is igénybe veheti.

A Várkert Bazár alatti, 24 órás diszpécser-szolgálattal üzemelő mélygarázsban jelenleg óránként 500 forintba kerül a parkolás, de aki hosszabb távon is szeretne itt parkolni, az havi bérletet is válthat. Az egész napos bérlet ára havonta 40 ezer forint plusz áfa, aki pedig csak az éjszaka

órákban – egészen pontosan este 7 és reggel 7 között – szeretné biztonságban tudni itt az autóját, annak havonta 15 ezer forint plusz áfát kell fizetnie. A kerület lakói természetesen ennél olcsóbban válthatnak bérletet a mélygarázsba: nekik az egész napos bérlet havi 30 ezer forint plusz áfába, az éjszakai bérlet pedig 10 ezer forint plusz áfába kerül.

A szakemberek a most zajló beruházás folytatásaként további mélygarázsok lehetséges helyszíneit keresik többek között a Csikósudvarnál, a Szabó Ilonka utcában vagy éppen a Lovas utcánál. Persze hogy pontosan hol lesznek megépíthetőek ezek a földalatti parkolók, annak kiválasztásához további vizsgálatok és elemzések lesznek szükségesek.

A parkolóbérletek a Budavári Kapu Kft. ügyfélszolgálatán (1011 Budapest, Iskola utca 33., 1014 Budapest Kapisztrán tér 1.) vásárolhatók meg. További információ: www.budavarikapu.hu.





Lesz forrás a közlekedésre

Elkészült a 2030-ig szóló, de 2050-ig tartó távlati kitekintést is tartalmazó Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia. A dokumentum céljai képezik a 2014 és 2020 közötti uniós költségvetési időszak közlekedésfejlesztési programjának alapját is.

Az Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program (IKOP) a 2014 és 2020 közötti európai uniós támogatásokból megvalósítani tervezett magyarországi közlekedésfejlesztéseket tartalmazza. Az alapvető céljai között az ország nemzetközi közúti elérhetőségének javítása (főként autópálya-építések), a nemzetközi vasúti és vízi úti elérhetőség javítása (például vasúti korszerűsítések és villamos motorvonatok beszerzése), a regionális közúti elérhetőség és a közlekedésbiztonság javítása (például a vasúti hálózathoz kapcsolódó buszjáratok üzemeltetéséhez szükséges infrastruktúrális fejlesztések), az elővárosi és regionális vasúti elérhetőség javítása (vasúti csomópontok fejlesztése, állomásépületek korszerűsítése, P+R-parholók építése), valamint a fenntartható városi közlekedés fejlesztése szerepel.

Ez utóbbiban elsősorban a kötöttpályás városi közlekedésfejlesztések (villamos, HÉV, metró, trolibusz) szerepelnek, amelyek azért is különösen fontosak, mert a KSH adatai szerint Magyarország lakosságának 69%-a él városokban, és a helyi közösségi közlekedés által szállított utasok száma meghaladja a 2 milliárd főt, amiből 55,1% autóbusszal, 21,9% villamossal, 15,1% metróval vagy földalattival, 4,6% trolibuszal, 3,4% pedig HÉV-vel utazik.

Hamarosan érkehetnek az újabb uniós pénzek

Aláírta a 2014 és 2020 közötti európai uniós források felhasználásának kereteit szabályozó, úgynevezett Partnerségi Megállapodást az Európai Bizottság és a magyar kormány. A dokumentum alapján Magyarország a kohéziós alapokból 21,9 milliárd eurónyi, a vidékfejlesztési alapból 3,4 milliárd eurónyi, míg az európai halászati és tengerügyi alapból 39 millió eurónyi támogatásban részesül a következő hét évben.

Az Európai Unióban hétéves költségvetési ciklusokban számolnak – vagyis hét évre előre tervezik meg, hogy milyen főbb fejlesztési célokra lehet fordítani a közösségi támogatásokat. Az uniós szabályok értelmében a tagállamoknak az Európai Unió öt strukturális és beruházási alapjára – az Európai Regionális Fejlesztési Alapra, az Európai Szociális Alapra, a Kohéziós Alapra, az Európai Tengerügyi és Halászati Alapra, valamint az Európai Mezőgazdasági Vidékfejlesztési Alapra – kiterjedő, beruházási prioritásokat is tartalmazó stratégiai terveket kell kidolgozniuk és végrehajtaniuk. Ezeket az úgynevezett partnerségi megállapodásokat – a lehető legszélesebb körű társadalmi konzultációkat követően – az Európai Bizottság és a nemzeti hatóságok közötti tárgyalások eredményeképpen készítik el. Magyarország hétéves stratégiai fejlesztési tervét hagyta jóvá a közelmúltban az Európai Bizottság.

A 2014 és 2020 között érkező uniós források felhasználásának keretét jelentő partnerségi megállapodás dokumentumait szeptember 11-én vette át Orbán Viktor miniszterelnök José Manuel Barrosótól, még az előző összetételű Európai Bizottság elnökétől Budapesten. A dokumentum elfogadását megelőző egyeztetések során fontos eredményként értékelhető, hogy az Európai Bizottság elállt a kifogásaitól, és továbbra is támogatható lesz a nemzetközi közlekedési hálózatra ráhordó, helyi utak fejlesztése az új hétéves uniós ciklusban. Sikeresek voltak a tárgyalások a kis- és középvállalkozásoknak (kkv) nyújtandó vissza nem térítendő támogatások terü-



letén is. Az Európai Bizottság a kkv-k támogatásának fő eszközét a visszatérítendő pénzügyi eszközökben látta, de végül a partnerségi megállapodásba nem kizárólagos finanszírozási formaként került be a visszatérítendő pénzügyi eszköz. Kompromisszumot kellett kötnie Magyarországnak ugyanakkor a turisztika területén, végül azt sikerült elérni, hogy a gazdaságfejlesztési operatív programban megmarad egy önálló turisztikai prioritás, ami körülbelül 100 milliárd forint forrást jelent az ágazatnak. Nem fogadta viszont Európai Bizottság a magyar álláspontot a Budapesten megvalósuló, de országos hatáskörű projektek finanszírozása esetében. A magyar kormány azt szerette volna elérni, hogy ezeket a projekteket teljes egészében a kevésbé fejlett régióknak járó forrásokból lehessen finanszírozni, így kímélték

volna a központi régióra jutó, szűkösebb forrásokat.

Magyarország október végén benyújtotta a brüsszeli észrevételek és tárgyalások után kialakult, már konkrét intézkedéseket tartalmazó operatív programokat az Európai Bizottságnak. Az előzetes egyeztetések során a brüsszeli testület hét operatív programhoz összesen több mint ezer észrevételt tett.

Ami pedig a legjobb hír a pályázóknak: a kormány úgy döntött, hogy már az operatív programok elfogadása előtt megjelenhetnek az első pályázatok a hazai költségvetés kockázatára. Az első kilenc pályázati kiírás október 10-én jelent meg, összesen 116,5 milliárd forintos támogatási keretösszeggel. További információ: www.szechenyi2020.hu

Magyarországon 2007 és 2013 között több mint 63 ezer fejlesztési projektet támogatott az Európai Unió, több mint 8200 milliárd forintértékből. Számítások szerint 2014 és 2020 között 8 ezer milliárd forinttal többet kap Magyarország, mint amennyit befizet az európai költségvetésbe.

Elkészült a kikötő a Várkert Bazárnál

A Várbazárban és a környékén folyó fejlesztésekhez kapcsolódva a közelmúltban új hajókikötőt is kapott a Budai Vár. Ez persze nem véletlen, hiszen a Budai Vár és környékének közlekedésfejlesztését célzó program megvalósítói éppen erre törekcsenek: a különböző közlekedési módokat összekapcsolva – szakkifejezéssel élve: az intermodalitás elvárásainak megfelelően –, minél többféleképpen tegyék megközelíthetővé és átjárhatóvá a Várnegyedet.

A terveknek megfelelően megépült a Várkert Bazár előtt az a hajókikötő, amin keresztül a BKV menetrend szerinti hajójárataival is megközelíthető már a Várbazár és a Budai Vár. A Duna-part és a Lánchíd utca közötti gyalogos közlekedést segítő pedig a kikötőnél közlekedési lámpával ellátott gyalogátkelőhelyet alakítottak ki a szakemberek.



VÁRFEJLESZTÉS – tájékoztató kiadvány a Budai Vár és környéke közlekedésfejlesztése című európai uniós projektről (KÖZOP-5.5.0-09-11-2011-0027).
Fetelős kiadó: Budapest I. kerület Budavári Önkormányzat, 1014 Budapest, Kapisztrán tér 1.

Telefon: +36 (1) 458 3000; fax: +36 (1) 458 3082
e-mail: varinfo@budavarhu
Ingyenesen hívható zöld szám: +36 (80) 204 275
A kiadvány és a projekt az Európai Unió támogatásával, az Európai Unió Kohéziós Alapjának társfinanszírozásával valósul meg.



SZÉCHENYI 2020

Európai Unió
Kohéziós Alap



BEFEKTETÉS A JÖVŐBE