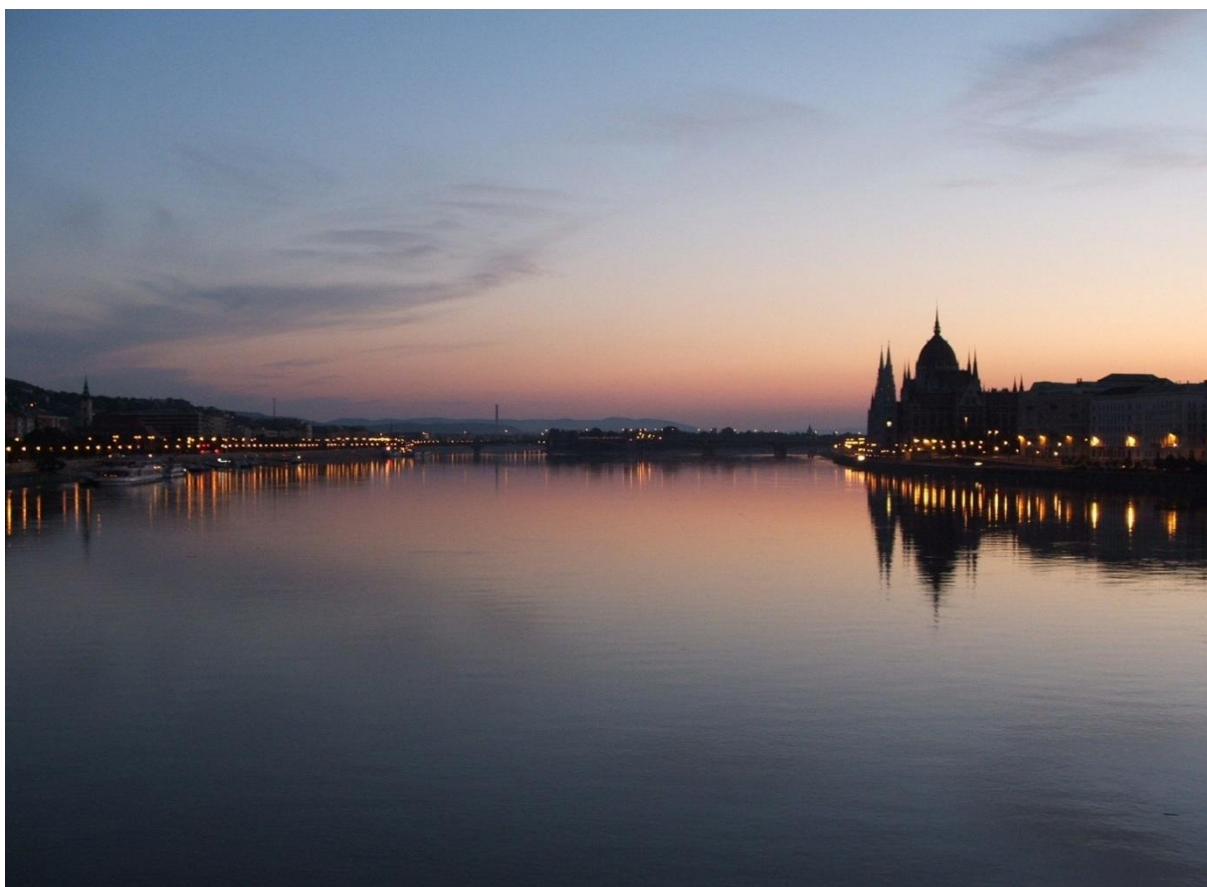


2. KÖTET

**BUDAPEST DUNA-MENTI TERÜLETEINEK
HASZNOSÍTÁSI KONCEPCIÓJA**



BUDA  **PEST**

Felelős kiadó: Vitézy Dávid vezérigazgató

Szerkesztő: Dományi Bálint

Tipográfia és nyomdai előkészítés: Bukovics Zoltán

Írta: Dományi Bálint, Együd Réka, dr. Hortobágyi Szabolcs

Közreműködött: Albrecht Ute, András István, Baross Pál, dr. Hernádi Nóra, Pető Zoltán

A külön nem jelölt képek és illusztrációk a BKK tulajdonát képezik.

Kiadja a BKK Budapesti Közlekedési Központ Zrt.

Készült a Főpolgármesteri Hivatal nyomdájában.

© BKK 2013

TARTALOMJEGYZÉK

I.	BEVEZETÉS	5
II.	VÁROSEJLESZTÉSI BEAVATKOZÁSOK	8
II.1.	Helyzetkép.....	8
II.2.	Célkitűzések.....	10
II.3.	Projekttervek.....	12
II.4.	A közforgalmú személyhajózás fejlesztése	13
II.4.1.	Helyi (városi) hajózás	13
II.4.2.	Helyközi (elővárosi) hajózás.....	17
II.5.	A belvárosi Duna-partok megújítása	18
II.5.1.	Forgalomcsillapítási alternatívák	19
II.6.	Természetközeli sétányok, kerékpáros útvonalak fejlesztése.....	23
II.7.	Kikötők és vízilétesítmények elhelyezése	23
II.7.1.	Kikötők	24
II.7.2.	Állóhajók	33
II.7.3.	Egyéb vízilétesítmények.....	37
III.	A KÖZTERÜLET-HASZNÁLAT REFORMJA	39
III.1.	Helyzetkép.....	39
III.1.1.	Igazgatási rendszer és tulajdonviszonyok.....	39
III.1.2.	Közterület-használati szabályozás	42
III.1.3.	Mederhasználati szabályozás	45
III.2.	A szabályozás felülvizsgálata	46
III.2.1.	Kikötői osztályok és díjszámítás.....	46
III.2.2.	Együttműködés a KDVVIZIG-gel	48
IV.	A FŐVÁROSI KIKÖTŐHÁLÓZAT KIALAKÍTÁSA	49
IV.1.	Vagyongazdálkodási célok.....	49
IV.2.	Működő példák.....	50
IV.2.1.	Bécs.....	50
IV.2.2.	London	52

IV.2.3. Mohács.....	52
IV.3. Szervezeti javaslatok	53
IV.4. Javasolt fővárosi kikötőhálózat.....	54
IV.4.1. Belvárosi be- és kiszálló kikötők sétahajók számára.....	54
IV.4.2. Üzemi és tároló kikötők	55
IV.4.3. Szállodahajó-terminálok	55
V. FORRÁSOK.....	59

I. BEVEZETÉS

Budapest és a Duna egymástól elválaszthatatlan fogalmak. A főváros kialakulása és fejlődése minden korban szoros szimbiózisban ment végbe a folyammal, mely alapvetően meghatározza városképét, szerkezetét és lakóinak identitását.

A Duna Budapest igazi főutcája. A város azonban mindeddig jórészt hátat fordított egyik legjelentősebb értékének: a kikötőket és partszakaszokat tényleges értékén alul, színvonalatlan módon hasznosította, a belvárosi rakpartokat átengedte a közúti forgalomnak, a vízparti szabadidős és sporttevékenységeket hagyta háttérbe szorulni, és nem használta ki kellőképpen a folyam jelenlétéből eredő városképi, köztérhasználati, ökológiai és közlekedési potenciált. A budapesti rakpartok és kikötők részletes és átfogó fővárosi szabályozás hiányában a '80-as évek végi állapotokat idézve konzerválódtak. A kikötők üzemének szárazföldi támogatása átgondolatlan és korszerűtlen. A vízen zajló tevékenységek engedélyezési rendszere környezetvédelem, fenntarthatóság, személy- és vagyonbiztonság szempontjából azonnali felülvizsgálatra szorul.



A helyzet tarthatatlanságát felismerve a főváros vezetése egységes, átfogó parthasználati koncepció megalkotása mellett döntött. A Fővárosi Közgyűlés 2393/2011. (VIII.31.) számú határozatával megbízta a Budapesti Közlekedési Központot, hogy a fővárosi kikötői engedélyek egységesítésére vonatkozó átfogó közlekedésszakmai és városfejlesztési tanulmány keretében egyebek mellett

tegyen részletes javaslatot a közterület-használati hozzájárulás rendszerének, díjazásának felülvizsgálatára, a főváros bevételeinek növelésére, a rakparti infrastruktúra fejlesztésének előmozdítására és a kikötők üzemeltetésének racionalizálására. E munka eredményét jelen kötetben foglaltuk össze.

E tanulmánnyal párhuzamosan a BFVT Kft. a BKK közreműködésével elkészítette a *Budapest Duna-menti területeinek fejlesztésének tanulmányterve* című dokumentumot, amely a jelenleg véglegesítés alatt álló *Budapest 2030 – Hosszú távú városfejlesztési koncepció* megállapításait és javaslatait kibontva a Duna-partok közép- és hosszú távú fejlesztését hivatott megalapozni.

A fővárosi Duna-szakasz és partjainak fejlesztése nagy horderejű, összetett, térben és időben egyaránt távlatos folyamat. A jelen kötetben azokat a **rövid távon** legnagyobb kihatással járó intézkedési javaslatokat foglaltuk össze, melyek pozitív folyamatokat beindítva átfogó megújulást hozhatnak. Ezek az alábbi pontokban foglalhatók össze:

- **Városfejlesztési beavatkozások**

A Duna-parti területek vonzerejének, közlekedési kapcsolatrendszerének és környezeti minőségének javítása a pesti alsó rakpartok forgalomcsillapítása, a kikötők rendezése, valamint a városi-elővárosi hajózás fejlesztése révén.

- **A Főváros önálló kikötőhálózatának kialakítása**

Turisztikai és városképi szempontból kiemelt, illetve a közfeladatok gyakorlása szempontjából indokolt helyszíneken köztulajdonú kikötőhelyek hálózatának létrehozása a szállodahajó- és sétahajózási ágazattal kapcsolatos igények kielégítésére, illetve a közszféra bevételeinek növelésére.

- **A közterület-használati rendszer reformja**

A Duna-menti fővárosi közterületek és az igénybevételükkel működő kikötők közterület-használati engedélyeinek egységesítése; az egyes partszakaszokon engedélyezhető funkciók meghatározása a közhasznúság követelményének érvényesítésével; a díjszámítási rendszer anomáliáinak felszámolása.

A Főváros ma mindössze évi 100 millió Ft bevételre tesz szert a közterület-használati díjakból, ám kiadásai – egyedül az árvízi védekezés miatt is! – éves átlagban meghaladják a 250 millió Ft-ot. A bevételek növelése közvetlenül:

- egyfelől a rakparti közterület-használatban tapasztalt évtizedek óta fennálló aránytalanságok felszámolásán,
- másfelől valós piaci igényeket kiszolgáló minőségi fővárosi szolgáltatások meghonosításán („Budapest kikötők” rendszere, nemzetközi nagyhajó-, sétahajó- és közforgalom kiszolgálására alkalmas, hangsúlyosan a főváros kezelésében lévő kikötők kialakítása és fenntartása, kapcsolódó közmű-, szemétszállítási, parkolási stb. szolgáltatások megszervezése, a fővárosban szolgáltató sétahajók részére üzemi kikötő létesítése és fenntartása stb.);

keresztül lehetséges.

A rakparti infrastruktúra fejlesztési forrásigényének biztosítására olyan, a főváros szabályozását felülvizsgáló **közterület-használati reformra** van szükség, mely a város bevételeinek megnövekedésével jár, emellett garantálja a közösségi tulajdonon keresztül fővárosi tőkéből épített, városi tulajdonú gazdasági társaságok számára piacképes és jövedelemtermelő minőségi szolgáltatás-kínálat meghonosítását. A javasolt modell sikerességét nyugat-európai nagyvárosok példái igazolják.

II. VÁROSFELJESZTÉSI BEAVATKOZÁSOK

II.1. Helyzetkép

A főváros legjellegzetesebb tájmorfológiai eleme a Duna-völgy, amely meghatározza Budapest méltán világhírű panorámáját. Budapest tájképi karakterét alapvetően a várost a 32 kilométer hosszan és 400 méteres átlagos szélességgel kettészelő Duna, a várost körülölelő hegyek és dombok, illetve a természetes adottságokhoz arányosan illeszkedő városépítészet határozza meg, melyet fokoznak a városképben meghatározó látványt jelentő szigetek, öblözetek és a Dunába ömlő patakok völgyei. A természetes magaslatokon kívül a Duna mérnöki építményei meghatározóak. A világviszonylatban is elismert szépségű Duna-hidak amellet, hogy egyedi formavilágukkal is jelentősek, a hídközök váltakozásának ritmusával is fokozzák a folyam városképi megjelenését. A vízparti területek a széles vízfelület miatt fokozottan látványérzékenyek.

A Duna számos európai térséget fűzére, nemcsak hajózási útvonal (VII. európai közlekedési folyosó), hanem színes kulturális tér is. Budapesten a város központját is átszelő folyam „főutca” szerepet tölt be. Két partján helyezkedik el a város legtöbb történelmi emléke, kulturális értékeinek, valamint a köz- és felsőoktatási intézmények nagy része. Az épített értékek és a látványos táji adottságok páratlan harmonikus egysége révén a térség Világörökségi terület rangra emelkedhetett.



A funkciókban gazdag Duna menti városrészek a turisták látogatásának legfőbb célpontjai. Ugyancsak ide, a központi vízparti területekre szervezik a turisztikai szempontból is vonzó városi nagyrendezvények többségét is. A látogatott helyszínek eloszlása egyenlőtlen, a sűrű belváros közelében a viszonylag központi elhelyezkedésű partszakaszok is kihasználatlanok. Az elmúlt időszakban jelentőssé vált a szállodahajók kikötési igénye, érthetően éppen a legfrekvenciáltabb partszakaszokon. A szórakozási lehetőségekben is gazdag partszakaszok hossza jelenleg is tekintélyes, ugyanakkor további, különleges élményt nyújtó hosszabb partszakaszok még kiesnek a közönség látóköréből.

A belső zóna területéhez kapcsolódó partszakaszok (Árpád híd – Rákóczi híd) a legértékesebbek a városépítészeti, várostörténeti szempontjából, ugyanakkor ezeken a területeken sok helyen kedvezőtlen a partok gyalogos megközelítése.

A Duna átmeneti zónával határos szakaszain (az Árpád hídtól északra és a Rákóczi hídtól délre), a valamikor hajózásra települt iparterületek jelentős barnamezős területeket hagytak maguk után, ezek átalakulása az elmúlt években a városfejlődés markáns kitörési pontjaivá váltak. Egyes szakaszokon azonban továbbra is megmaradtak a gazdasági folyosóhoz kapcsolódó funkciók, ami a stratégiai szempontból fontos helyeken a gazdasági, logisztikai funkció megtartása szempontjából létfontosságú lesz hosszú távon is. A Duna-partok az elővárosi zóna területén (Újpest és Budafok magasságában) a leginkább természetközeli. A rekreációs és sporttevékenységek számára ez a zóna adja a legjobb terepet, de a vízpart megközelítése e partszakaszokon sem mindenütt megoldott. Ebben a zónában találhatóak még a partokat elfoglaló városüzemeltetési területek is.

A Duna mentén kevés jól megközelíthető vízparti terület található, a part menti két-három tömbort jelentő háttérterületekkel való funkcionális együttélés csak néhány rövid partszakaszon jelenik meg. Jelentős elválasztó szereppel bírnak a vonalas létesítmények (rakparti utak, vasúti és HÉV-vonalak) továbbá az egybefüggő, nagy kiterjedésű gazdasági, ipari és használaton kívüli területek, melyek a városlakók számára átjárhatatlanok.

A Duna és partjai részét képezik az országos ökológiai hálózatnak. Értékeinek védelmét a Natura 2000 területek, országos jelentőségű védett természeti területek kijelölése, továbbá a fővárosi jelentőségű védett természeti területek és értékek jogszabályi védelme biztosítja. A Duna menti területek zöldfelületi rendszere változatos: a belső zónában szakaszos, a kisebb partmenti közparkokkal és közterekkel, a Várlejtővel és a Gellért-hegy védett területeivel. Területhasználata és megjelenése a városmagtól távolodva arányosan változik, a belső zónára jellemző beépített karaktert fokozatosan a természeti környezet váltja fel. A Duna menti zónában a be nem épített, természetközeli területek aránya a hegyvidéki zóna után a második legnagyobb (kb. 25%). Az elmúlt két évtizedben szerencsés módon elsősorban a barnamezős területeken kerültek előtérbe az irodai és lakóterületi fejlesztések, ezért még mindig jelentős a biológiailag aktív területek jelenléte.

A folyam természeti kincs, erőforrás, gazdasági lehetőség, és mindezek mellett a város vízellátásának alapja, ugyanakkor áradásai miatt veszélyhordozó tényező is. A Dunának a város életében betöltött szerepe a város átszellőzésében, ivóvízellátásban, turizmusában, közlekedésében és rekreációs funkcióiban egyaránt kiemelkedő, különös tekintettel a szigetekre.

II.2. Célkitűzések

A *Budapest 2030 – Hosszú távú városfejlesztési koncepció* egyik kiemelt célja a Dunával együtt élő város megteremtése. A dokumentum az alábbi célokat nevesíti a folyamattal kapcsolatban:

- ***A Duna-menti területek funkcióbővítése a barnamezős területek hasznosításával***

A Duna-menti térségek felértékelődése már a rendszerváltás után megkezdődött, számos korábbi barnamezős terület átalakult. Az egykori iparterületek általában jól megközelíthetők, infrastrukturális ellátásuk jellemzően megoldott vagy megoldható, ezek ma a város frekventált potenciális fejlesztési területei.

- ***A Duna természeti adottságainak kihasználása***

A Duna ökológiai folyosó, a városi klímát jelentősen befolyásoló átszellőzési sáv. Ennek figyelembe vételével a Duna északi és déli részének egyes területei, a Ráckevei-Duna, továbbá a város szigetei (a Csepel-sziget kivételével) elsősorban a rekreációt kell, hogy szolgálják a természetvédelmi szempontok tiszteletben tartása mellett. Az elmúlt huszonöt évben a biológiai aktív területek csökkenése tapasztalható a Duna menti zónában. A folyamat megállítása és visszafordítása céljából a meglévő zöldfelületi arányok megőrzése, zöldfelületi dominanciájú fejlesztések támogatása, valamint újabb zöldfelületek létesítése szükséges.

- ***A Duna-partok elérhetőségének, közcélú hasznosításának megteremtése***

A Duna menti zónában a vízhez közeli parti sávban a legtöbb esetben nem városi közfunkciók telepednek meg. A város és lakói el vannak zárva a víz közvetlen közelétől, ezért a belvárosi folyamszakaszokon és az átalakuló területeken biztosítani kell a partok közhasználatát és minél korlátlanabb megközelítését.

- ***A Duna menti turisztikai és rekreációs területek fejlesztése és decentralizálása***

A turizmus jelenlegi elsőrendű célterülete a belső városrészekre korlátozódik: a pesti korzóra, a Belvárosra, a budai Várra és a nem kielégítő minőségű parti sétányra. A partok, a kikötők megközelítésére szolgáló területek minőségében jelentősen alulértékeltek, nem méltók sem a Dunához, sem a világörökséghez, de különösen nem felelnek meg az idelátogatók elvárásainak. A látogatott partszakaszok hosszát növelni kell, ennek érdekében a gyalogos feltárhatóságot előnyben részesítő megoldásokkal a vonzó helyszíneket népszerűsíteni, a kedvezőtlen adottságú partszakaszokat fejleszteni kell.

- ***A Duna menti közlekedési elemek elválasztó hatásának csökkentése***

A város fejlődése során a folyó melletti területeket alapvetően hajózási, kereskedelmi, gazdasági és kiszolgáló közlekedési területként hasznosították. A belső zóna alsó rakpartjai, a HÉV- és vasútvonalak elzárják a Duna-partokat a várostól.

Az elmúlt időszakban felértékelődött a városok és vízpartjaik közötti kapcsolat igénye, megnövekedett a környezethasználat módja iránti érzékenység. Így Budapesten a Duna-part és a kapcsolódó vízfelület közösségi, turisztikai hasznosítása mindinkább előtérbe kerül.

- ***Gyalogos és kerékpáros kapcsolatok megteremtése a Duna szigeteivel***

A Duna-partok használatánál a szabadidős, turisztikai és ökológiai szempontok érvényesítése a gyalogos-kerékpáros forgalomra épülhet. Célszerű a gépjárműforgalomtól mentes kisebb átkelők építése révén olyan hálózatot létrehozni, amely felfűzi a folyó menti rekreációs területeket, így növelve azok vonzerejét és szabadidős potenciálját, egyben tehermentesíti a túlhasznált belvárosi közparkokat.

- ***Hajókikötők differenciált szabályozása, úszóművek elhelyezése***

A mind nagyobb számban érkező nemzetközi szállodahajók ma elsősorban a turisztikai szempontból vonzó belvárosi partszakaszokon kötnek ki. Emellett mára az étterem- és szórakozóhely-funkciójú állóhajók is a város életének részévé váltak. Közös azonban, hogy a kikötők és egyéb vízi létesítmények logisztikai kiszolgálása, parkolása, közműellátása megoldatlan, városképi megjelenésük esetleges.

E funkciók térbeli elhelyezését ezért össze kell hangolni a befogadó környezet adottságaival, ami a gyakorlatban a szállodahajók kikötésére alkalmas területek part menti széthúzását, valamint az egyéb célú úszóművek iránt támasztott normatív, egységes követelményrendszer kialakítását jelenti.

- ***A Duna vízi útként történő jobb kihasználása***

A Duna mint természetes közlekedési pálya egyaránt biztosítja a személyforgalmat és az áruszállítást. A személyforgalom elsősorban a fővároshoz kötődik, e téren ma is elsősorban az idegenforgalmi célú használat a meghatározó, noha a városon belüli és a térségi hivatásforgalmat integrált fejlesztésében kiaknázatlan lehetőségek rejlenek.

Az áruszállítás terén meghatározó a nemzetközi átmenő forgalom, mivel hajóval a távolsági tömegáru-szállítás gazdaságos. Budapest ellátásában, gazdaságának kiszolgálásában a hajózás a kikötőkhöz kapcsolódó jó közúti és vasúti infrastruktúra esetén, ún. multimodális logisztikai központok kiépítésével nyerhet nagyobb szerepet.

- ***A Ráckevei-Duna vízgazdálkodásának, vízminőségének javítása***

A Ráckevei-Duna menti területek rekreációs értékének további növeléséhez, a rekreációs területek fejlesztéséhez a jelenleginél jobb vízminőség biztosítása szükséges.

I.3. Projekttervek

A Duna-partok és a mögöttes területek, de maga a folyam is számos projekt megvalósítását teszi lehetővé (ingatlan- és gazdaságfejlesztési projektek, kulturális és zöldfelület-fejlesztési projektek) illetve szükségessé (közlekedés- és közműépítési feladatok). A jelen tanulmánnyal párhuzamosan készített *Budapest Duna menti területeinek fejlesztése* című tanulmányterv (BFVT-BKK) is meghatározott projektlehetőségeket javasol. Ezek a tervek a városfejlesztési koncepció és a tanulmányterv közgyűlési elfogadását követően, a főváros anyagi lehetőségeire, valamint a 2014 és 2020 közötti európai uniós költségvetési időszak pályázati rendszerére figyelemmel később részletesen kidolgozandók.

Kiemelt fejlesztési projektek lehetnek:

- a településszerkezeti tervben meghatározott Duna-hidak,
- az észak-déli regionális gyorsvasút kialakítása a Duna menti HÉV-vonalak összekötésével,
- a villamoshálózat északi és déli irányú meghosszabbításai a Duna mentén,
- új vasúti megállóhelyek létesítése a hídfők környezetében,
- a pesti alsó rakpart forgalomcsillapítása,
- a kerékpáros főhálózat fejlesztése a Duna-partokon (EuroVelo 6),
- gyalogos sétányok kialakítása a háttérterületeknek megfelelő differenciáltsággal (korzó, sétány, sétaút, vegyes forgalmú partszakasz),
- gyalogos-kerékpáros hidak építése a Duna-partok és a szigetek között (Népsziget, Óbudai-sziget, Margit-sziget, Csepel-sziget, Molnár-sziget),
- DILK teherkikötő kialakítása Nagytétény-Érd térségében,
- közforgalmú hajózás fejlesztése a fővárosban,
- közforgalmú hajózás megindítása az agglomerációs települések és Budapest között.

Az alábbi fejezetekben két olyan javaslatot mutatunk be, amelyek szakmai előkészítése már megkezdődött.

II.4. A közforgalmú személyhajózás fejlesztése

A Duna mint Budapestet átszelő közlekedési folyosó évtizedeken át gyakorlatilag kihasználatlan volt. A városon belüli személyhajózást az utóbbi húsz évben csak rendezvény-, városnéző és sétahajók jelentették; a helyközi hajózás jórészt a dunakanyari kirándulóhajókra korlátozódott.

A folyam azonban hatalmas lehetőséget jelent. Más vízparti európai nagyvárosokhoz hasonlóan Budapesten és környékén is van létjogosultsága a menetrendszerű vízi közlekedés fejlesztésének. A Duna mentén számos olyan település, illetve városrész található, amelynek szárazföldi megközelítése nehézkes a part menti utak és az átkelő hiánya, illetve az adminisztratív korlátozások miatt, mint például a Szentendrei-sziget vagy a Margit-sziget esetében.

Az elővárosi és a városi hajózás optimális működéséhez egymásra épülő kétszintű rendszerre van szükség, ahol a felső szintet a gyorsabb, de ritkábban megálló elővárosi járatok, az alsó szintet pedig a lassabb városi járatok jelentik. Hasonló szolgáltatások egyébként világszerte sikerrel működnek Rotterdamtól Londonon, Bécsen át az ausztráliai Brisbane-ig. A BKK fővárosi közlekedésszervezőként a helyi személyhajózási közszolgáltatások működtetéséért felelős, így tevékenysége fókuszába egyelőre a városi személyhajó-járatok fejlesztését helyezi.

II.4.1. Helyi (városi) személyhajózás

A BKV 90% EU-támogatással, összesen 493 millió Ft költséggel 2011-2012-ben felújított, illetve kiépített 9 kikötőt, ami lehetővé tette a menetrendszerű hajójáratok (D11-D13 viszonylatok) 2012. júliusi beindítását. Az első hónapok tapasztalatai szerint a hajózás igen népszerű időtöltésnek bizonyult, a kezdeti érdeklődés lanygulásával azonban jelentősen csökkent az utasszám. A BKV-projekt eredeti célkitűzéseivel szemben a személyhajózás nem jelent meg valós közlekedési alternatívaként, az új járatokat főként sétahajózásra használják. Ennek főbb okai a korszerűtlen járműpark, a ritka járatkövetés és a kialakult tulajdonviszonyok miatt korántsem optimális helyre telepített kikötők.

A személyhajózás csak e problémák kiküszöbölésével válhat a főváros közösségi közlekedésének teljes értékű elemévé, ami a rendszer teljes újragondolását, illetve továbbfejlesztését igényli. A BKK ezért olyan projektet kíván megvalósítani, ami összességében több a hajópark cseréjénél, és összefüggéseiben kezeli a járművek, a kikötők, a különféle utasforgalmi és karbantartó létesítmények működését, az utasforgalmi, turisztikai és városfejlesztési szempontokat.

A hajózás városon belül többféle igény kiszolgálására lehet alkalmas:

- a külső és a belső városrészek között ingázók szállítására, ahol a fő utasáramlatokat ma nem szolgálják ki közvetlen belvárosi kapcsolatot nyújtó kötőtpályás vonalak (Budafok, Békásmegyér és a Római-part Duna felé eső része, Marina part);
- észak-déli gerincvonalként a folyamtól távol eső területeken élők számára is vonzó lehet, ha a kikötők P+R, B+R parkolókkal, a szárazföldi közlekedési ágakkal összehangolva épülnek és működnék;
- pótolhatja a külső városrészekben hiányzó hidakat (pl. Csepel és Budafok vagy Újpest és Aquincum között), ezzel javítva a külső városrészek központok közötti kapcsolatok minőségén;
- a belvárosi szakaszon a két part között „átlós” összeköttetéseket teremt, ezzel átszállásmentes kapcsolatot kínálva (például a Batthyány tér – Jászai Mari tér viszonylatban), egyben kiváltva a városképi-funkcionális értelemben kétes értékű gyaloghidakat;
- könnyen elérhetővé teszi a ma jobbra alulhasznosított dunai szigeteket és part menti rekreációs területeket (Óbudai-sziget, Népsziget, Római-part stb.);
- képes részben átvenni a városnéző hajók szerepkörét, ami éppen a forgalmi völgyidőszakban teszi rentábilissá az üzemeltetést.

A közforgalmú közlekedési hálózat integráns részeként a személyhajózásnak az alábbi műszaki-üzemeltetési szempontoknak kell megfelelnie:

- **Járműpark:** környezetkímélő, jól manőverezhető, gyors kikötésre alkalmas, a városi közlekedés más járműveivel hasonló belső terű (akadálymentesített) katamaránok szükségesek.
- **Kikötők:** a partról és más járművek megállóitól felől kényelmesen elérhető, zárt peronkapukon át megközelíthető, gyors utascserét elősegítő kialakítású, részben fedett úszóművek, melyek a hajókkal együtt a városkép jellegetes, modern elemeivé képesek válni.
- **Víziút:** több kikötők környezetében mederrendezés szükséges ahhoz, hogy évente legalább 48-50 héten át biztosított legyen a kellő vízmélység.
- **Díjszabás:** a városi közlekedés más ágazataival azonos tarifa.
- **Hálózat:** Budapest külső és belső városrészeire egyaránt kiterjedő hálózat a mainál több, jobban pozicionált kikötővel (lásd a mellékelt térképen), csúcsidőben 10-20 perces járatkövetésű viszonylatok.



Városi katamaránok (Brisbane és London)

Mivel a Főváros forrásai nem teszik lehetővé egy ilyen beruházás önerőből történő megvalósítását, a BKK megfelelő előkészítés után pályázatot kíván benyújtani a 2014-2020 között megnyíló európai uniós források elnyerése érdekében.

A projektjavaslat megvalósítása előzetes becslések szerint nettó 9,6 milliárd Ft-ot igényelne, amelyet a BKK 13 db új hajó beszerzésére, egy karbantartóbázis és 25 kikötő korszerűsítésére, illetve építésére fordítana.



II.4.2. Helyközi (elővárosi) személyhajózás

A kétszintű személyhajózási rendszer magasabb szintjét képviselik az elővárosi szolgáltatások. Ezek megvalósítása műszaki és üzemviteli szempontból egyaránt összetettebb feladatot jelent, így reális fejlesztési célként csak a városi személyhajózás teljes kiépítése után tűzhető ki.

A hajóközlekedés elsősorban az agglomeráció és Budapest belső területei közötti ingázóforgalomban játszhat jelentős szerepet, de – főleg a Szentendrei-sziget vonatkozásában – kiválthatja a jelenlegi átkelőhajók nagy hányadát is; hétvégén emellett céljártok révén a jelentős turisztikai célpontok (Szentendre, Visegrád, Esztergom) kényelmes és attraktív megközelítését szolgálhatja. Akkor válhat vonzóvá, ha csúcsidőszakban a közúti közlekedésnél gyorsabb és megbízhatóbb az érintett települések sűrűn lakott területei és a belváros kiemelt csomópontjai között, a menetrend ütemes és kiszámítható, a díjszabás a helyközi vasúti vagy autóbusz-közlekedésével arányos. Minden kikötőt egységes arculattal, maximális komforttal és kényelmes átszállási lehetőségekkel kell kialakítani. Kulcsfontosságú a korszerű hajópark is: nagy utazósebességre képes, akadálymentesített, a kikötési idő minimalizálása érdekében automatizált dokkolórendszerrel ellátott – az előzőekben említett városi kikötőkkel kompatibilis – járműveket kell beszerezni.

E követelményeknek a jelenleg rendelkezésre álló dunai hajók és kikötők egyike sem felel meg. Az elővárosi személyhajózás kiépítése tehát újabb nagyprojekt megvalósítását jelenti, mely jelentős költségei miatt alapos előkészítő munkát igényel. Megvalósítása a megalapozó elemzések és tanulmánytervek elkészítése után legkorábban a 2014-2020 közötti európai uniós költségvetési ciklusban lehet reális. Üzemeltetése csak a helyközi személyszállításért felelős állami szervek – jelenleg a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium – finanszírozásában képzelhető el. Megjegyzendő, hogy ez ma a szabályozás hiányosságai – a vonatkozó víziközlekedési (2000. évi XLII. tv.) és személyszállítási (2012. évi XLI. tv.) törvények ellentmondásai – miatt nem lehetséges.

II.5. A belvárosi Duna-partok megújítása

A Duna belvárosi partszakaszán kiépített rakpartok ma elsősorban a közúti közlekedés céljait szolgálják. A rakparti utak funkcionálisan nem kapcsolódnak a Dunához, hálózati szerepük és mai jelentőségük pusztán abból a tényből ered, hogy a korábban teheráru-rakodásra használt, fel- és lehajtókkal ellátott, burkolt felületeken volt a legegyszerűbb kialakítani az észak-déli átmenőforgalmat kiszolgáló útpályákat.

A kialakult helyzet a rakpartok hasznosításának és fejlesztésének legkomolyabb funkcionális akadálya. A rakparti utak közel lehetetlenné teszik a part és a mellette sorakozó úszóművek gyalogos megközelítését, de a Duna-menti sáv hosszirányú végigjárhatósága sem megoldott. A parti létesítmények közúti kiszolgálása (parkolás, rakodás, városnéző buszok utascseréje) kaotikus. A jelenlegi állapotok erősen hátráltatják a part menti területek – és közvetetten a teljes főváros – turisztikai-gazdasági fejlődését, csökkentik a belső városrészek vonzerejét és élhetőségét.

A legfontosabb városfejlesztési feladat e téren egyértelműen a folyópart intenzívebb használatának és akadálytalan gyalogos megközelítésének megteremtése, melynek köszönhetően a kikötők, úszóművek és parti létesítmények a mainál változatosabb rendeltetéssel, magasabb színvonalon működhetnek, a parti sáv pedig közlekedési szerepén túllépve önálló identitású, hosszabb tartózkodásra ösztönző közösségi térré válhat.

A szelíd közlekedési módok a pesti belvárost átszelő szakaszon a legerősebbek, különösen a Fővám tér és a Széchenyi tér között, az összefüggő köztérhasználat igényei azonban messze északabbra, a Margitszigetig felnyúlnak. Innen tárulnak fel a méltán híres városkép legjellegzetesebb elemei – a Vár, a Gellért-hegy, a hidak füzére, itt található a legmagasabb presztízsű szállodák és vendéglátóhelyek, továbbá az állóhajók és más úszóművek szempontjából is ez a legkedveltebb partszakasz, egyben ez csatlakozik a forgalomcsillapított belvárosi utcák hálózatához is. A pesti belvárosban igen hiányos a zöldfelületi ellátottság, ezért nagyon erősek az ilyen irányú lakossági igények. Budán a pesti parthoz képest csekélyebb a turistaforgalom, kevesebb a partközeli célpont, több a zöldterület és minimális a közvetlenül érintett lakosság.

Mindezek miatt elsősorban **pesti alsó rakpart belvárosi szakaszainak forgalomcsillapítására célszerű törekedni**. E beavatkozás révén elérhető

- a gyalogos közlekedés feltételeinek javítása (mind a mögöttes városrészek és a vízpart között, mind a Duna-part hosszában);
- a mainál színvonalasabb kikötői kínálat;

- a stagnáló idegenforgalom fellendítése;
- az érintett terület élhetőségének javítása (zaj- és légszennyezés mérséklése);
- az ingatlanok értékének növelése;
- a zöldfelület-hiányos belső kerületek számára új, természetközeli közterek megnyitása;
- az Eurovelo6 páneurópai kerékpárút belső-pesti szakaszának optimális elhelyezése.

II.5.1. Forgalomcsillapítási alternatívák

A forgalomcsillapítás rövid távon a Március 15. tér – Kossuth Lajos tér közötti szakaszt érintené annak frekventált turisztikai szerepe és városképi jelentősége miatt, de a közút- és kerékpárhálózati kapcsolatok biztosítása érdekében a későbbi ütemekben azt a Kossuth Lajos tér – Dráva u., illetve a Március 15. tér – Fővám tér közötti szakaszokra is kiterjeszteni.

A közúti kapacitás szűkítését az teszi lehetővé, hogy a budai rakparthoz képest a pesti alsó rakparton lényegesen kisebb és részben célforgalmi jellegű a közúti forgalom, ami a főváros egészét tekintve is mintegy 10-15%-kal alatta marad a 2009. évi csúcsertékeknek. Az ún. személyforgalmi behajtási díj (dugódíj) bevezetésétől további 10%-os csökkenés várható a belső kerületekben. A rakpart lezárására közműépítés és rendezvények miatt számos alkalommal sor került anélkül, hogy ez akár csak a szűken vett belváros úthálózatának működését ellehetetlenítette volna. (A rakpart a Kossuth tér rekonstrukciójához kapcsolódó közműépítések miatt 2013. nyaráig eleve nem átjárható.)

A pesti korzó átmeneti lezárása (nyáron vagy hétvégén) különösebb költségek nélkül megvalósítható, és módot nyújt a városlakók viszonyulásának felmérésére. Az érdemi előrelépéshez azonban műszaki beavatkozásra van szükség, melynek alternatívái a következők:

- **A) Közúti kéregalagút építése**

A turisztikailag frekventált partszakaszok alatt közúti alagút építhető. A résfalazásos technológiával építhető műtárgy költsége kilométerenként 8-10 milliárd forintra tehető. A Fővám tér – Dráva u. közötti szakaszon ez önmagában minimum 50 milliárd Ft-os költséget jelentene, ehhez adódna a felszín rendezése, a műemléki védettségű partfal megerősítése, valamint bizonyos alapvető közművek (mint a Belgrád rakpart alatt futó nagy átmérőjű főgyűjtőcsatornák) kiváltása és áthelyezése.

Előnye, hogy a kétféle területhasználat együttélése nagy távlatban is biztosítható lenne, továbbá, hogy árvíz idején is járható észak-déli kapcsolat jönne létre. Hátránya a csomópontok nehézkes és terjedős kialakítása, a magas építési és fenntartási költségek,

illetve az a tény, hogy egy ilyen útvonal a deklarált várospolitikai célokkal szemben ismét vonzóbbá tenné a Belváros személygépkocsival való megközelítését. Mivel az Európai Unió közlekedéspolitikai alapdokumentuma, az ún. Fehér könyv leszögezi, hogy nagyvárosi körülmények között a közútfejlesztés nem kívánatos, a beruházásra EU-támogatást aligha lehetne szerezni, ami a megvalósítást beláthatatlan ideig elodázná. A világörökségi és műemléki védettség alatt álló műtárgyak megbontása a világörökségi státusz elvesztésével járhat.

A felsorolt negatívumok miatt az A) változat megvalósítása nem reális. A BKK jelenleg három, a jelenlegi útfelületek kisebb-nagyobb mértékű újrafelosztásával járó megoldást (B₁, B₂, B₃) vizsgáltat makroszintű (a teljes budai és pesti belvárosra kiterjedő) forgalmi modellezéssel és az érintett útszakaszok tanulmánytervi szintű tervezettségével. E változatok közös jellemzője, hogy nem érintik a műemléki védettségű partfalakat, és az alapközművek áthelyezését sem igénylik.

- ***B₁) A jelenlegi közút forgalomcsillapítása (30 km/h sebességkorlátozás, szintbe hozott gyalogátkelők)***

Mindössze hónapok alatt kivitelezhető beavatkozás, amelynek révén 6-10 m széles felület jöhet létre a part mentén. Ennek hasznos szélességét azonban nagyban csökkenthetik a kikötők kiszolgálása céljából működő parkolók. A közúti forgalom továbbra is erősen zavarja a köztérhasználatot, illetve a hosszirányú gyalogos kapcsolatokat, kerékpárút nemigen építhető. A közúti forgalom várhatóan csekély mértékben átterhelődik a budai rakpartra és a pesti körutak felé.

- ***B₂) A jelenlegi közút forgalomcsillapítása és egyirányúsítása (30 km/h sebességkorlátozás, szintbe hozott gyalogátkelők, csak délről észak felé járható útpálya)***

A rakpart aszimmetrikus igénybevétele miatt reális lehetőség az egyirányúsítás is, amivel 10-13 m széles egybefüggő felület jöhet létre. Ez kisebb kompromisszumokkal már lehetővé teszi egy észak-déli gyalogos-kerékpáros útvonal kialakítását a kikötők kiszolgálása mellett. Ebben a változatban sem lehetséges a 2-es villamos viaduktja alatti helyiségek hasznosítása. A közúti forgalom várhatóan erősen csökken, ami mérsékli az út izoláló hatását. A közúti forgalom jórészt átterhelődik a budai rakpartra és a pesti körutak felé.

- ***B₃) Gyalogos sétány kialakítása a jelenlegi közút helyén célforgalmú behajtással a kikötők kiszolgálására***

A legradikálisabb, egyben az innovatív megoldásokkal élő nagyvárosokhoz (Párizs, Lyon, Portland, Belgrád) való felzárkózásra is lehetőséget adó változat az érintett rakpartszakasz közúthálózatból való teljes kiiktatásával operál. (A célforgalmú behajtás lehetősége továbbra is megmaradna a kikötők kiszolgálására.) A kb. 20 méter széles parti sávban teljes értékű gyalogos-kerékpáros felületek és vendéglátóhelyek jöhetnek létre; a Duna és a mögöttes városszövet közötti, illetve az észak-déli irányú kapcsolatok egyaránt zavartalanná válnak. E variáns jelentősebb többletterhelést okoz a környező városrészek közötti főhálózatán.

A Kossuth Lajos tér és a Március 15. tér rekonstrukciójával párhuzamosan, a beavatkozások által okozott rakparti forgalomkorlátozás ideje alatt – azaz 1-2 éves távlatban – a B₁ változat megvalósítása feltétlenül javasolható.

A B₁ változat megvalósításakor meghatározott rend szerinti további ütemek tervezését és kivitelezését más fővárosi programok (pl.: személyforgalmi behajtási díj bevezetése, 2-es villamos vonalának korszerűsítése, Széchenyi István tér rekonstrukciója stb.) továbbgyűrűző hatásai indokolhatják. A korzó koncepciója illeszkedik a „nemzet főtere” programhoz: a Kossuth Lajos tér folyamatban lévő megújítása és a Parlament turisztikai fogadóközpontja a kialakuló korzó természetes északi végpontja. Déli végpontként a CET-Központok épületegyüttese szolgálhat.



A közúti forgalomtól mentesített pesti Duna-korzó látványterve



A Rhone sétánnyá alakított partja Lyonban

A fentiekkel szemben a budai alsó rakpart az Észak- és Dél-Buda közötti átmenő forgalomban középtávon is nélkülözhetetlen. Hosszútávon vizsgálható egy közúti alagút kialakításának lehetősége, mely a behajtási díjjal érintett belvárosi zónát zárt korridorként keresztezné. Ez a megoldás a part megközelítésében és közösségi használatában érdemi előrelépést jelentene, azonban a magas költségek miatt 20 éves távlatban sem szerepelhet a fejlesztési prioritások között.

A budai parton inkább a Lánchíd utca – Fő utca – Frankel Leó utca – belső Bécsi út tengely forgalomcsillapítása reális cél. Erre a „fonódó villamos” kiépítése ad lehetőséget: az észak-déli kötőpályás gerincvonal révén 2015-től megszűnik a menetrendszerű autóbusz-forgalom és csökken az áthaladó személygépkocsik száma. A javaslat első elemeként – a Várkert bazár felújításához kapcsolódóan – már folyamatban van a Lánchíd utca forgalomcsillapítása, ami a forgalmi sávok szűkítését, a kerékpárút áthelyezését és 30 km/h sebességkorlátozás bevezetését jelenti.



A Várkert bazár látványterve

II.6. Természetközeli sétányok, kerékpáros útvonalak fejlesztése

A belvárosi Duna-partok megújítása mellett fontos, hogy városszerte általánosan bővüljenek a vízparti rekreációs lehetőségek. E tekintetben viszonylag kevés erőforrás felhasználásával jelentős eredményeket lehet elérni a Duna-part melletti természetközeli területek feltárásával, új gyalogos sétányok és kerékpáros útvonalak kialakításával, illetve a meglévő hálózati elemek minőségi fejlesztésével. A szigeteket és egyéb Duna-parti zöldterületeket kisebb hidak révén összekapcsolva, az itt található természeti erőforrások felhasználásával minden egyes zöldfelületi elem – és természetesen a Duna rekreációs potenciálja is – a mainál jobban kiaknázzható, a megjelenő igények térben jobban eloszthatók.

Általános célkitűzés a Duna-part gyalogos bejárhatóságának biztosítása a természetvédelmi (pl. Háros-sziget) és bizonyos funkcionális (pl. logisztikai és városüzemeltetési területek) korlátozásokkal érintett szakaszok kivételével.

II.7. Kikötők és vízilétesítmények elhelyezése

Az előző fejezetekben részletezett hajózási fejlesztésektől és a partok humanizálására irányuló törekvésektől szinte elválaszthatatlan a Duna felszínén zajló tevékenységek koncepcionális újragondolása. A belvárosi Duna-szakaszok mentén ma is számos hajóra telepített vendéglátóhely, szálloda, szórakozóhely stb. működik. Telepítési helyük sok szempontból nem optimális, együttélésük funkcionális zavarokat okoz.

A kikötők, állóhajók és úszóművek működése funkcionálisan gazdagíthatja a vízpartot, sőt ezek a kiépített, nagyvárosias partszakaszok esszenciális tartozékának tekinthetők. A nyugat-európai waterfront-fejlesztések tapasztalatai szerint ezek a parti létesítményeknek célszerű kiegészítői, sok esetben alternatívái lehetnek, így növelik a parti sáv kihasználtságát, népszerűségét és gazdasági jelentőségét is.

Célszerű sorra venni azokat a funkciókat, amelyek jelenlétével a budapesti Duna-szakaszon – megfelelő környezeti, közlekedési, városképi stb. feltételek teljesülését feltételezve – számolni lehet. Álláspontunk szerint azonban a Duna vizén csak olyan funkciókat indokolt elhelyezni, amelyek a szárazföldön nem lehetnének, működésükhöz a víz jelenléte különös többlettel járul hozzá, és amelyek egyértelműen közcélú szolgálnak. (Vízre telepített parkoló, iroda vagy kereskedelmi létesítmény elhelyezése semmiképpen sem támogatható.)

E kategóriák képezik a III. fejezetben részletezett ún. közterületi kikötői osztályok alapját is.

II.7.1. Kikötők

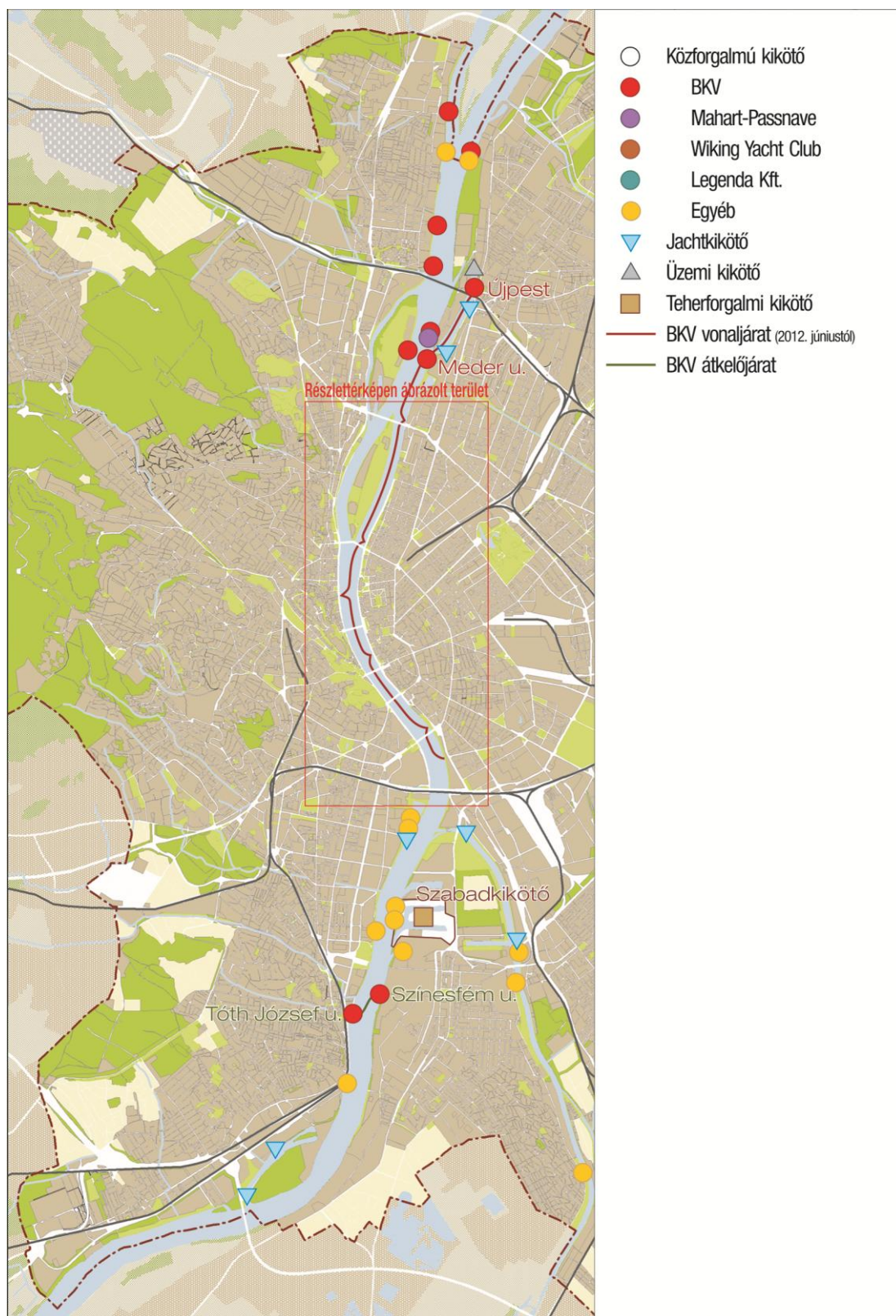
A Dunán a leggyakoribb kikötői forma a rakparti közterülethez rögzített pontonkikötő (úszóműves kikötő). Ennek jellegzetessége, hogy a vízen úszó móló szolgál a hajók kikötésére, az úszómű és a szárazulat között pedig egy bekötőhíd teremti meg a kapcsolatot a személyek és/vagy áruk mozg(at)ására. A dunai úszóműves kikötőlétesítmények jellegzetessége, hogy a kikötői művek egyben a part és a vízterület egymástól eltérő tulajdonú területeit kötik össze egymással, a móló a mederfenékhez általában nincs rögzítve, a parthoz viszont többszörösen: a folyásirányra merőleges erőhatások elnyelésére magán a bekötőhídon túl jellemzően két támtartó dorong szolgál, míg a párhuzamos erőhatásokat a széleken két (egymáshoz képest széttartó) és két (középsíkban kereszteződő) acélsodrony közvetíti a parti kikötőbakokhoz.

Budapest közigazgatási területén ma 110 hajóállomás, illetve kikötőhely üzemel, melyek közül

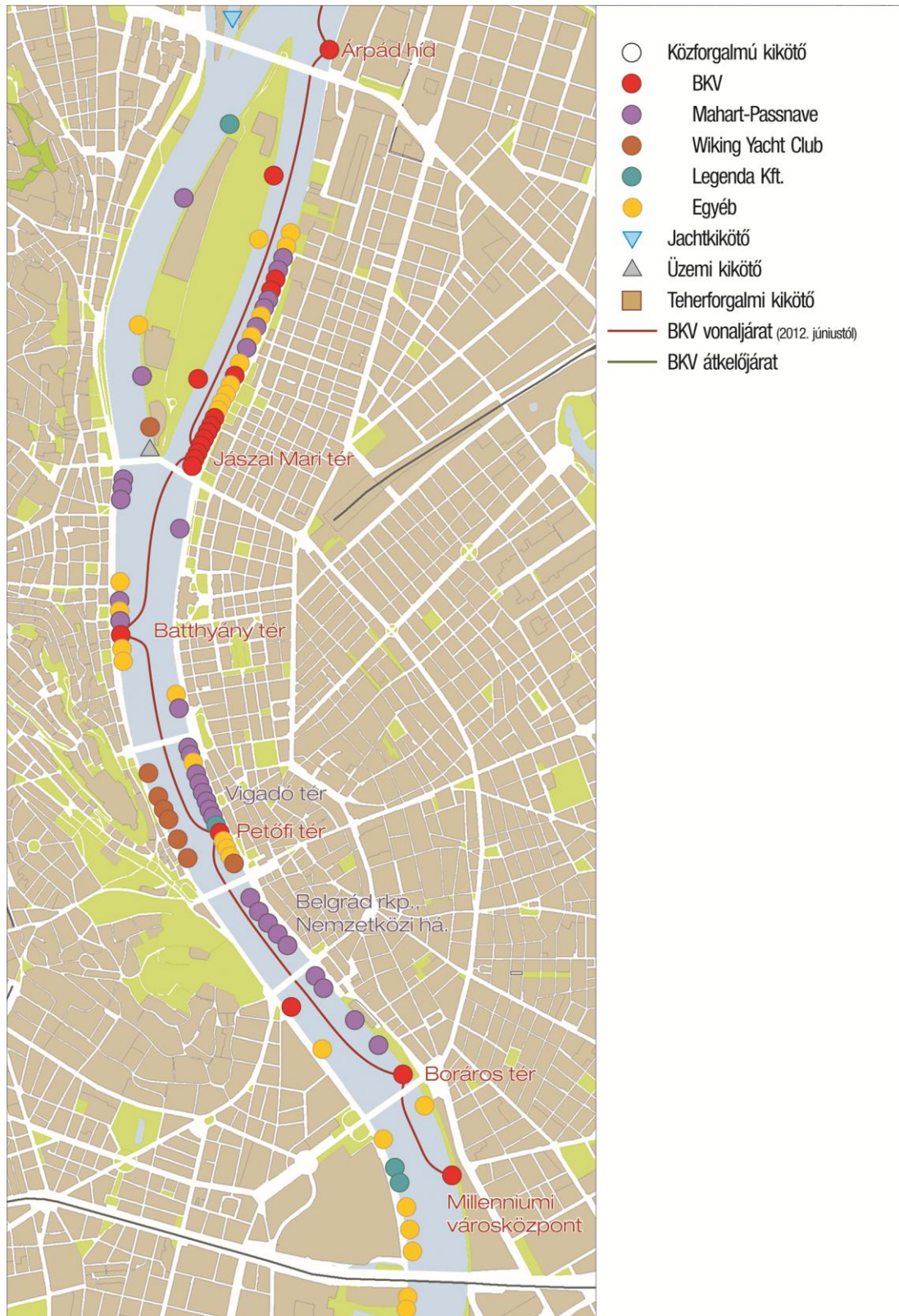
- 64 db közforgalmú nagyhajós kikötő illetve üzemen kívüli tárolóhely,
- 23 db szállodahajó-kikötő,
- 17 db sportcélú kikötő,
- 6 db egyéb szolgáltatásokat nyújtó kikötő (szórakozóhely, étterem, múzeum stb.).

Ezenkívül további 6 db engedéllyel rendelkező, de üzemen kívül helyezett kikötő van még.

Működés szempontjából megkülönböztethetünk **üzemi** és **közforgalmú** kikötőket. Míg az üzemi kikötőket magáncélra (a hajók karbantartására, feltöltésére) használják, addig a közforgalmú kikötők nyilvánosak, szolgáltatásaikat bárki igénybe veheti.



Kikötők a budapesti folyamszakaszon



Kikötők a belvárosi folyamszakaszon

Menetrendszerinti személyhajók

A közforgalmú vízi közlekedés rendszerében a szolgáltatási szintek hierarchiája szerint ma nem különülnek el egymástól a belföldi járatokat fogadó kikötők. (A nemzetközi kikötőkre vonatkozó követelményeket lásd alább.) Jelenleg szinte valamennyi kikötő egy nyitott úszóműből áll; fedett és zárt váróterem csak néhány helyen, a Vigadó téri hajóállomáson és a Belgrád rakparti hajóállomáson áll rendelkezésre. A BKV új vonaljáratának épülő kikötői már esőtetőt is magukban foglalnak.

Budapesten az **agglomerációs** és a **városon belüli személyhajózás** remélhető fellendülése miatt indokolt a kikötőkkel szemben támasztott követelményeket meghatározni és egységesíteni (lásd a II.4. fejezetbe.) A helyközi járatok kikötőiben a hosszabb várakozási idő miatt magasabb komfortot kell biztosítani. Az utasváró a rendelkezésre álló hely függvényében a parton vagy az úszóművön is elhelyezhető.

Alapvető elvárások:

- kényelmes átszállási lehetőség, rövid rágyaloglás a közösségi közlekedés járataira,
- akadálymentes megközelítés, illetve ki- és beszállás,
- kerékpártároló, P+R parkoló (utóbbi csak a külső kerületekben),
- valós idejű utastájékoztató,
- jegy- és bérletvásárlási lehetőségek (jegyautomata),
- fedett esőtető vagy váróterem.

Ezek a hajóállomások – vagy inkább hajómegállók – általában csak utascserére szolgálnak. A hajók műszaki pihenője és takarítása, a készletek esetleges kiegészítése a kevésbé kiemelt jelentőségű partszakaszokon létesített üzemi kikötőkben is megoldható.

A **regionális** és a határellenőrzést nem igénylő **nemzetközi** forgalom magasabb infrastrukturális igényeket támaszt: fűtött váróterem, WC, jegypénztár is szükséges. A kikötő telepítésénél kevésbé elsődleges a közvetlen tömegközlekedési kapcsolat, szükséges viszont személygépkocsi-parkoló és taxiállomás. A járművek időszakos tárolására is helyben kell felkészülni.

A **határellenőrzést igénylő nemzetközi forgalom** számára kijelölt belépési pont a Belgrád rakparti kikötőben, a Mahart-Passnave hajóállomásával közös épületben található. A vízpart megközelítését akadályozó épületegyüttes városképi szempontból előnytelen megjelenésű, akadálymentesítése nem megoldott. Mellette csak egy szűk járdán lehetséges a gyalogosforgalom, ami gátolja a rakpart közterületi megújítását.

A működésére vonatkozó előírások megegyeznek a közúti határállomásokkal kapcsolatos rendelkezésekkel, tehát szükséges gondoskodni a határvizsgálat és a vámkezelés megoldásáról, a belépő utasok elválasztott kezeléséről, vámraktárról, közegészségügyi elkülönítőről stb. Az Európai Unió közös határőrizeti zónája, a „schengeni övezet” létrejöttével a nemzetközi kikötő jelentősége csökkent, ma okmányellenőrzés csak a Szerbia felől belépő utasok esetében szükséges. Jelenleg dél felé egyáltalán nem közlekedik menetrendszerű személyhajó, a szárnyashajókkal kiszolgált Bécs és Pozsony pedig az övezet része. Emiatt a Belgrád rakparti kikötő határforgalma erősen visszaesett, jelenlegi formájában fenntartása indokolatlan.

Vízitaxik

A Duna-partok használatának fellendülésével számítani lehet az igényvezérelt vagy taxijellegű vízi személyszállítás megjelenésére is, ami külön e célra szolgáló motoros kishajó-kikötők láncolatának kiépítését teheti szükségessé a belváros és a látogatottabb szórakozóhelyek környezetében.

Szállodahajók

A turizmus egyik legdinamikusabban bővülő ágazata a kabinos turistahajók, azaz mozgó szállodák fogadása, ami évente 250.000 látogatót jelent Budapesten. Egy szállodahajó ára a mérettől és felszereltségétől függően a jelenlegi áron 12-25 millió euró között változik. Méretük az elmúlt húsz évben igencsak megnőtt, ma a 135 m hosszú, 100-120 kabinos járművek sem ritkák. A hajók tulajdonosa, üzemeltetője és az utazások szervezője gyakran azonos cég. A dunai forgalomban résztvevő mintegy 150 hajó döntő többsége 10-12 nagyobb (egyenként 4-20 hajóval rendelkező) hajóstársasághoz tartozik. Mellettük létezik néhány olyan társaság is, amely csak egy-két hajót üzemeltet.

Az utak jellemzően 1-3 hetesek, a közönséget tehetős, általában nyugdíjas korú amerikai, nyugat-európai, japán és ausztrál turisták alkotják. Minthogy e korosztály terhelhetősége erősen korlátozott, számukra igen vonzó, hogy teljes kényelemben haladhatnak végig a Dunán. A hajó ingerszegény környezetét a helyi látványosságok ellensúlyozzák: Budapesten szinte kötelezőek a folklór- és lovasprogramok, a buszos városnézés és a Parlament meglátogatása. A magyar főváros gyakran az utak kezdő- vagy végállomásaként működik, így a szállodahajók utasainak jelentős része a Liszt Ferenc repülőtér utasai között is megjelenik. A szállodahajóval utazók nem szerepelnek a budapesti idegenforgalmi statisztikákban, és idegenforgalmi adót sem fizetnek, hiszen hajójuk mindvégig nemzetközi vízen tartózkodik. Ennek ellenére az ágazat kiemelten fontos a budapesti turizmus szempontjából, mivel a látogatók jelentős összegeket költenek az önálló vagy szervezett programok során.

A szállodahajók kikötésére sajátos igényeik miatt csak bizonyos kritériumoknak megfelelő kikötőhelyek alkalmasak:

- Az idős és nemegyszer mozgáskorlátozott vendégek a part akadálymentes megközelítését igénylik. Ez a fővárosi rakpartokon ma megoldatlan.
- Az utasokat a távolabbi helyszínekre autóbusszal szállítják, így a kikötő közvetlen közelében megfelelő kapacitású buszparkolókra van szükség. Budapesten a fel- és leszállás gyakran csak a rakparti forgalom akadályozásával, az idős utasok veszélyeztetésével lehetséges.
- A hajók feltöltéséhez szükséges árut jellemzően legalább 7,5 tonnás teherautókkal szállítják, mivel egy alkalommal 10-40 t árut is berakodnak, amire általában alig 2-3 óra áll rendelkezésre. Ezzel egyidejűleg a hajón keletkező napi 2-4 m³ kommunális hulladékot is leadják. Mindezek alapján a kikötőhelynek megfelelő közúti kapcsolattal és rakodóhellyel kellene rendelkeznie, de ma Budapesten ez sem teljesül.
- A kikötőben álló szállodahajó optimális esetben a parti közműhálózatról vételezi az áramot és az ivóvizet, és oda juttatja a szennyvizet. A fővárosban ezek a csatlakozások hiányoznak, így a hajók segédgépeiket járatják (zaj- és légszennyezést okozva, ráadásul gyakran éjszaka), illetve tartálykocsikat igényelnek, amelyek a rakparti forgalmat zavarják.



A budapesti partszakaszok egyedül annak a kritériumnak tesznek eleget, hogy kellően reprezentatív környezetet biztosítsanak: a Belgrád, Ybl, Bem és Széchenyi rakpart mentén (gyakran több sorban egymáshoz) kikötött szállodahajókról egyenesen a világörökségi rangú belvárosra nyílik kilátás. Bár a Belgrád rakparti kikötő monopolhelyzete megszűnt, a kapacitási és minőségi problémák nem oldódtak meg, a folyamatosan növekvő keresletre nincs megfelelő, korszerű fogadóbázis.

Főszezonban átlagosan 14-18 szállodahajó köt ki éjszakánként a budapesti rakpartszakaszon (2012. augusztusi adat). Ez a forgalom a budai szállodahajó-kikötők ideiglenes felszámolása miatt jelenleg a Belgrád rakparton összpontosul, ahol összesen 6 kikötőhely áll rendelkezésre. A gazdasági válság ezt a szektort nem érintette, ezért a Budapestre érkező hajók száma 2011-ig egyre növekedett. 2012-ben azonban a hajóstársaságok és utazásszervezők körében fokozódó nyugtalanság volt tapasztalható a kikötői helyzet megoldatlansága miatt. Mind többen fontolgatják, hogy a jövőben Budapest helyett Bécset választják végállomásul, ami súlyos csapást mérne erre a jelentős bevételt termelő és további fejlődési potenciállal rendelkező ágazatra.

A *Budapest Duna menti területeinek fejlesztése* című tanulmányterv részletes elemzések után 13 olyan partszakaszt azonosított a budapesti folyamszakaszon, melyek környezeti, közlekedési, hajózási stb. adottságaik révén elvben alkalmasak lehetnek szállodahajó-kikötők elhelyezésére:

- II. kerület, Angelo Rotta rakpart (Margit híd budai hídfő környéke);
- IV. kerület, Rév utca;
- V. kerület, Belgrád rakpart (a mai nemzetközi hajóállomás);
- IX. kerület, Salkaházi Sára rakpart (CET – Nehru park);
- IX. kerület, Rákóczi híd – Kvassay-zsilip közötti szakasz (ún. VITUKI-terület);
- XI. kerület, Pázmány Péter sétány (Infopark);
- XI. kerület, Kondorosi út – Mezőkövesd u. közötti szakasz (csak üzemi kikötő céljára, lásd később);
- XIII. kerület, a Népsziget nagy-dunai partja;
- XIII. kerület, Dagály fürdő;
- XIII. kerület, Carl Lutz rakpart (Dráva utca környéke);
- XIII. kerület, Carl Lutz rakpart (Szent István park környéke);
- XXII. kerület, Budafok-Belváros;
- XXII. kerület, Budafok-Háros;

A Belgrád rakpart, a Közraktár utca, a Szent István park – Dráva utca, a Bem rakpart, illetve a Pázmány Péter sétány kikötő létesítésére elvben ma is alkalmas, vagy középtávon kisebb beavatkozásokkal alkalmassá tehető partszakaszok, a többi helyszín azonban jelentős infrastruktúra-fejlesztést igényelne.

Sétahajók (ki- és beszállás, tárolás)

A városnéző hajók kihasználtsága erős ingadozást mutat: főleg hétvégén és a nyári turistaszezonban bonyolítanak le nagy forgalmat. A 100-200 személyes hajók rendszerint a kikötőben állomásoznak, és azt csak alkalmanként hagyják el 1-2 órára. A nagyobb rendezvények illetve turistacsoportok kiszolgálása több járművet igényelhet, melyek egymást követve hajóznak ki.

A szükséges parti infrastruktúra úszóműves kikötőt jelent, amelyen át a készletek feltöltése és ki-beszállás megtörténik. A rakodás és szállítás kisteherautóval lebonyolítható. A városnéző hajók kikötőjét célszerű idegenforgalmi szempontból frekventált, gyalogosan, kerékpárral és városnéző busszal egyaránt megközelíthető partszakaszokon kijelölni, és azokat láncolatba szervezni.

Fontos szempont, hogy a hajók éjszakai tárolása ne a belvárosban történjen, hanem kevésbé frekventált külső területeken a helyigény optimalizálása érdekében, ugyanakkor a be- és kiszállás szempontjából az úszóművek jobban ki legyenek használva, azokat ne csak egy-egy sétahajózással foglalkozó cég használja. Ezért a belvárosban a közös használatú ki-beszálló kikötők meghonosítását preferáljuk, a járművek tárolását és napi szintű karbantartását pedig a külsőbb városrészekben, célszerűen az Újpesti-öbölben és az albertfalvai Duna-part mentén (a Kondorosi úttól délre fekvő kiépített rakpartnál) javasoljuk elvégezni. Alapvető követelmények: időszakos teher- és személygépkocsi-parkolók és közműcsatlakozások létesítése, őrzés és üzemanyag-feltöltési lehetőség.

Motoros kishajók

A kisebb motoros yachtok és csónakok Magyarországon is egyre népszerűbb sporteszközök. Ezzel párhuzamosan fellendülőben van a kishajós turizmus is, különösen Ausztria felől lép be mind több hajó az ország területére. A budapesti kikötők a kempingekhez hasonló szolgáltatásokat nyújtanak, a járművek elhelyezésén túl büfét, zuhanyzót és klubházat is magukban foglalnak; emellett a járművek ki- és bedaruzását, valamint téli tárolását is vállalják.



A Meder utcai yacht kikötő

A kishajókikötők nyugodt, gyakorlatilag kizárólagos használatú állóvizet, kellemes környezetet és közúti kapcsolatot igényelnek. E célra a Ráckevei-Duna nem alkalmas, mert ott a motoros hajók közlekedése erősen korlátozott. A Hárosi-, Lágymányosi-, Hajógyári-, Újpesti- és a FOKA-öböl kijáratánál működő kishajó-kikötők várhatóan hosszú távon kielégítik az igényeket.

Csónakok

Emberi erővel hajtott vízijárműveket ma szinte kizárólag sportcélból használnak. A hajók tárolásához szükséges raktár és az öltözők, szociális helyiségek stb. általában a csónakházban található, melyből lejtős sólya vezet a vízpartra. Az eszközök mozgatása emberi erővel történik.

A Dunán a két világháború közötti időben lendült fel igazán az evezőselet, hogy aztán hosszú stagnálást követően a rendszerváltással szinte elenyésszen. A kajakosok, kenusok és evezősök száma erősen lecsökkent, a korábban működő csónakházak nagy része megszűnt. A vízisportnak azonban kulcsszerepe lehet a budapesti Duna-szakaszok életre keltésében, emellett olcsó és könnyen hozzáférhető tömegsport lévén a népesség egészségi állapotát is javíthatja.

A könnyű, törekeny vízijárművek és a nagy hullámokat keltő motoros hajók közötti konfliktusok a sportlétesítmények térbeli csoportosításával mérsékelhetők. A főbb vízisport-központok a meglévő helyi identitásra építve elsősorban a Római-part és a Ráckevei-Duna mentén jöhetnek létre.

Teheráru-szállító hajók

A teheráruk rakodására szolgáló közforgalmú kikötőkkel a jelen tanulmány nem foglalkozik.

Szolgálati vízijárművek

A Magyar Honvédség dunai flottillájának támaszpontja a IV. kerületben található a külső Váci út mellett. Az Óceán-árok torkolatától délre kimélyített mesterséges medence befogadóképessége meghaladja az aktuális igényeket, bővítése nem tervezett.

A Budapesti Rendőr-főkapitányság vízirendészetének nyíltvízi kikötője a Kopaszi-gáton, a közelmúltban átadott korszerű épületben működik. Bővítési igénye nincsen, környezetét nem zavarja.

II.7.2. Állóhajók

Az állóhajó olyan vízre telepített úszólétesítmény, amely nem rendelkezik önálló meghajtással és meghatározott, állandó helyen a parttal közvetlen vagy közvetett kapcsolatban, kikötött állapotban üzemel. Kialakítása igen változatos lehet: hajóból átalakított vagy platform jellegű, önállóan és egymáshoz csatlakozó stb.

Az úszóművek közül azok üzemeltetése kötött engedélyhez, amely:

- a) nyilvános kereskedelmi szolgáltató funkciót lát el,
- b) fedélzetén lakótéri felépítmény van kialakítva,
- c) fedélzetének területe eléri a 25 m²-t.

Az állóhajók és egyéb úszóművek elméletben az épületekhez hasonlóan bármilyen funkciót betölthetnek. A kikötőhidak megfelelő műszaki kialakításával a megközelítés és a használat feltételei gyakorlatilag egész évben biztosíthatók az árvízi időszakokat és a jégzajlást leszámítva. A fennakadó uszadék eltávolítása azonban komoly élőmunka-igényű, rendszeresen elvégzendő feladat.

A budapesti Duna-szakaszon, különösen a belvárosban a mainál lényegesen több állóhajó elhelyezésére van lehetőség, ha a part közművesített és jól megközelíthető. Ez megfelelő városképi és funkcionális szabályzók beiktatása esetén nem jelenti a part túlszűfölését, azonban az így realizálható bevételekre jótékony hatású. A rendelkezésre álló szakaszok hossza miatt célszerű a funkciókat csoportosítani és rangsorolni. Ennek alapja a közhasznúság, a működéssel járó környezeti-, közlekedési és közműterhelés, a városfejlesztő és felértékelő hatás, valamint az elérhető közterület- és mederhasználati díj lehet. Az állóhajók külső megjelenésének a folyószakasz világörökségi rangjához méltónak kell lennie, ezért elengedhetetlen szabályozni az úszóművek felépítményeinek magasságát, áttörtségét, színét és sziluettjének tagoltságát. Differenciáltan kell kezelni a pesti és a budai partokat, hiszen a háttér látványa jelentősen eltérő karaktert mutat, ami visszahat az úszóművek kialakítására.

Szórakozó- és vendéglátóhelyek, kulturális intézmények

Állóhajókon működő éttermek, bárók, kávézók, galériák vagy zenés szórakozóhelyek ma elsősorban a pesti Duna-korzó mentén találhatóak, ahol különleges panoráma tárul a vendégek elé. A Pázmány Péter sétány mentén horgonyzó A38 hajó helyszínválasztásával elsősorban az egyetemi negyed diákjaira épít.

A vendéglátó- és szórakozóhelyek kényelmes gyalogos-kerékpáros megközelítést, előnyösen feltáruuló városképet és kiépített közmű-csatlakozásokat igényelnek. Taxiállomás és megbízható tömegközlekedési kapcsolat szintén szükséges, az árufeltöltés azonban viszonylag kis mennyiségek mozgásával megoldható. A zenés szórakozóhelyek a környezetüket erősen zavarják (különösen a nyári időszakban), ezért elhelyezésüknél az érintett lakosság körének minimalizálására kell törekedni.



Az A38 hajó

A Duna-partok közösségi használatát igen jól kiegészíthetik ezek a funkciók, melyek a közterület-revitalizáció egyik legfontosabb anyagi bázisát jelenthetik. A gyalogosok (és különösen a turisták) által különösen nagy számban felkeresett partszakaszok vonzerejét tovább növelhetik a vendéglátó- és szórakozóhelyek. Különösen előnyös, ha ezek kulturális jellegű kiegészítő funkciókkal párosulnak (pl. galéria, rendezvényközpont, konferenciaterem). Ezáltal a főváros ismert helyszíneit, a Liszt Ferenc teret vagy a Ráday utcát is meghaladó népszerűségű „tematikus utca” jöhet létre.

A pesti alsó rakpart mentén elsősorban a forgalomcsillapítandó belvárosi szakaszon javasolt ilyen funkciók elhelyezése, de kisebb számban megjelenhetnek a külső városrészek Duna-szakaszain is, például az Újpesti-öböl vagy a Hajógyári-öböl vizén is. Szórakozóhelyek számára az egyetemi negyed partszakasza mind az igények, mind a lehetőségek szempontjából ideálisnak mondható. Az A38 hajóhoz hasonló klubok füzére a Kopaszi-gáton épült (de részben kihasználatlan) épületekbe költöző éttermekkel és bárokkal együtt Dél-Buda legizgalmasabb városrészét hozhatja létre. A javasolt funkciók jórészt este és hétvégén, különösen pedig nyáron vonzanak a legtöbb látogatót: e különidejűségnek köszönhetően az Infopark és az egyetemi negyed közlekedési terhelése egyenletesebbé válna anélkül, hogy a hajók működése a negyedben folyó oktatási és kutatás-fejlesztési tevékenységet zavarná.

Múzeumhajók

Világszerte több nagyvárosban található látogatható, bejárható, korhű állapotban megőrzött hajózási emlékek, Londonban például ilyen a Temze belvárosi szakaszán kikötött *HMS Belfast* cirkáló. A magyar folyami hajózás múltjából viszonylag kevés látványos emlék maradt ránk, éppen emiatt különösen fontos a bemutatásuk.

Az Eötvös térnél kikötött *Kossuth* az egyetlen magyar gőzhajó, amelynek megvan az eredeti gőzgépe, és az eredeti formájában fennmaradt. Az 1913-ban épült hajó 1978-ig teljesített szolgálatot, 1985 óta a Közlekedési Múzeum kiállításaként látogatható. Fedélzetén étterem működik.

Az 1871-ben épült *Lajta* monitor, mely az Osztrák-Magyar Monarchia dunai flottájának őrnaszádja volt, építése idején a kor legmodernebb tervezési elveit képviselte. 1928-tól elevátorhajóként használták egészen 1992-ig, mikor védetté nyilvánították. Önkéntes adományokból, társadalmi munka eredményeként 2010-re nyerte vissza eredeti állapotát. Ma a *Lajta* ismét a Honvédség alá tartozik, újrakeresztelése óta állami rendezvényeken vesz részt. A Hadtörténeti Múzeum a hajót a parlamenti látogatóközpont előtti Duna-szakaszon kikötve állandó kiállítási tárgyként kívánja bemutatni.



A Lajta monitor



Modern úszóház Hollandiában

Lakóhajók és úszóházak

A nagy belvízi hajózási hagyományokkal rendelkező nyugat-európai országokban igen népszerűek az állandó vagy ideiglenes lakóhelyként (lakásként vagy üdülőként) használt bárkák. Amszterdam, Koppenhága vagy Párizs városképeinek elmaradhatatlan tartozékai ezek a folyami hajóból átalakított vagy úszóműre épített otthonok. Egy részük mozgásképes, de a gyakorlatban legfeljebb karbantartás céljából hagyják el kikötőhelyüket. A kijelölt partszakaszok hossza mindenhol korlátozott, a helyfoglalási díjak magasak, ezért a városközpontban ringó lakóhajók és úszóházak drága és ennek

megfelelően magas presztízsű lakhatási lehetőséget jelentenek. A külső városrészekben megfizethetőbb ez a lehetőség, így a bárkákat az egyediséget kedvelő szubkultúrák tagjai (egyetemisták, művészek) veszik birtokba.

Időről időre felvetődik, hogy a lakóhajóknak a budapesti Duna-szakaszon is lehet létjogosultsága. Az alkalmas kialakítású kiépített folyópartok hossza erősen korlátozott, a belvárosi szakaszon pedig mindenképpen előnyt kell, hogy élvezzenek a közösségi funkciók, így ez a használati mód legfeljebb egyes mellékágakban (Újpesti-öböl, Ráckevei-Duna) képzelhető el.

Álló szállodahajók

A mind nagyobb számban érkező kabinos hajók mellett – melyek csak néhány napig időznek a fővárosban – a budapesti Duna-szakaszon néhány állandó jelleggel kikötött szállodahajót is találunk. Ezek a Római-parti *Aquamarina*, a Szent István park mellett horgonyzó *Fortuna* és a ráckevei Duna-ágban a Gubacsi híd csepeli hídfőjétől délre álló *Lisa*, melyek motoroshajókból átalakított, viszonylag magas építésű állóhajók. A szállodahajók az épületben működő hotelekhez hasonlóan szállást, étkezést és kiegészítő szolgáltatásokat kínálnak, bevételeik nagy hányada rendezvények szervezéséből származik. Elhelyezésüknél kiemelt szempont a jó kilátás és a kellemes környezet, a kiépített közműcsatlakozás és a közúti kapcsolat. A kabinos hajókhoz képest (lásd alább) szerényebb követelményeket támasztanak, mert szolgáltatási színvonaluk általában alacsonyabb, terhelésük pedig egyenletesebben eloszlik.

Szállodaként működő állóhajók elhelyezésére azok a partszakaszok alkalmasak, ahol kiépített infrastruktúra áll rendelkezésre, a part és a meder közcélú használata kevésbé kiemelt prioritás, a városképi szempontok pedig nem elsődlegesek. Ezek az állóhajók ugyanis viszonylag magas építésű, gyakran többemeletes alkalmatlóságok, így átlagos vízállás mellett a felső rakpart szintje fölé magasodva zavarnák a kilátást. Ez okból kikötésük legfeljebb a mai helyszínek (Római-part, Ráckevei-Duna) mellett az Újpesti-öböl és Belső-Óbuda javasolható. A mainál több szállodahajó működését azonban nem pártoljuk, mert ez a funkció a szárazföldön is elhelyezhető.

Strandok és uszodák

A XIX. századtól a II. világháborúig számos nyilvános fürdő működött a Duna belvárosi szakaszán. Ezek úszóműhöz rögzített, rácsos fenekű és oldalfalú medencék voltak, melyeket átmosott a folyó sodra. A népszerű és olcsó úszó fürdőházakat a vízminőség romlása miatt kellett bezárni. A folyam ökológiai állapota azonban az utóbbi 20 évben javulásnak indult: remélhető, hogy a tendencia folytatódik, és a Duna ismét alkalmassá válik a fürdőzésre.

A „lebegő uszoda” természetesen a folyam vizével kapcsolatban nem lévő, zárt medence formájában is megvalósítható, mint arra New Yorkban vagy Berlinben van is példa. E célra leggyakrabban átalakított, könnyűszerkezetes tető révén akár téliesíthető uszályokat használnak. Egy ilyen létesítmény a köztéri funkciók kiegészítéseképpen különleges színfoltja lehetne a budapesti korzónak.



Dunai uszodák a pesti belvárosban, 1930



Lebegő uszoda Berlinben

II.7.3. Egyéb vízilétesítmények

Kiterjesztett közterületek

A vízparton kialakítható gyalogos elsőbbségű közterületek a hasonló városi közterekhez és parkokhoz képest jelentős funkcionális többletet kínálnak: lehetőséget az élő vízzel való interakcióra, a folyam látványának különböző távolságból és látószögből való befogadására. Az épített, szilárd part és a mozgó víz közötti határzóna térépítészeti megfogalmazására számos megoldás létezik. A parti sáv szűkössége, illetve a partfalak átépítésének vállalhatatlanul magas költségei miatt a belvárosi Duna-korzó megújításához is rugalmas és újszerű szemlélettel kell közelítenünk.

A műemléki védettségű partfalakra épített „parazita struktúrák”, konzolosan kiülő teraszok építése valószínűleg aggályokat vetne föl. A vízre telepített pontonok azonban sokféle funkciót képesek befogadni – a teljesség igénye nélkül sétány, szabadtéri színpad, agora, vendéglátó terasz stb. céljára használhatók.



Javaslat a Szajna-part átalakítására, Párizs

Az egymáshoz rögzített úszóművekből álló, a parttal párhuzamosan lebegő úszó promenád például közvetlen hozzáférést biztosíthat a Dunához. Szélessége és kialakítása a helyi adottságokhoz és a partalakításhoz adaptálható; a le- és feljutás a vízszint ingadozását követő csuklós hidakon lehetséges; az úszótestekhez akár közvetlenül kikötött hajókat flexibilis közművezetékek láthatják el.

Ez a megoldás a dublini Docklands negyedben 6-8 méteres árapály mellett is bizonyította a működőképességét. Budapesten ott juthat szerephez, ahol a rakparti közutak kiváltása középtávon sem lehetséges, a használati igények viszont igen erősek. Különösen a XI. kerületi egyetemi negyed partszakaszán vetődhet fel egy ilyen úszó promenád kiépítése a Szabadság híd és a Rákóczi híd között, ahol az egyrészt a „campus” hiányzó közösségi tereit pótolhatja, másrészt lehetőséget adhat az állóhajók biztonságos megközelítésére is. A vízfelület kereskedelmi célra történő kisajátítása azonban ellentétes a közérdekkel: a „lebegő üzletutcák” kialakításának Budapesten nem szabad teret engedni.

A közfigyelmet felkeltő művészeti alkotások, land-art objektumok is fokozhatják a Duna mint közterület jelentőségét. Ilyen például a 2009-ben javasolt, óriás biciklistát ábrázoló kinetikus szobor, amely valamelyik modern arculatú Duna-szakasz (például az Infopark környéke) egyedi színtöltje lehetne.

Víziállások

A horgászélet a Ráckevei-Dunát leszámítva a budapesti Duna-szakaszon szórványosnak mondható. A mellékág a gyakori haltelepítésnek köszönhetően népszerű horgászvízzé vált, különösen a főváros alatti szakaszon. A Molnár-sziget környékén jó néhány magánhasználatú vízállás található, melyek jobbára engedély nélkül kerültek a mederbe. Emellett a Hárosi-öbölben is épültek horgásztanyákhoz tartozó stégek. A tájképet rontó, a vízfelületet kisajátító tákolmányokat mielőbb el kell bontani. Helyettük néhány helyen közterületről megközelíthető, nyilvános használatú, kulturált megjelenésű úszóműveket vagy cölöpökre épített platformokat lehet kihelyezni.

Wakeboard- és vízisípályák

A Duna budapesti szakaszán tilos a jetski és a vízisí használata. Az utóbbi sportág igényeinek kielégítésére budakalászi Omszki-tavon, valamint Dunaharasztiiban is épült wakeboard- és vízisípálya. Ez a világszerte elterjedt megoldásnak megfelelően kábeles vontatású körpálya a mederben elhelyezett tartópilonokkal. Zaj- és környezetterhelést nem okoz, de kizárólagos használatú állóvizet igényel, amelyet egy időben viszonylag kevesen vehetnek igénybe. Megközelítéséhez közúti kapcsolat és parkoló szükséges. Ilyen létesítmény számára a budapesti folyamszakaszon a Bolgárkertész-öböl vagy a Hajógyári-öböl északi vége javasolható, természetesen azok fejlesztésének függvényében.

III. A KÖZTERÜLET-HASZNÁLAT REFORMJA

A partkapcsolattal megvalósítható vízen zajló tevékenységek engedélyezési rendszere közterület-terhelés, városkép, közösségi funkció, környezetvédelem, pénzügyi mutatók, személy- és vagyonbiztonság stb. szempontjából főváros területén jelenleg átgondolatlan és korszerűtlen.

III.1. Helyzetkép

III.1.1. Igazgatási rendszer és tulajdonviszonyok

A Duna nemzetközi víz, melynek viszonyait nemzetközi egyezmények szabályozzák. A Duna medre a törvény erejénél fogva a Magyar Állam kizárólagos tulajdonában¹ van, annak fővárosi szakasza a Közép-Duna-völgyi Vízügyi Igazgatóság (KDVVIZIG) vagyonkezelésében² áll, a mederhasználat szabályait kormányrendeletek szabályozzák³. A KDVVIZIG a kormány által kijelölt vízügyi igazgatási szervként alaptevékenységei között az ár- és belvízvédelemmel összefüggő tevékenysége mellett ellátja a vízügy területi igazgatását és szabályozását. A mederhasználati vízilétesítmények létesítéséhez a tulajdonos államnak a kikötő létesítésének tervezett helyére szóló mederhasználati engedélyre van szüksége, mely a mederhasználat jogának és a használat ellenértékének⁴ szerződésben történő rögzítésével valósul meg. A mederhasználati szerződések megkötésének szabályait kormányrendelet szabályozza.⁵

A KDVVIZIG a fővárosi Duna-szakaszon létesülő úszóműves kikötők engedélyezési eljárásában a benyújtott tervdokumentáció tekintetében kifejezetten a Nemzeti Közlekedési Hatóság Útügyi, Vasúti és Hajózási Hivatalánál mint az I. fokú hajózási hatósági szervénél⁶ lefolytatandó engedélyezési eljárásokban való felhasználás céljából vagyonkezelői állásfoglalást (hozzájárulást) ad ki. A KDVVIZIG gyakorlatában a kiadott állásfoglalás (hozzájárulás) része az az előírás, mely szerint az adott kikötő engedélyese a létesítési engedély jogerőre emelkedését követően köteles mederhasználati szerződést kötni a KDVVIZIG-gel. A mederhasználati szerződések érvényességi idejét a gyakorlatban a hajózási hatóság által kiadott engedélyek érvényességi idejével szinkronban állapítják meg.

¹ 2011. évi CXCVI. törvény a nemzeti vagyonról, 1. melléklet

² 1995. évi LVII. törvény a vízgazdálkodásról

³ 147/2010 (IV. 29.) és 120/1999 (VIII. 6.) Korm. rendeletek

⁴ A mederhasználati díj mértékét a 10/2009. számú igazgatói utasítás alapulvételével határozza meg a KDVVIZIG

⁵ 120/1999. (VIII. 6.) kormányrendelet a vizek és a közcélú vízilétesítmények fenntartására vonatkozó feladatokról

⁶ 263/2006. (XII. 20.) kormányrendelet 7. § (2) 10.

A fővárosi viszonyok között a leggyakoribb kikötői forma a rakparti közterületekhez rögzített pontonkikötő (úszóműves kikötő). Ennek jellegzetessége, hogy a vízen úszó móló szolgál a hajók kikötésére, az úszómű és a szárazulat között pedig egy bekötőhíd teremti meg a kapcsolatot a személyek és/vagy áruk mozg(at)ására. A dunai úszóműves kikötőlétesítmények jellegzetessége, hogy a kikötői művek egyben a part és a vízterület egymástól eltérő tulajdonú területeit kötik össze egymással, a móló a mederfenékhez általában nincs rögzítve, a parthoz viszont többszörösen: a folyásirányra merőleges erőhatások elnyelésére magán a bekötőhídon túl jellemzően két támtartó dorong szolgál, míg a párhuzamos erőhatásokat a széleken 2 egymáshoz képest széttartó és 2 középsíkban kereszteződő acélsodrony közvetíti a parti kikötőbakokhoz.

A meder vonatkozásában az állam tulajdona és így a KDVVIZIG vagyonkezelése a teljes szakaszon kizárólagos, a csatlakozó partok tulajdonjoga Budapesten túlnyomórészt a Főváros és a kerületek között oszlik meg.

Az Országgyűlés 2012. novemberben törvényben⁷ rögzítette, hogy

„a fővárosi kerületi önkormányzatok tulajdonában álló, a Duna partvonalával közvetlenül határos

a) budai és pesti alsó rakparton lévő ingatlanok, valamint kikötőhelyek és kikötői infrastruktúra,

és

b) az a) pont alá nem tartozó, nagyhajók fogadására alkalmas kikötőhelyek és kikötői infrastruktúra

2013. január 1-jével az egységes városkép kialakítása és a közlekedés fejlesztése érdekében ingyenesen a fővárosi önkormányzat használatába kerülnek.”

A törvény előírja, hogy a kerületi és a fővárosi önkormányzat – az érintett ingatlanok helyrajzi számát is tartalmazó – közös kérelme és megállapodása alapján jegyzi csak be az ingatlanügyi hatóság a fővárosi önkormányzat javára a használati jogot.

A használat joga szolgalmi jellegű jogosítvány: továbbadása kizárt, üzleti hasznosítása erősen korlátozott. Az ingatlan-nyilvántartási bejegyzés az érintett kerületi önkormányzattal közös kérelemre indul meg, melyet a fővárosi és kerületi önkormányzat között létrejövő írásos megállapodásaik közgyűlési (testületi) elfogadását követően kerülhet. A használati jog mielőbbi bejegyzése érdekében is sürgető az egyes kerületi tulajdonú partszakaszok funkciójának

⁷ 2012. évi CXC. törvény egyes ingatlanok fővárosi önkormányzat részére történő átadásáról, valamint önkormányzatokat érintő egyes törvények módosításáról

meghatározása, az illetékes kerületi önkormányzattal a parthasználatra vonatkozó megállapodások megkötése. A kikötői infrastruktúra – bár csak elenyésző mértékben lehet kerületi tulajdonban – feltérképezésére a kerületekkel történő tárgyalások keretében kerülhet sor.

A törvény egyúttal az épített környezet alakításáról és védelméről szóló törvényt (Étv.) is módosítja, s bevezeti a Fővárosi rendezési szabályzat (FRSZ) kötelező fővárosi önkormányzati rendeletet. Az építési törvény fogalommeghatározásai közé illesztett módosítás⁸ alapján a jövőben egyenesen a fővárosi önkormányzat határozza meg a **Duna főmedrével határos telkek rendeltetését** is. Az egyes nem fővárosi tulajdonú telkek rendeltetésének meghatározásakor (az FRSZ rendelet szintjén történő rögzítésekor) a vonatkozó ingatlan tulajdonos kerületi önkormányzattal kötött használati jog tartalmát rögzítő megállapodás hasznos támpontként szolgálhatnak.

A közhiteles ingatlan-nyilvántartási térképek és a természetbeni állapot között egyébként sokhelyütt eltérés tapasztalható (a meder és a szárazulat találkozási vonala, az eltérő tulajdonban lévő ingatlanok határai stb.), mely magában hordozza jogviták lehetőségét és jogbizonytalanságot okozhat. Amellett az egyes kerületi tulajdonban álló rakpartok közterület-üzemeltetési, katasztrófavédelmi, -elhárítási, személy- és vagyonbiztosítási stb. feladatait a Fővárosi Önkormányzat látja el, ezzel összefüggő kiadásai a tulajdoni viszonyok ellenére a főváros költségeit növelik. A kerületi tulajdonban álló ingatlanokra vonatkozó használati jog ingatlan-nyilvántartási bejegyzését megelőzően születő megállapodásokban rögzíteni javasolt a használati jog részletes tartalmán túl az egyes kerületi tulajdonú ingatlanokon keletkező költségek viselésének szabályait is.

Elszórtan léteznek az ingatlan-nyilvántartásba bejegyzésre váró fővárosi tulajdonjogok is, melyek rendezése a használati jogosultság bejegyzését megelőzően feltétlenül szükséges, néhol a használati jog bejegyzését okafogyottá is teheti. Külön kiemelendő a stratégiai helyzetben lévő fővárosi tulajdonú rakparti ingatlanok közül például az V. kerület Belgrád rakpart, 23817/1-3 helyrajzi számok, melyek tulajdonjogi sorsát a Fővárosi Önkormányzat és az V. kerületi Önkormányzat már szerződésben rendezte, azonban a megállapodások végrehajtása eleddig nem történt meg.

⁸ 1997. évi LXXVIII. törvény 2. § 35. Fővárosi rendezési szabályzat: a fővárosban a településrendezés és az építés összehangolt rendjének biztosítása érdekében az országos szabályoknak, valamint a főváros településszerkezeti tervének megfelelően a területfelhasználási egységek beépítési sűrűségét, meghatározott területek épületmagasságát, a fővárosi infrastruktúra területbiztosítását, valamint a Duna főmedrével közvetlenül határos telkek rendeltetését megállapító fővárosi önkormányzati rendelet, amely telekalakítási és építésjogi szabályozási elemeket nem tartalmaz.

III.1.2. Közterület-használati szabályozás

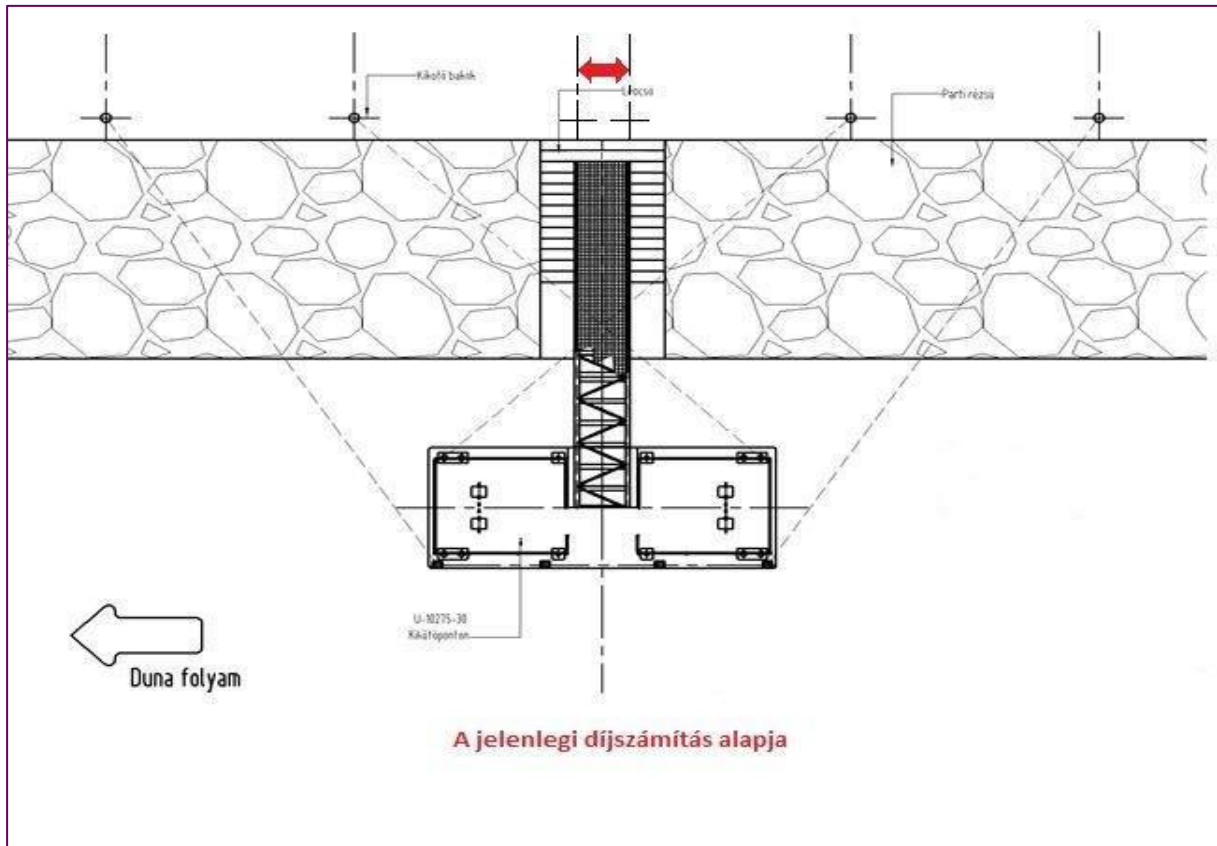
A rakpartokon zajló kereskedelmi és gazdasági tevékenység a közterület gyalogosforgalom számára átadott részének igénybevételével, eredeti funkciójának sérelmére történik. A közterület rendeltetésétől eltérő használatához a Közgyűlés rendelete alapján – Budapest teljes területén, így a rakparti közterületeken is – a tulajdonos hozzájárulása és a hozzájárulást is tartalmazó írásbeli szerződés megkötése (együtt: közterület-használati hozzájárulás)⁹ szükséges.

A fővárosi tulajdonban álló közterület használatának átengedése a Fővárossal kötött használati megállapodásban is rögzített, rendeletben meghatározott ellenérték fejében történik. A közterület-használat díját általában az elfoglalt terület nagysága és az adott terület övezete befolyásolja, ám a rakpartok a vízzel való kapcsolatuk miatt közterületi szempontból különös helyzetben vannak. A rakparti kikötők közterület-használati díjszámítása a főváros tulajdonában álló közterületeken jelenleg az övezetek és a közforgalom-üzemi forgalom (valójában kereskedelmi tevékenység) jellemzői alapján, rögzített díjtábla alapján zajlik, a közterület-használat során általánosan használt terület alapú díjszámításról nem beszélhetünk.

A vízen egyhelyben úszó mólók (úszóművek) a mederrel semmilyen kapcsolatban nincsenek. A parthoz rögzítésük csak a közterület változatos igénybevételével, annak közvetlen sérelme árán oldható meg. Az úszó mólók legalább 7 ponton jelentős építés árán (4 acélköpenyes kikötőbak legalább 1 m³ betonalapozással, 2 dorongfészek, 1 hídfészek) állandó jelleggel rögzülnek – a főváros területén jellemzően műemléki épített rakpartokhoz. Ezek a helyeken nyeli el a rakpart az összes, kikötőlétesítményt érő önmagában is igen jelentős és szélsőséges értékek között állandóan ingadozó erőhatást. Az erőhatásokat a jelenlegi hajós gyakorlatban általában háromféle eszköz közvetíti: 4 db acélsodrony, 2 db acél támtartó dorong és a partkapcsolatot létrehozó acélhíd. A pontonhoz kikötő hajók biztonsági okokból gyakorta maguk is kikötnek a parthoz, jellemzően lényegesen feljebb, mint a pontonokat legtávolabb kikötő acélsodrony.

Ennek ellenére a közterület-használat díját a Főváros hatályos közterület-használati rendeletének 2. számú melléklete alapján **a mólót a parttal összekötő híd rakparti hídfészkének hossza határozza meg**. Ez az érték többnyire minden pontonkikötő esetén azonos (~3 folyó méter).

⁹ 59/1995. (X. 10.) Főv. Kgy. rendelet a fővárosi közterületek használatáról és a közterületek rendjéről



A jelenlegi struktúra

- nem veszi figyelembe az úszómű kikötéséhez szükséges parthosszt vagy -területet, amely jóval túlmutat a híd által elfoglalt területen;
- érzéketlen az olyan közterület-terhelési különbségekre, mint hogy mekkora hajó köt ki az úszóműnél, hány utas szállhat partra, áru- vagy személyforgalom a jellemző, állandó vagy ideiglenes jelleggel kiköthet-e más hajó, van-e közműigénye, termelődik-e kommunális hulladék stb;
- csak három területi kategóriát különböztet meg aszerint, hogy a Hungária körúton vagy a Nagykörúton belül található-e a kikötő;
- csak kétféle funkciót ismer: közforgalmú (nyilvános) és üzemi (magáncélú) kikötőt.

6. Dunai rakparthasználat ¹⁰				
a. Közforgalmú				
Városhatár - Árpád-híd	Ft/ fm/hó	-	9 000	- -
Árpád-híd - Margit-híd	Ft/ fm/hó	-	15 000	- -
Margit-híd - Szabadság-híd	Ft/ fm/hó	-	36 000	- -
Szabadság-híd - Rákóczi híd	Ft/ fm/hó	-	15 000	- -
Rákóczi híd – Városhatár	Ft/ fm/hó	-	9 000	- -
Margitsziget	Ft/ fm/hó	45 000	-	- -
Hajógyári-sziget	Ft/ fm/hó	-	15 000	- -
b. Nem közforgalmú (üzemi) állóhajó vagy úszó létesítmény				
Városhatár - Árpád-híd	Ft/ fm/hó	-	18 000	- -
Árpád-híd - Margit-híd	Ft/ fm/hó	-	42 000	- -
Margit-híd - Szabadság-híd	Ft/ fm/hó	-	99 000	- -
Szabadság-híd - Rákóczi híd	Ft/ fm/hó	-	42 000	- -
Rákóczi híd –Városhatár	Ft/ fm/hó	-	18 000	- -
Margitsziget	Ft/ fm/hó	126 000-	-	- -
Hajógyári-sziget	Ft/ fm/hó	-	42 000	-

Nem meglepő, hogy a fővárosi tulajdonban és kezelésben lévő partokon képződő bevétel még a 2011. évi általános díjemelés hatására sem haladja meg az évi 100 millió forintot. A jelenlegi, hasznosítás szempontjából kevésbé optimalizált rendszer a fejlesztési tartalékképzésre alkalmatlan, nem önfenntartó. Önmagában a Fővárosi Csatornázási Művek árvízvédelmi tevékenységének költségei – melyek fővárosi és kerületi tulajdonú közterületeken egyaránt jelentkeznek – az elmúlt

¹⁰ 59/1995 (X. 20.) Főv. Kgy. rendelet, 2. sz. melléklet

hat év átlagában meghaladják az évi 250 millió forintot, **tehát a közterület-használat átengedéséből származó bevételek még az árvízi védekezés költségeit sem fedezik!** Ezenfelül a Fővárosnak évente több tízmillió Ft kiadást jelent a közutak fenntartása (útburkolat kátyúzása, nagyfelületű javítása, útburkolati jelek fenntartása, árvízi lezárások stb.), valamint további kiadások jelentkeznek a köztisztasággal kapcsolatos feladatokból és más tételekből.

A rakparti közterület-használat átengedéséből származó fővárosi bevételek (nyilvános iparági árbevétel-adatok szerint a közterületek továbbhasznosításából – kikötők, állóhajók bérbaadásából és működtetéséből – származó bevételek ~5-7 %-ára tehetők. Ez a Főváros számára kedvezőtlen gyakorlat azonnali felülvizsgálatra szorul, a rakparti engedélyesek díjának a tevékenység közterület-terhelésének mértékével arányos díjrendszer bevezetésével legalább 13-17 %-ra javasolt korrigálni. Összehasonlítva a főváros egy kikötő közterület-használati díjából befolyó bevételt a kikötők üzemeltetőinek fizetett kikötői díjakkal feltűnő aránytalanságot látunk:

- a) a Főváros havi bevétele egy V. kerületi kikötő közterület-használatából: **137.160 Ft/hó**;
- b) egy V. kerületi kikötő használatának díja (egy átlagos méretű utasszállító hajót figyelembe véve): 90.000 Ft/nap, azaz **2.700.000 Ft/hó** (6-24 órás várakozásnál, teljes kihasználtságnál).

III.1.3. Mederhasználati szabályozás

A Főváros (vagy az adott kerület) mint közterület-tulajdonos tulajdonosi hozzájárulásának meglétét az állami tulajdon vagyongazdálkodója (KDVVIZIG) csak a vagyongazdálkodói hozzájárulás kiadásánál vizsgálja. A tulajdonosi hozzájárulás alapján lehetőség nyílik a mederhasználati jogok megszerzésére is, azonban a **mederhasználati megállapodás nem veszi érvényét a közterület-tulajdonos hozzájárulásának visszavonása** esetén sem. Ez a gyakorlatban visszaélésekre vezet, súlyosan sérti az önkormányzat és az állam érdekeit egyaránt.

A mederre vonatkozó vagyongazdálkodói és a csatlakozó szárazulat tulajdonosának közterület-használati (parthasználati) hozzájárulásainak együttes megléte a kikötő létesítéséhez szükséges engedélyezési eljárás¹¹ lefolytatásának feltétele. A közterület-használati hozzájárulás megléte értelemszerűen a kikötőüzem fenntartása idején is folyamatosan és zavartalanul szükséges. A kikötő létesítéséhez és fenntartásához egyaránt szükséges, hogy mind a part, mind a vízterület tulajdonosa hozzájáruljon kezdetben a kikötő megépítéséhez és hozzájárulásukat a kikötő fennállásának teljes idejére is

¹¹ 50/2002. (XII. 29.) GKM rendelet a kikötő, komp- és révátkelőhely, továbbá más hajózási létesítmény létesítéséről, használatbavételéről, üzemben tartásáról és megszüntetéséről

fenntartsák. **A jelen rendszerben azonban a parthasználat és a mederhasználat engedélyei nem együtt élnek, hanem a mederhasználat engedélye a kiadás pillanatában elválik a csatlakozó part tulajdonosi hozzájárulásától és önálló hosszú távú (<15 év) jogot keletkeztet, függetlenül a parttulajdonos későbbi esetleges eltérő szándékaitól.**

A gyakorlatban tehát lehetséges, hogy egy időben különböző jogosultjai (engedélyesei) legyenek egy adott szakaszon az állami tulajdonú meder és ugyanazon szakaszon a csatlakozó önkormányzati tulajdonú rakparti közterület használatának. Ebből az következik, hogy amennyiben a mederhasználat jogai spekulációs vagy egyéb céllal magánbefektetőkhez kerülnek, az önkormányzat saját közszolgáltatásai (pl: közforgalmú kikötő létesítése, üzemeltetése) ellehetetlenülhetnek. **Végső soron az önkormányzati vagyon kezelője harmadik fél által, az állami vagyon kezelőjének felhasználásával válik kijátszhatóvá.**

III.2. A szabályozás felülvizsgálata

III.2.1. Kikötői osztályok és díjszámítás

Fővárosi szempontból elemi érdek a parti közterület-használat újraszabályozása a partkapcsolatot igénylő összes engedélyezhető tevékenység közterületi szempontú definiálásával. A rakpartok a vízzel való kapcsolat miatt közterületi szempontból különös helyzetben vannak. A partkapcsolatot igénylő vízben zajló tevékenységek végzéséhez a rakparti közterületek igénybevételére van szükség.

A közterület-használat tényének és jellegének a víziközlekedésről szóló törvény (2000. évi XLVII. tv.) alapján történő megállapítása *önmagában* nem alkalmas a vízben zajló eltérő intenzitású tevékenységekből fakadó eltérő tartalmú közterületi terhelések közötti különbségtételre, mert a törvény a hangsúlyt a *vízi* közlekedésre helyezi.

A javasolt új rendszerben a közterület-használat fővárosi díja a jövőbeni kérelmezők, az állami- és önkormányzati hatóságok részére átláthatóan, meghatározott, fix szorzóalap három különböző együtthatóval való súlyozása útján képződik. A három együttható:

- 1.) a kikötő létesítményt megillető parti és vízterület,
- 2.) kikötői osztály,
- 3.) az adott partszakasz fekvése

rendre a közterület-terhelés, a folytatni kívánt főtevékenységgel okozott terhelés és a földrajzi elhelyezkedésből fakadó értéktöbblet arányos kifejeződését szolgálja a közterület-használat díjában.

Az 1.) együttható, a vízi létesítmények méretei és egyes létesítményekhez történő további úszólétesítményes kikötések általi vízterület-foglalások között igen jelentős eltérések vannak. Az elfoglalt vízfelület nagysága az NKH kikötőlétesítési engedélyokiratából egyértelműen megállapítható.

A 2.) együttható alapja a különféle funkciókból eredő környezeti terhelés pl. teheráru-szállítási igény, parkolás, gyalogos megközelítési igények, hulladékszállítás, zajkibocsátás, személy- és vagyonbiztonsági intézkedések, városképi hatás, valamint az adott rendeltetés közhasznúságának mérlegelésével képzett viszonyszám. Az összesen 18 kikötői osztály magában foglal minden olyan funkciót, amelyet a budapesti Duna-szakaszon valahol el lehet helyezni.

A területi elhelyezkedés már a korábbi díjszámításnak is az alapját jelentette. A 3.) együttható az egyes partszakaszok turisztikai-gazdasági potenciálja függvényében változik, értelemszerűen a belvárostól távolodva csökkenő szorzókkal. Budán 19, Pesten 16, a Ráckevei-Duna mentén további 5 ilyen övezetet javasoltunk.

Az egyes partszakaszokon a különböző osztályokba tartozó kikötők elhelyezése támogatható, vagy a parthasználati, természeti, városképi vagy közlekedési elvárások alapján korlátozható. A funkcionálisan oda nem illő úszólétesítmények működése 1-2 éves átmeneti időtartam alatt kivezetendő, így rövidtávon felszámolható.

Célszerű az egyes együtthatók időközönkénti felülvizsgálata. E rendszerben díjkezdvezményekre is nyílik lehetőség, például egy önkéntes arculati-városképi kódex megteremtésével az ehhez történő csatlakozás vagy környezetvédelmi beruházások megvalósítása révén stb.

A közterület-használat részletes szabályozása szempontjából a javasolt kikötői osztályok alkalmasak az egyes partszakaszok és funkciók normatív eszközökkel történő megkülönböztetésére, továbbá a kikötői díjak számítására az állam hatósági feladatainak¹² sérelme nélkül.

A későbbiek során kifejtett hasznosítási eszközök végrehajtásának sine qua non feltétele az egyes partszakaszokon lehetséges és/vagy tiltott funkciók fővárosi meghatározása. Az eltérő funkciókból fakadó sajátosságok eltérő közterület-terhelést jelentenek. Az eltérő funkciókból fakadó jellemzően alapszolgáltatási igények egyúttal eltérő infrastrukturális feltételek teljesítését kívánják meg az adott partszakaszon (autóbuszok parkolása, változó nagy ingadozású energiaigény ellátása parti hálózatról, hulladékkezelés, személy és vagyonbiztonság fenntartására kapcsolódó közterület szabadon hagyása, közmű-infrastruktúra használata stb.).

¹² 2000. évi XLII. törvény a vízi közlekedésről

A kikötői osztályok képzése egyúttal az egyes partszakaszok funkcionális felosztásához is eszközt ad az engedélyező hatóság kezébe. Az egyes szakaszokon preferált funkciókhoz tartozó feltételek teljesítése az infrastrukturális fejlesztések irányát és mértékét is kijelöli (pl. szállodahajó-kikötő létesítéséhez erősáramú vezetékek, víz- és csatornacsatlakozás kialakítása, gyalogos megközelítés biztosítása stb.) Az egyes partszakaszegységekre engedélyezhető konkrét funkciók meghatározása a piac szereplői számára kiszámíthatóvá és tervezhetővé teszi a beruházásokat.

A közterület-használat új normájának alkotásakor az is cél, hogy amennyiben valamely funkció infrastrukturális feltételei nem teljes körűen biztosítottak, de a várospolitikai engedélyezhetőnek és díjszámítás szerint árazottnak kívánja elismerni, akkor a funkció meghonosításához feltétlenül szükséges fejlesztések műszaki feltételeit az érdekelt fél megismerhesse. Általánosságban: az egyes partszakaszok speciális adottságaira is figyelemmel minden eljárási résztvevő számára jól azonosíthatóak legyenek az alapvető műszaki paraméterek, a kívánt személy- és vagyonbiztonsági feltételek.

Amennyiben a rakparti közterület-használat engedélyezési rendszere változatos fejlesztői igényeket képes értékelni, az várhatóan jótékony hatást gyakorol a magántőke aktivitására, ami utóbb a közterület-hasznosításból befolyó bevételeket is emelheti.

A javasolt rendszer a BFFH jelenlegi működési rendjének érdemi módosítása nélkül bevezethető, hiszen továbbra is a Városképvédelmi Bizottság, illetve a Közterület-használati Osztály kezében maradna a Duna-partokon zajló tevékenységek felügyelete. Az új közterület-használati szabályok közgyűlési elfogadásának javasolt időpontja 2013. március 31., hatályba lépésüké április 30.

III.2.2. Együttműködés a KDVVIZIG-gel

A jelenlegi mederhasználati szabályozásból eredő anomáliák megelőzése céljából a Fővárosnak célszerű intézményes együttműködést kialakítania a Közép-Duna-Völgyi Környezetvédelmi és Vízügyi Igazgatósággal (KDVVIZIG) a mederhasználati és a közterület-használat tulajdonosi hozzájárulásainak koordinált kiadásáról. A hozzájárulások kiadásának összehangolásával az állam és az önkormányzat bevételeinek együttes növekedése érhető el. Az együttműködés többféleképpen, változatos eszközökkel képzelhető el (halasztott hatálybalépés, szakhatósági együttműködés, közös vagyonkezelés stb.).

IV. FŐVÁROSI KIKÖTŐHÁLÓZAT KIALAKÍTÁSA

IV.1. Vagyongazdálkodási célok

A budapesti folyamszakaszon a korábbi évtizedekben szétaprózott és koncepció nélkül működő kikötő-üzemeltetési gyakorlat alakult ki, ami csak az érdekelt kis- és középvállalkozások túlélését teszi lehetővé, koordináció és többletforrások nélkül azonban előrelépésre nem ad lehetőséget. A Fővárosnak azonban elemi érdeke a ma gyakorlatilag parlagon heverő vagyonelemek jövedelmező hasznosítása, vagyis

- a tulajdonosi érdekek érvényesítése,
- az optimális hasznosítás révén az elérhető legnagyobb bevétel realizálása,
- a hasznosítás révén a kikötők környezetének értéknövelése, ezáltal saját vagyonának gyarapítása.

Az előző fejezetben leírtakból is látható, hogy a Fővárosra önmagában a közfeladatok ellátása is évről-évre olyan jelentős terhet ró, melyeket a rakpartok hasznosításából származó bevételek nem képesek fedezni. Ellentmondásos és feltétlenül felszámolandó az a gyakorlat is, hogy a mederhasználat és a parthasználat engedélyeseinek lehetséges szétválása lényegében az állam és az önkormányzat érdekeinek egymással szembeni kijátszásához vezet.

A bevételek és a kiadások közötti rést már rövid távon csökkenteni kell, és középtávon meg kell teremteni annak a feltételeit, hogy a felmerülő költségek az üzemeltetési bevételekből megtérüljenek, illetve a bevételek egy része a későbbi fejlesztésekhez is hozzájárulhasson. A rakparti infrastruktúra fejlesztési forrásigényének biztosítására a rakparti közterület-használat átengedésének szabályait, a kikötő létesítés engedélykiadásának eljárását és – az előzőekkel szoros együttműködésben – a mederhasználat engedélykiadási rendszerét egyaránt érintő hasznosítási reformra van szükség. A hasznosítás új modelljének bevezetését megalapozó reform alapelve, hogy teret enged a közösségi (kerületi és fővárosi) tulajdonon keresztül a főváros forrásaiból fenntartott, így értelemszerűen fővárosi tulajdonú gazdasági társaságok térnyerését szolgáló piacképes és jövedelemtermelő minőségi szolgáltatás-kínálat meghonosítására. Ezen modell sikerességét igazolja több közismert nyugat-európai és hazai önkormányzat példája (lásd a IV.2. fejezetben!).

A közterület-használat reformja mellett a hasznosítás kérdése az alábbi három pont köré rendezhető:

- a) sétahajók részére ki- és beszálló kikötők üzemeltetése,

- b) sétahajó kikötő (üzemi kikötőbázis) fővárosi létesítése és üzemeltetése,
- c) saját szállodahajó kikötő(k) fővárosi létesítése, üzemeltetése és kapcsolódó szolgáltatások bevezetése;

Amikor a rakpart, illetve az egyéb partszakaszok fejlesztéséről beszélünk – akár csak a vagyongazdálkodási szemléletű, akár a komplex, városfejlesztési szemléletű beavatkozásokat nézzük – figyelembe kell venni azt, hogy a beavatkozások számos szereplő érdekeit érintik. A sokszor eltérő érdekek közös nevezőre hozása minden fejlesztés esetében megfogalmazható cél lehet.

Ugyancsak célként fogalmazható meg, hogy a rakpartok hasznosításából származó bevételek lehetőség szerint a keletkezés helyén, azaz esetünkben a rakpartokon legyenek visszaforgatva a fejlesztésbe, ami a jelenleg fennálló hasznosítási és üzemeltetési gyakorlat új alapokra helyezését igényli. Transzparens, az egyes érdekeltek szempontjából ténylegesen átlátható, ezáltal hosszútávon fenntartható fejlesztési-üzemeltetési modellt kell megalapozni, mely az egyes hajózási szolgáltatók számára egyenlő esélyeket teremt a parti funkciókhoz való hozzáférésben.

A főváros kikötői rendszerének kiépítését a 2013. április 30-án egységesen lejáró rakparti közterület-használati engedélyek teszik lehetővé. Az egyes kikötői helyszínek meghatározásakor figyelemmel voltunk a fővárosi önkormányzat rakparti tulajdonjogaira is, így a kerületekkel való egyeztetések eredményétől függetlenül a program egy jelentős része rövid határidővel, határozott politikai szándék esetén akár a 2013. évi turisztikai szezonban megvalósítható.

A kikötők területbiztosítása éppen ezért nem halasztható tovább: az egyes kikötők üzemeltetéshez szükséges átmeneti időszak alatt a fővárosi kikötői érdekek szempontjából közömbös, közterület-használat szempontjából azonban továbbiakban is elsőrangú érdekeket jelentő partszakaszok (közterületek) újraosztása is biztonsággal megvalósítható.

IV.2. Működő példák

IV.2.1. Bécs

Bécs a Duna legnagyobb személy- és teherkikötője; évente mintegy 1700 cargo hajó köt itt ki. A Wiener Hafen Group a Wien Holding részeként – melynek 100%-os tulajdonosa Bécs önkormányzata – három kikötőt (Freudenau, Albern és Lobau Ölterminal) és a hozzá kapcsolódó infrastruktúrát kezeli és üzemelteti. A társasághoz tartozik a személyhajó kikötők kezelése is a Wiener Donauraum leányvállalaton keresztül.

A folyami szállodahajó-forgalom kb. 200.000 fő/évente, ami 3.500 hajó kikötését jelenti. Ezzel egyidejűleg jelentős a helyi érdekeltségű hajójáratok volumene a DDSG Blue Danube Schiffahrt GmbH-n keresztül, mely a bécsi kikötőtársaság 50%-os tulajdona. A Twin City Liner távolsági hajójáratok Bécs és Pozsony között évi 120.000 utast szállítanak. A személyhajó kikötő teljes éves forgalma 400.000 fő.

2002-ben vásárolta meg a város a bécsi kikötőtársaságon keresztül a személyhajózási központnak szánt területet az osztrák államtól, és ekkor alapította meg a Wiener Dunauraum projektársaságot. 2003-ban a személyi kikötő hajóforgalma éves szinten 2.900 hajó volt, melynek eredményeképp 129.000 turista látogatott a városba. Az előbbi számok 2008-ra 4.400 hajóra és 380.000 főre emelkedtek. Egy új épületegyüttes kialakításával a szolgáltatások köre is jelentősen bővült.

2010-ben nyitott meg a belvárosi új kikötőállomás, a Schiffstation Wien City, mely remek éttermeivel egyben közkedvelt találkozóhely is lett. A komplexumban konferenciaközpont is található. Bécs kapujában egy további jelentős kikötő beruházást terveznek.

Szolgáltatásaik: szállodahajó-kikötés, víz-, áram- és szemétszállítás (a partról). A szolgáltatási díjak több tételből állnak, és eltérnek fő- és mellékszezonban. Felszámítanak :

- kikötői díjat be- és kiszállításra, tartózkodásra a hajó összterülete alapján,
- helypénzt az elfoglalt vízfelület alapján,
- áthaladási pénzt minden utas után,
- ellátási díjat az igénybevett szolgáltatásokért.



IV.2.2. London

A brit fővárosban a közlekedésszervező (Transport for London) rendeli meg a temzei charterkikötők üzemeltetését és városon belüli személyhajójáratot mint közszolgáltatást a London River Services köztulajdonú társaságtól. A London River Services kikötői szolgáltatásokat végez: piaci alapon kikötési lehetőségekkel, rendszerbe foglalt városon belüli kikötők üzemeltetésével biztosítja a Temzén szolgáltató turisztikai magánhajójáratok piacképességét.

A londoni olimpiát megelőző időszakban jelentős fejlődésen ment keresztül a London és vonzaskörzetét érintő személyhajózás. Elektronikus jegyrendszerrel elérhető agglomerációs és belső városrészeket összekötő hajójáratok egyaránt sikeresen üzemelnek.

A hajózás és rakparti szolgáltatások fejlődésének legújabb fejezete a 2009. áprilisában elfogadott, széles körben támogatott, állami, többszintű önkormányzati, és piaci szereplők által névvel és szervezettel vállalt ún. River Concordate (körülbelül: a politikai és gazdasági döntéshozók közös fejlesztési szándéknyilatkozata), melynek ünnepélyes aláírása és a Transport for London által megalkotott Thames Pier Plan egyidejű nyilvános bemutatása nyitotta meg a londoni rakpartfejlesztések új korszakát.

IV.2.3. Mohács

A Mohácsi Városgazdálkodási és Révhajózási Kft. 100%-os önkormányzati tulajdonban van, alaptevékenysége a városi közszolgáltatások üzemeltetése. Mohács földrajzi és infrastrukturális adottságaira figyelemmel a vízi tevékenység a személyszállítás (komp- és révátelés) mellett kiterjed a szállodahajók fogadására kiépített kikötők üzemeltetésére is. A kikötői szolgáltatások terén a cégnek helyben egy versenytársa van, a MAHART Passnave Kft. Mindkét társaság évi 150-150 szállodahajót fogad, ehhez járul még az MVR Kft. esetében a határellenőrzés is.

A város önkormányzata tehát saját városüzemeltető társaságába helyezte el a révhajózással kapcsolatos tevékenységeit, melynek keretében az vízi személyszállítással és kikötő-üzemeltetéssel kapcsolatos feladatokat egyaránt ellát. A tevékenységért a társaságon belül kialakított önálló divízió felel. A divízióon belül részben elkülönült szállodahajó-kikötő üzemeltetési üzletág gondoskodik a szállodahajók kikötésének, vízvételzésének és személyszállításának biztosításáról. Erre két kiépített kikötőhellyel rendelkezik.

Az egyes szolgáltatások díja 2012-ben:

- kikötés 220 €/nap,
- szemétszállítás 16 €/m³,
- ivóvíz 2.5 €/m³.

A szolgáltatások közül hiányzik az áramellátás, mivel egyelőre nem rendelkeznek a szükséges teljesítményű generátorokkal.

IV.3. Szervezeti javaslatok

Az előző fejezet példáiból kitűnik, hogy a Főváros a leghatékonyabban saját tulajdonú cégén keresztül tud belépni a kikötő-üzemeltetési piacra. Ez a modell átlátható, a piac igényeihez gyorsan alkalmazkodó, megfelelő rugalmasságú és kiszámítható fejlődést biztosít. A tulajdonos stratégiai kérdésekben (mely partszakaszon milyen tevékenység végezhető, a bevételek milyen fejlesztésekre fordítódjanak stb.) politikai döntésein keresztül képes befolyásolni a működést, a felügyelőbizottságon és az éves beszámolón keresztül az ellenőrzés is biztosított.

A bevételek jelentős része a szolgáltatások minőségének emelésére fordítódik, ami azonnali látványos javulást eredményez a dunai közszolgáltatások és az alapinfrastruktúra szintjein. A szervezet alkalmas európai uniós projektek generálására és azok megvalósításának menedzselésére is.

A feladat közlekedési jellegére való tekintettel a szervezésére a BKK-t, üzemeltetésére a BKK Közutat tartjuk a legmegfelelőbb szervezetnek. A BKK Közút jelenleg is közszolgáltatási szerződés alapján látja el a budapesti Duna-szakasz hajózóútjának fenntartását. A személyforgalmi kikötők üzemeltetése sem idegen gondolat, hiszen a BKK vagyonkezelésében álló BKV Zrt. az elmúlt években is üzemeltetett kikötőket Budapest több pontján, emellett a cég 2012-ben EU-s forrásból öt meglévő kikötő fejlesztését és további három új kikötő létesítését valósította meg.

A kikötői igazgatást végző szervnek az induló időszakban szervezet- és infrastruktúrafejlesztés mellett számos, elsősorban közlekedési tematikájú, nem rutinjellegű szakmai feladatot kell elvégeznie. Ezek a teljesség igénye nélkül:

- szakmai egyeztetések lefolytatása a jelenleg kikötővel vagy hajóval rendelkező szolgáltató társaságokkal, szakmai szervezetekkel, állami szervekkel és hatóságokkal (Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, Nemzeti Közlekedési Hatóság, Közép-Duna-Völgyi Vízügyi Igazgatóság stb.)

- nemzeti és helyi jogszabálytervezetek előkészítése és véleményezése;
- parthoz kötődő speciális funkciók (lakó, élmény, sport, rekreációs stb.) műszaki feltételeinek meghatározása;
- alap infrastrukturális feltételek kiépítéséhez szükséges tervezés: víz, áram és szemétszállítási lehetőség biztosítása, akadálymentesítés, valamint gépjármű és autóbusz parkolóhelyek biztosítása;
- megfelelő számú üzemi kikötő és a kapcsolódó infrastruktúra (közművek, parkolás, őrzés) biztosítása;
- idegenforgalmi szempontból kiemelt szakaszokon ki- és beszálló kikötők biztosítása;
- egységes és átlátható kikötői igazgatás szervezetének kiépítése;
- személy- és vagyonbiztonság növelése (alacsonyabb költségigényű akciótervek rövidtávra);
- egységes arculat és minőségi követelmények (következetes és egységes szignalizáció stb.);
- általános karbantartási és üzemeltetési feladatok elvégzése.

IV.4. Javasolt fővárosi kikötőhálózat

IV.4.1. Belvárosi ki- és beszálló kikötők sétahajók számára

A séta- és rendezvényhajózás működőképességéhez szükség van olyan belvárosi kikötőkre, ahol az utasok ki- és beszállhatnak. A kikötők elhelyezkedése ma korántsem optimális, és mivel egy-egy cég kizárólagos tulajdonában vannak, kihasználtságuk is alatta marad az optimálisnak. A fővárosi tulajdonú sétahajó-kikötők hálózata részben a BKV meglévő hajóállomásaira, részben újonnan kiépítendő kikötőkre támaszkodhat, és a lehető legtöbb Duna menti idegenforgalmi helyszínhez, illetve a meglévő és javasolt szállodahajó-terminálokhoz is szervesen kapcsolódik.

A rendszer növelheti a városon belüli turisztikai hajózás népszerűségét, s az egyes parthoz közeli nevezetességek látogatását is megkönnyítheti. A városnéző hajók kikötői rendszere mások mellett lökést adhat a „hajós hop on hop off” szolgáltatásoknak is, együttműködésben a hasonló szárazföldi szolgáltatásokkal.

Városnéző hajók száma	50	db/év
Városnéző hajók ki- és beszálló kikötői	15	db/év
Kikötések száma (db/kikötő)	5	db/hajó
Átlagos kikötői díj	10.000	HUF/hajó
Városnéző hajók forgalmából becsült éves bevétel	12.500	eHUF/kikötő/év

IV.4.2. Üzemi és tároló kikötők

A belvárosi folyamszakaszon városképileg igen kedvezőtlen, egyben a használat szempontjából is problémás, hogy több frekvenciát partszakasz gyakorlatilag teljes egészében az egyes hajózási szolgáltatók tároló kikötőjeként használatos. Szinte teljes hosszában ilyen a XIII. kerületi Carl Lutz rakpart, de I. kerületi Batthyány tér környékén, valamint az V. kerületi korzó előtt is több üzemi jellegű kikötő működik. Ez a gyakorlat környezeti szempontból is gondot okoz, mivel a XIII. kerület esetében például érinti a margitszigeti víznyerő kutak védőövezetét.

Főleg a városnéző hajók üzemi céljainak kiszolgálására, elhelyezésére javasoljuk a városközponton kívül - célszerűen a XI. kerületi Albertfalván és az Újpesti-öbölben egy tárolást, őrsét, üzemanyag-feltöltést biztosító „hajóparkoló” létrehozását.

Városnéző hajók száma	50	db/év
Városnéző hajók üzemi kikötői	25	db/év
Kikötők kapacitása	2	hajó/kikötő
Üzemi kikötő havi díja	200.000	HUF/kikötő
Üzemi kikötők forgalmából becsült éves bevétel	2.400	eHUF/kikötő/év

IV.4.3. Szállodahajó-terminálok

Budapestnek elemi érdeke a lendületesen fejlődő kabinos turistahajó-üzletág kiszolgálása. Jelenleg hiányoznak a kulturált ki- és beszállítás, rakodás, feltöltés és tájékoztatás létesítményei (közmuvesatlakozások, turistabusz- és teherautó-parkolók, fogadóépület stb.), ezért a hajók ott-tartózkodása konfliktushelyzeteket okoz mind a lakosság, mind a rakparti utakon közlekedők körében. A Belgrád rakparti kikötőben rendelkezésre álló helyek száma már ma is alig elegendő a

növekvő forgalom számára, ráadásul a szűken vett belvárosban városképi és parthasználati szempontból sem szerencsés a kabinos hajók számának növelése.

Ahhoz, hogy a Főváros beléphessen erre a jövedelmező piacra, saját tulajdonú kikötőterminálra van szüksége, mely minden tekintetben képes kiszolgálni az oda érkező szállodahajókat. Mivel ehhez a fajta kikötői szolgáltatáshoz bizonyos fokú centralizáció mindenképpen szükséges, az idézett tanulmánytervvel összhangban (lásd II.7.1. fejezetben) két önálló terminál létesítését javasoljuk a belváros északi és déli peremén, melyek kiterjedésükben és infrastrukturális ellátottságukban megfelelnek a célnak, ugyanakkor közel esnek a kiemelt turisztikai célpontokhoz.

A déli **CET Terminál** a Közraktár utcával párhuzamos ferencvárosi partszakaszon jönne létre, ahol a függőleges partfal mellett 10 db 130 méteres hajó helyezhető el. A kiszolgáló funkciók a CET épületén belül elhelyezhetők, illetve máris rendelkezésre állnak (pl. autóbuszok befogadására alkalmas mélygarázs). A szállodahajók idetelepítésével a befejezetlen komplexumot is tematizálni lehet egy, a külföldi turistákat kiszolgáló kulturális, szolgáltató és kereskedelmi egységgé.



További fejlesztési lehetőség a **Szent István park terminál** kiépítése a pesti alsó rakpart XIII. kerületi, Radnóti Miklós u. – Révész u. közötti, ~1,4 km hosszú szakaszán, ahol a szállodahajó-kikötők akár a jelenlegi közúti kialakítással, akár a javasolt forgalomcsillapítás mellett (lásd a II.5.1. fejezetben) elhelyezhetők. A 30-35 m széles parti sávban a délebbi szakaszra jellemző gyalogos sétány és a kerékpárút mellett a hajók kiszolgálását lehetővé tévő útpálya és rövid idejű várakozóhelyek is kialakíthatók. Természetesen közműcsatlakozások kiépítése is szükséges. Az utasok kulturált, urbánus

környezetben léphetnek ki a hajóból, „szállásuk” pedig a Margitszigetre és az Újlipótvárosra néz. E helyszínen mintegy 16-20 szállodahajó helyezhető el.

A beruházás akár piaci alapon is finanszírozható, mivel a biztosított szolgáltatások révén jó eséllyel megtérül – különösen, ha a kikötői díjszámítás rendszere és a bevételek kezelése az általunk felvázolt módon változik.

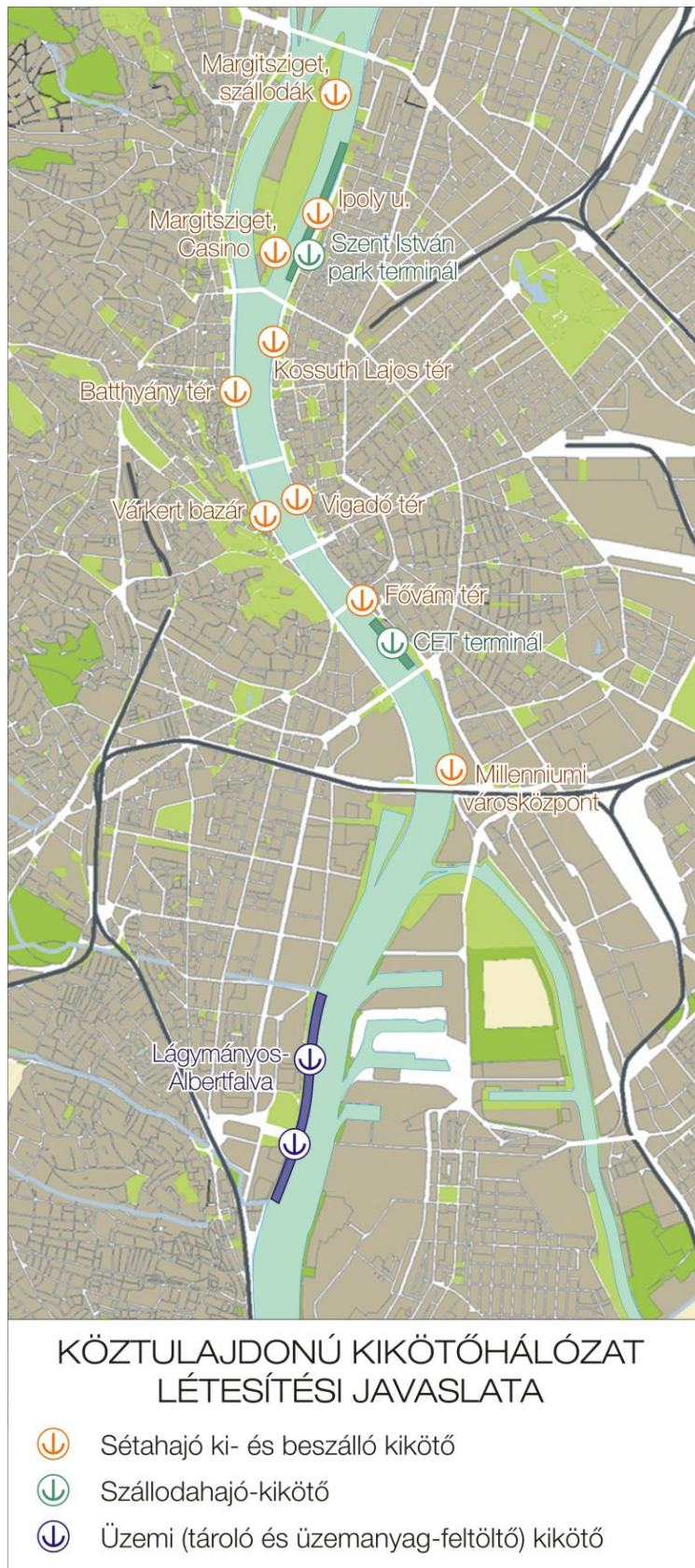
A szállodahajók kikötéséből eredő bevételek a nyilvános iparági adatok szerint meghaladják az évi 1,3-1,5 milliárd forintot, jelentős fővárosi pénzügyi tartalék rejlik tehát ebben az ágazatban. Általános, középérteken számolt adatok alapján egy kikötői ponton telepítése az alábbi költségekkel jár:

Kikötő létesítés (forrás: BKV Zrt)	Ft (ÁFA nélkül)	Kikötő fenntartás (forrás: BKV Zrt)	Ft (ÁFA nélkül)
Tervezés	1 000 000	Úszómű vizsgáztatás	3 500
Kikötőponton (14*5,5 m)	9 000 000	Kikötő vizsgáztatás	2 000
Bejáróhíd	4 800 000	Úszómű parti szemle	200 000
Támdorong	1 600 000	Karbantartás	210 000
Kikötő bak	800 000	Átállítás	50 000
Összesen:	16 200 000	Javítás	500 000
Éves amortizáció	860 000	Meder használati díj	227 000
		Rakpart használati díj	540 000
		Összesen:	1 732 500
		Éves amortizáció	860 000
		Éves költség összesen:	2 592 500

Az iparági becslések szerint ma egy szállodahajó fogadására használt kikötőponton átlagos bevétele az alábbiak szerint alakul:

Szállodahajók száma	1.200	db/év
Szállodahajók kikötői	20	db/év
Kikötői díj	500	€/nap
Átlagos tartózkodás	2	nap/hajó
Szállodahajók forgalmából becsült éves bevétel	18.000	eHUF/kikötő/év

A létesítési és fenntartási költségeket figyelembe véve a beruházás csak a kikötési szolgáltatásokkal számolva is igen rövid határidővel megtérülhet.



V. FORRÁSOK

- Dr. Fleischer Tamás: *Budai rakpart – nagyívű irányváltás* (Budapest folyóirat, 2004/1)
- Juharos Róbert (szerk.): *Hogyan épüljön Budapest?* (Vertigo Publishing, 2005)
- Kádár Bálint, Rab Judit: *Lyon – avagy hogyan szépítsünk rakpartokat?* (Építészfórum, 2009)
- Sipos András: *Budapest jövője 1930-1960* (Napvilág Kiadó, 2011)
- *A budapesti Duna-szakasz fővárosi szintű szabályozása* (Mű-Hely Zrt., 2009-2011)
- *Budapest 2030 – Hosszú távú városfejlesztési koncepció* (BFVT Kft. – Urban-Lis Kft., 2011-2013)
- *Budapest főváros településszerkezeti terve* (BFVT Kft. 2005)
- *Budapest közlekedési rendszerének fejlesztési terve* (Főmterv 'TT Zrt., 2009)
- *Budapest története I-V.* (Akadémiai Kiadó, 1975)
- *By the River* (Greater London Authority, 2009)
- *Duna-menti intermodális logisztikai fejlesztés* (CBS Property, 2011)
- *Dunai hivatásforgalmi vízi tömegközlekedés kialakítása Budapesten – Megvalósíthatósági hatástanulmány* (BKV, 2009)
- *A Dunával kapcsolatos fővárosi feladatok összefoglalása* (Építész Stúdió Kft. – Mű-Hely Kft., 1999)
- *A fővárosi Duna-szakasz személyhajó-közlekedési és egyéb funkciójú partmenti vízilétesítmények telepítési terve* (Mű-Hely Zrt. – Közlekedés Kft., 1993)
- *Nemzeti hajózási stratégia – Vitaanyag* (Nemzetgazdasági Minisztérium, 2012)
- *A pesti és budai Duna-part karakterterve* (Ark Studio Kft., 1999)
- *Preliminary Integrated Structure Plan for Macro Region of Budapest* (Studio Metropolitana – RS Architects, 2010)
- *River Thames Pier Plan* (London Development Agency, 2009)