

VÁRFEJLESZTÉS

– ÚJJÁSZÜLETIK A VÁRNEGYED –

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

1. szám, 2013. november 22.

Kedves Olvasó!

Örömmel mutatjuk be Önöknek a Várfejlesztés című kiadványt, amely a jövőben a Várnegyed Újság „mellékleteként”, rendszeresen hírt ad majd a Budai Vár és környéke közlekedésfejlesztéséről.

Hogyan változik a Várnegyedben a parkolás rendje? Kik hajthatnak majd be a mélygarázsba? Hogyan változik meg a kerület közlekedési szerkezete? Megmarad-e a „piaci buszjárat”? Hol lesznek a villamos- és buszmegálló? Hogyan juthatunk fel kerékpárral a Várba? Hol lesznek pihenőparkok, közösségi terek a Várbazár környékén? – szinte lehetetlen lenne felsorolni mindazokat a kérdéseket, amelyek az itt élők, azaz Önök részéről megfogalmazódtak az elmúlt időszakban a fejlesztések kapcsán.

Szándékaink szerint e kiadvány hasábjain ezekre a kérdésekre is választ kaphatnak majd. Nyomon követhetik, hogyan ébred fel évtizedes Csipkerózsika-álmából a Budai Vár és környéke, hogyan lesz a Palota és a király kert, a Várkert Bazár és a Lánchíd utca a kerület, a főváros, sőt az egész nemzet büszkesége.

Bízunk benne, hogy a ma még kellemetlenséggel, zajjal, porral járó munkálatok eredményeként újjászülető Várnegyed az Önök kényelmét szolgálja majd.



Tovább szépül a Várbazár és környéke

A terveknek megfelelően halad a Várbazár rekonstrukciója, az épületegyüttes két végét lezáró Testőrpalota, illetve a déli bérházak állványzatát már elbontották, így a nagyközönség is megcsodálhatja az eredeti pompájukban tündöklő utcai homlokzatokat. A felújított Várbazár épületeit, beleértve a vadonatúj mélygarázst és rendezvényközpontot, jövő tavasszal adják át a nagyközönségnek.

Dr. Nagy Gábor Tamás polgármester részvételével megtartott sajtótájékoztatón számolt be a Várbazár építési munkálatainak jelenlegi állásáról L. Simon László. A kormánybiztos tájékoztatása szerint a Várbazár felújítása február 1-jén indult, a 8,9 milliárd forintba kerülő rekonstrukciót teljes egészében az Európai Unió finanszírozza. A rendelkezésre álló összegből 4,9 milliárd jut a Várbazárra, az építési programhoz kapcsolódó Budai Vár és környékének közlekedési fejlesztése négy milliárd forintba kerül. Utóbbi beruházás során az I. kerület jár el programgazdaként.

L. Simon László külön is kiemelte, hogy a társszervekkel, köztük a Budavári Önkormányzattal kialakított kiváló kapcsolatnak köszönhetően



Fotó: MTI/ Máthé Zoltán

A polgármester és a kormánybiztos a sajtónak szervezett bejáráson

valamennyi határidőt sikerül tartani. Mindez azt jelenti, hogy a munkálatok első üteme március végéig lezárul, az elkészült épületegyüttest a tervek szerint április elején Orbán Viktor miniszterelnök adja majd át. Az időpontválasztás nem véletlen, hiszen kétszáz évvel ezelőtt április 6-án született a Várbazárt megálmodó Ybl Miklós.

A nagyszabású műemléki fejlesztés tehát alig több mint egy évig tart majd, ami szinte példátlan teljesítmény a magyar műemlékvédelem és építészet történetében. Olyan

eredmény, amire a fejlesztés elindító polgári kormány is büszke lehet, hiszen az Ifipark megszűnését követően a nyolcvanas években bezárt és 1996-tól a világ száz leginkább veszélyeztetett műemléke között nyilván tartott Várbazár rekonstrukciós pályázattal készült el – hangsúlyozta a kormánybiztos. Az épületegyüttesben a környezethez méltó kulturális és idegenforgalmi központ jön létre. Tovább bővíti a lehetőségeket a beruházás részeként megépülő, föld alatti multifunkcionális épületszárny, valamint a háromszáz férőhelyes mély-

garázs, míg az új mozgólépcsőnek és lifteknek köszönhetően a palota megközelíthetősége is lényegesen egyszerűbbé és kényelmesebbé válik.

Ami az építkezés pillanatnyi állapotát illeti: kiderült, hogy az utca felőli épületek gépészeti munkái már befejeződtek, a homlokzatok felújítása elkészült, a külső munkák közül jelenleg a tetőfedés és a bádorgás zajlik. A rámpaművekre már visszakerültek a kőoroslánok, valamint a megtisztított kőelemek, a majolika mázas kerámiák gyártása is megindult, ahogyan a kert és az Öntőház udvart összekötő Ybl-átjáró feltárásával is végeztek a szakemberek.

Folyamatban van az épületbelső kialakítása, jól halad a belső vakolás, ezt követően rögtön megkezdődik a festés, majd a szerkezeti kőműves munkák és a burkolás kerül sorra. Szintén az ütemtervnek megfelelően halad a felszín alatti épületrészek, a mozgólépcső és a liftszerkezetek építése. Tavasszal, az épületek átadását követően megindul a termőföld visszatöltése is, azonban a reneszánsz kert a növények időjárásfüggő telepítése miatt teljes egészében csak az év közepén készül el. 2014 őszén várható a második ütem zárása, ennek keretében teljes hosszában megújul a Lánchíd utca.

Várfejlesztés: elindult a honlap

Gyors, aktuális és pontos – a készítőinek tervei szerint ilyen lesz a Budai Vár és környéke közlekedésfejlesztése című európai uniós projekt honlapja, amely folyamatosan bővülő tartalommal már elérhető a www.varfejleszttes.hu internetes címen.

A honlapon az érdeklődők aktuális híreket, információkat találhatnak a beruházással kapcsolatban, megtekinthetik a fejlesztés látványterveit, és egy egyre gyarapodó, kérdezz-felelek menüpontban remélhetőleg minden, a programmal kapcsolatos kérdésükre megkapják majd a válaszokat.



Állandóság és változás – a Várnegyed régi-új élete

A város fölött élünk és egy kicsit a múltban. Egy olyan helyen, amely konzervativizmust követel, tehát állandóságot és nyugalmat. Nem igazán szeretjük, ha hozzányúlnak, ha alakítani akarnak a századok alatt összeállt képen, mert úgy érezzük, széttörhetik. A változás mindig elvesz valamit a hely hangulatából, a finom és patinás szépségből.

Van olyan változás azonban, amely nem a jelen zaját és zavarait erőszakolja ránk, hanem éppen ellenkezőleg, ezektől tisztít meg. Van olyan változás, amely nem a múlttal akar vitázni, inkább szolgálni szeretné. A Várnegyed szépsége és nyugalma ugyanis – ezt bevallhatjuk – pillanatnyilag illúzió.

Nehéz ódon hangulatról beszélni ott, ahol naponta háromszáz turistabusz vágat át, ahol a csúcsidekban átmenő forgalom zúdul át rajtunk a Hunyadi út – Palota út irányában, ahol a levegőszennyezés és a zaj a pesti körutakat idézi, ahol a midibuszok lepusztult, zörgő bádogdobozok. Néha az az ember benyomása, hogy egy rengéshullám közepén van, amely megingatja a házakat és megcsörrenti az ablakokat, pedig csak a Dísz tér felé tartanak a buszok. Az sem emeli a hely hangulatát, hogy a parkolóban mossák a járműveket, lehetőleg járó motor mellett. Egy buszpályaudvar lehangoló látványán és szagán kell átverekednie magát annak, aki abból az irányból jön. Ami a parkolást illeti, az is megoldatlan sajnos. A történelmi



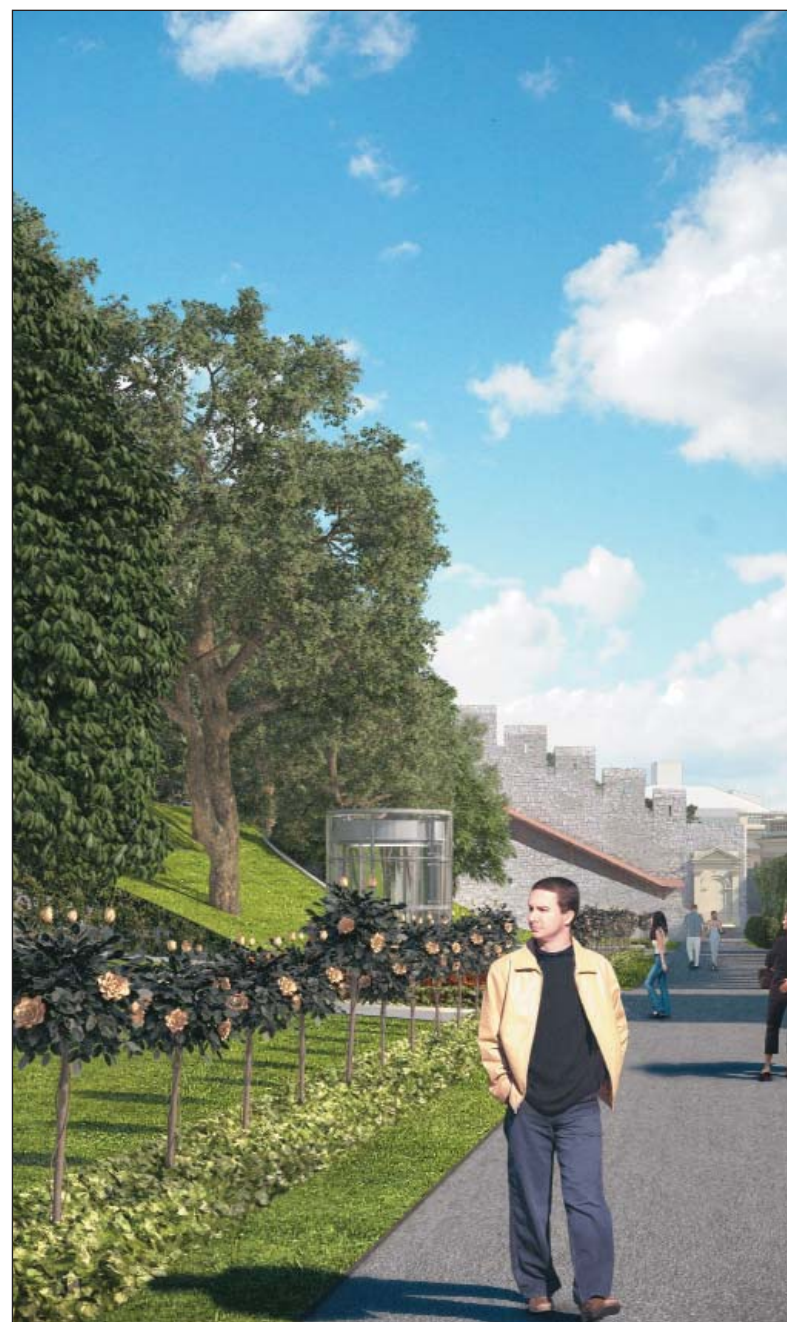
tereket szinte láthatatlanná fedik el az álló autók a Szentháromság téren, a Mátyás templom körül, a Hess András, a Dísz és a Bécsi kapu téren.

Kicsit sok a problémákból?

Hát persze, azért beszélünk róluk, mert némiképp elszaporodtak, és mert van rájuk megoldás. De a közösségi és a turistaközlekedés mellett még meg kell említenünk a gyalogosok és a kerékpárosok sanyarú helyzetét is! A Várnegyed több helyen tényleg egy vár, amely mintha ostromtól tartana, elzárkózik a

jövevényektől. Akik persze mi magunk is lehetünk, útban hazafelé. A déli várlejtő és a Déli pályaudvar felől nincs kapcsolat, a Babits sétány egy zárvány. Ám ha valahogy mégis feljut a látogató, botladozhat a sokszor balesetveszélyes utakon és veszedkedhet a biciklissel, akiknek nem szabályozott az útvonala, és mert nincs kerékpártároló, ők is ott parkolnak, ahol éppen az eszükbe jut.

Mindezektől a bajjuktól és kellemetlenségeiktől meg kellene és meg is lehet szabadulni.





Létezik egy három- és egy öt-éves projekt, amely a „Budavár és környéke közlekedés fejlesztése” címet viseli. Az első szakasz építkezései jórészt idén megkezdődtek, a második ütem pedig 2015-től 2020-ig tart majd. A változásoknak felszabadító hatása lesz a mai közlekedési mizériához képest. Jár persze némi kényelmetlenséggel, de megéri. Megéri a mindennapi életünk minősége miatt, és megéri egy fontos nemzeti érték, a Várnegyed megőrzése szempontjából is.

nyű lift is működik majd, sőt, azt kell mondanunk, a palota területének egyik legfontosabb érkező pontja lesz. Ehhez azonban fent, a Szent György tér jelenlegi romos állapotán is változtatni kell, amely most megakadályozza, hogy a palotát a várfal tetején körbe lehessen járni. És persze mindeközben a régészeti emlékek sem sérülhetnek.

A látogatók eddig az utcafeliratokat böngészték, és tőlünk, „helybeliektől” kérdezték, hogy mi hol van, ám forgalomirányító

szerepünk is lassan megszűnik majd. A feliratok persze maradnak, de egy okostelefonon elérhető navigációs rendszer mindenkit elkalauzol majd oda, ahová csak menni szeretne. Lehet persze, hogy eleinte mi is rászorulunk majd erre, hiszen valamelyest változik a forgalmi rend, és új buszjáratok is lesznek.

Nagyon sok tehát a változás – sőt, még az eddig felsoroltaknál is több, hiszen a Lánchíd utca átépítésével új kikötő is épül a Dunán, de ami a várakókat illeti,

a lényegét elmondtuk. Mindez nem omlik egyszerre a nyakunkba, ráadásul egy-egy fejlesztés, átalakítás nyomán azonnal érezhető lesz az életminőség javulása. A tervek szerint már az első ütemben jönnek az új midibuszok, jobb lesz a gyalogos közlekedés és a parkolási rend, és az előbb említett információs rendszer is életbe lép.

Mindez ígéret arra nézvést, hogy az átalakulások valóban a közösségi életet segítik, és a Várnegyed valóban újjászületés elé

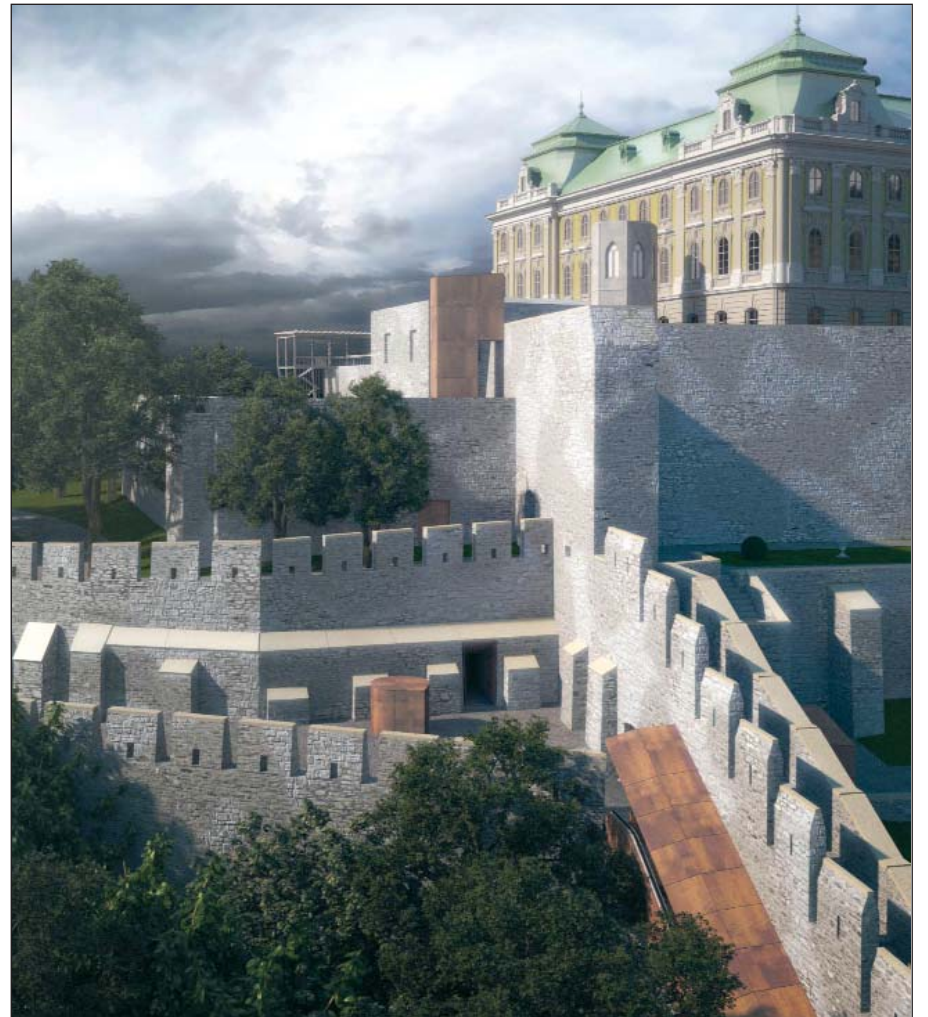
néz, miközben megmarad annak, aminek szeretjük. Csak kevesebb zajjal, kosszal, forgalommal és a kerékpárosok meg a gyalogosok vitája nélkül. Voltaképpen azt is mondhatnánk, hogy végre rend lesz, amelyet egy olyan infrastruktúra kiépítése segít, amely XXI. századi, de nem tolakszik be utcáink hangulataiba, a Várban kicsit megállított időt nem indítja be fölöslegesen.

A múlt biztosabban ül majd a jelen tenyerén.

Lássuk, mi történik majd!

Az egyik cél az, hogy a Várba minden oldalról akadálymentesen lehessen feljutni. Ez eddig a siklóval volt lehetséges, illetve az Országos Széchényi Könyvtárba vezető lifttel. A közeljövőben több pontról indulnak liftek, de a Várbazártól mozgólépcső is szolgálja a gyalogosokat. Ez is segít majd csillapítani a forgalmat, és megoldást jelent majd a mélygarázsok építése is. Abban az ütemben, ahogyan elkészülnek, lehet csökkenteni a várfalon belüli parkolást, amelynek persze új rendje is lesz.

Természetesen meg kell újítani a közösségi közlekedést is. Dízel és elektromos midibuszok állnak majd szolgálatba, a Hilton alatt buszforduló és lift épül. Nem kérdés, hogy a védett övezetből ki kell tiltani a turistabuszokat, a fogadópont ezentúl a Palota úton lesz, a csikósudvari II. garázs melletti részen. Itt egyébként két nagyteljesítmé-



Kérdezz – felelek!

Mi a „Budai Vár és környéke közlekedésfejlesztése” projekt célja?

Az önkormányzat által megvalósítandó projekt célja a jó közlekedési kapcsolatokkal rendelkező, könnyen elérhető, de a gépjárműforgalomtól megkímélt Budai Vár megvalósítása a hagyományörzés és folyamatos beruházás jegyében. A Budai Vár gyalogos felületeinek hálózattá fejlesztésével, a társadalmi életet befogadó, élénkítő, a városi és helyi identitást erősítő tradicionális, de ugyanakkor a XXI. századi igényeket kiszolgáló, vonzó léttér jöjjön létre.

Mi valósul meg a projekt első ütemében?

A beruházás első üteme többek közt a Várkert Bazárhoz kapcsolódó gyalogos közlekedés fejlesztését tartalmazza. A Déli Cortinafalnál, a Vízholdó lépcső mellett mozgólépcsőt építenek ki, mely a Várba szállítja a látogatókat. A Várkert Bazár alatt egy 298 férőhellyel rendelkező mélygarázs épül, amihez kapcsolódóan lifteket is üzembe helyeznek. A beruházás első ütemében újul meg a Cortinafal, és kiépül egy gyalogos sétány. Korszerűsítik az Északi Pavilont is, ahol fogadóteret, lifteket alakítanak ki. A projekt első ütemében valósul meg a Lánchíd utca, a Döbrentei utca, valamint az Ybl Miklós tér közterület rendezése. Várhatóan a projekt első ütemében helyeznek forgalomba új, környezetkímélő dízelbuszokat és káros anyag-kibocsátástól mentes, elektromos buszokat is, melyek a Várban fognak közlekedni. Új villamosmegálló és dunai kikötő is épül a Várkert Bazár környezetében. A „Budai Vár és környéke közlekedés fejlesztése” projekt részeként a Budai Várba történő gyalogos közlekedés javítása érdekében liftek épülnek majd a Gránit utcában, a Korlát utcánál, valamint a Lovas utcai parkolónál. A projektnek köszönhetően akadálymentesítik a fő gyalogos útvonalakat, szabályozzák a parkolást, térfigyelő kamerákat telepítenek, valamint kiépítik az úgy nevezett Gyalogos Információs Rendszert is.

A fejlesztéssel kapcsolatos kérdéseiket a varinfo@budavar.hu e-mail címre várjuk.

A nagy porral és zajjal járó munkák mostanra szinte befejeződtek

Az elmúlt időszakban többször okoztak kellemtelenséget az itt lakóknak a Várkert Bazárban és a környékén folyó munkálatok – de egy ekkora volumenű beruházás óhatatlanul zajjal és porral is jár. Ez is szükséges ahhoz, hogy igazán széppé tudják varázsolni a környéket. A kivitelezőknél arra kerestük a választ, hogy hol tartanak a munkálatok és mire számíthatnak az elkövetkező hónapokban a környék lakói.

Hol tartanak most a Várkert Bazárhoz kapcsolódó építési munkálatok?

Jelenleg minden épületrészen folynak a munkák, a beruházás készülsége hozzávetőlegesen 60 százalékos.

Összesen hányan dolgoznak a Várkert Bazár és a budavári közlekedési projekt építkezésein?

Jelenleg mintegy 400 fő dolgozik a munkaterületen, de ha a műhelyekben dolgozó restaurátorokat is hozzáadjuk, akkor



azt mondhatjuk, hogy összesen nagyjából 480-an dolgoznak a kivitelezésen. A létszám ráadásul még jelentősen nő majd, ahogyan az újabb munkafolyamatok – például a belső szakipari munkák – megindulnak.

Hogyan tudták vagy próbálták kezelni az építkezés miatt érkezett lakossági panaszokat?

Havonta lakossági fórumot tartottunk, ahol részletesen tájékoztattuk a környék lakóit a

munkafolyamatokról. Jelenleg is van egy központi telefonszámunk, amin az észrevételeket, panaszokat fogadjuk. A tehergépkocsik által használt utakat folyamatosan takarítottuk. Mindent elkövetünk, hogy a panaszok száma a lehető legkevesebb legyen.

Kell-e még számítani jelentős porral és zajjal járó munkálatokra?

A nagy porral és zajjal járó munkák mostanra szinte be-

fejeződtek. Ezek a mélyépítési munkálatok miatt voltak szükségesek. Az elmúlt időszakban összesen nem kevesebb, mint 150 ezer köbméternyi talajt szállítottunk el a munkaterületről. Ugyanakkor a projekt befejezéséig még biztos lesz zajjal járó tevékenység.

Várható-e most már az építkezéshez kapcsolódó teherautó-forgalom mérséklődése?

A teherautó-forgalom már most is mérséklődött, mivel az igazán nagy tömegű föld mozgatásával járó munka a végére ért. A beruházás nagyságrendje miatt ugyanakkor még mindig jelentős az anyagbeszállítás – itt például a betonacél-szállítmányokra vagy a beépítendő anyagokra kell gondolni –, amit sajnos csak teherautókkal tudunk megoldani.

Mikorra várható a nagy volumenű munkálatok végső befejezése?

A nagy volumenű munkálatok 2014 elejére befejeződnek a Várkert Bazárban.

Közlekedésfejlesztés – európai uniós támogatással

Jelentős közlekedési fejlesztések indulhattak el az elmúlt években szerte az országban európai uniós támogatással. E nagy, milliárdos beruházások lényegesen jobb és biztonságosabb közlekedési feltételeket teremtenek Magyarországon.

A 2007–2013-as időszakban összesen mintegy 1840 milliárd forintot fordíthatott, illetve fordíthat a közlekedés fejlesztésére a Közlekedés Operatív Program – vagy rövidített nevén a KÖZOP – keretén belül Magyarország. Ebből a legnagyobb részt az ország és a régióközpontok nemzetközi közúti és vasúti elérhetőségének javítását célzó projektek teszik ki, de legalább ennyire fontosak a térségi elérhetőség javítását célzó beruházások is. A 2007–2013-as időszakban kiemelt szerepet kaptak a különböző közlekedési mó-

dozatok összekapcsolását, összehangolását célzó, sok esetben a logisztikai ágazat fejlesztését segítő, úgynevezett intermodális közlekedési fejlesztések is. Az életminőség javítása szempontjából kiemelt jelentőségük van a kerékpárutak fejlesztését célzó programoknak, valamint a városi és elővárosi közösségi közlekedés fejlesztését célzó európai uniós beruházásoknak. A KÖZOP közlekedésfejlesztési prioritásának célja az egyéni közlekedéssel szemben valódi alternatívát nyújtó, gazdasági és környezeti



szempontból fenntartható közösségi közlekedés megteremtése.

A városi és elővárosi közlekedés legnagyobb KÖZOP-os projektje a budapesti 4-es metró fejlesztése. A főváros mellett három vidéki nagyvárosban, Debrecen-

ben, Miskolcon és Szegeden is ebből a keretből fejlesztik a villamoshálózatot, ebből a forrásból újul meg a többek között a Budapest–Esztergom vasútvonal – és ebből a forrásból valósul meg a Budai Vár és környékének közlekedésfejlesztése is.

