

**A budapesti Duna-part városfejlesztési
kihívásai és lehetőségei**

Tartalomjegyzék

Vezetői összefoglaló	1
1. Bevezetés – A Duna szerepe Budapest városszerkezetében	2
2. Adatok, módszertan	3
3. A Duna-part funkcionális szerkezete és fejlesztési lehetőségei	5
4. Városfejlesztési szempontok	9
4.1. A társadalmi hozzáférés városfejlesztési dimenziói	9
4.2. Érdeklődések a Duna-parton	11
5. Nemzetközi jó gyakorlatok	11
5.1. Nemzetközi példák	12
5.2. Norvég városfejlesztés	12
5.2.1. Oslo Fjord City Projekt – Stratégiai megközelítés	12
5.2.2. Finanszírozás és a magántőke szerepe	14
5.2.3. Kritikák, tanulságok	15
6. Lakossági igények, szakértői álláspontok és fejlesztési javaslatok	16
6.1. Lakossági igények	17
6.2. Szakértői álláspontok	18
6.3. Fejlesztési javaslatok – Irányok	19
6.4. Fejlesztési javaslatok – Három konkrétum	19
Irodalomjegyzék	21

Vezetői összefoglaló

A tanulmány célja a budapesti Duna-part funkcionális elemzése és a fejlesztési lehetőségek feltárása társadalmi és várospolitikai szempontból. A Duna nem pusztán földrajzi képződmény Budapest közepén, hanem meghatározó szimbolikus, kulturális és társadalmi tér, amely egyszerre szolgál természeti háttérként, közlekedési tengelyként és identitásképző erőként. A tanulmány empirikus alapját egy lakossági kérdőív és két várostervezéssel, vízgazdálkodással foglalkozó szakértővel készített interjú adja.

A kutatás egyik legfontosabb eredménye, hogy a budapestiek nagy többsége használja a Duna-partot, elsősorban sétára, kikapcsolódásra és áthaladásra. A válaszadók közel 77%-a zöldterületek bővítését, padok, árnyékos tartózkodóhelyek létesítését tartotta a legsürgetőbb fejlesztési iránynak. Emellett jelentős igény mutatkozott vízhez kötődő funkciókra, például stégek, vízitaxi-szolgáltatás, szabadtéri kulturális és közösségi programok bevezetésére is. A nyílt szöveges válaszok számos kritikus reflexiót is tartalmaztak: ezek közül kiemelkedik a közlekedés újragondolásának igénye, a part tisztaságával és fenntartható használatával kapcsolatos elvárás, illetve a fejlesztésekkel kapcsolatos bizalmatlanság.

A nemzetközi példák – különösen az Oslo Fjord City projekt – azt mutatják, hogy megfelelő szabályozással, ösztönzőrendszerrel és közérdeket szem előtt tartó tervezéssel a vízparti területek újradefiniálása egyszerre lehet esztétikus, funkcionális és társadalmi igazságosságra törekvő. A Duna-part fejlesztése ezért nem elsősorban beruházási kérdés, hanem közpolitikai kihívás – amely hosszú távú stratégiai gondolkodást és társadalmi konszenzust kíván.

A tanulmány három konkrét javaslatot fogalmaz meg: (1) a zöldfelületek és közösségi funkciók arányának növelése minden új fejlesztésnél; (2) kisebb léptékű gyaloghidak megépítése a közösségi összeköttetés javítása érdekében; (3) egy új szabályozási rendszer kialakítása, amely kötelezővé teszi a fejlesztők számára a társadalmilag hasznos infrastrukturális hozzájárulást. E fejlesztések célja, hogy a Duna-part hosszú távon is egy élhető, nyitott és befogadó városi térként szolgálja a budapestieket.

1. Bevezetés – A Duna szerepe Budapest városszerkezetében

A 21. század városainak egyik legnagyobb kihívása, hogy miként tudják újragondolni a természeti adottságaikat, meglévő erőforrásaikat a társadalmi jólét és a fenntarthatóság jegyében. Budapest esetében a Duna kiemelt és meghatározó adottság: nem csupán földrajzi értelemben jelent összekötő erőt, miközben ketté is osztja a várost, hanem mély történelmi, kulturális és városszerkezeti jelentőséggel bír. A folyó a magyar főváros arculatának ikonikus eleme, amely egyszerre funkcionál közlekedési, rekreációs és szimbolikus tengelyként is. A Duna-part épp ezért nemcsak természeti erőforrás, hanem identitásképző, kulturális és szociális tér is. Ha tehát Duna-menti városfejlesztésről gondolkodunk, ezeknek a szempontoknak a komplex egyvelegét kell figyelembe vennünk.

A folyóhoz fűződő városi viszony nem pusztán hasznossági vagy gazdasági jellegű: a Duna jelen van Budapest kollektív emlékezetében, ünnepeiben, irodalmában és mindennapi használatában is. A kulturális jelentésrétegek mellett azonban nem hagyható figyelmen kívül az a tény sem, hogy a hozzáférés a Duna-partokhoz városrészenként jelentős eltéréseket mutat, ami egyúttal társadalmi és térbeli egyenlőtlenségekre is rávilágít.

Az elmúlt évtizedekben a Duna-part fejlesztésének kérdése többször is napirendre került, de a megvalósítások ritkán képezik egy koherens stratégia részét és inkább szektorális, egyedi érdekek mentén formálódtak. Napjaink városfejlesztési kihívásai – mint az éghajlatváltozás, a társadalmi egyenlőtlenségek fennmaradása, valamint az élhető városi környezet iránti igény – az újragondolást sürgetik. Nemzetközi példák azt mutatják, hogy a vízparti városrészek komplex fejlesztése akkor lehet sikeres, ha a közösségi, ökológiai és gazdasági szempontokat egyaránt integrálni tudja.

Európai nagyvárosok – például Oslo, Bécs vagy Hamburg – városfejlesztési gyakorlatai jól példázzák, hogy a sikeres vízparti fejlesztésekhez elengedhetetlen a hosszú távú stratégiai szemlélet, a társadalmi részvétel biztosítása, valamint a természetes és épített környezet összehangolt kezelése.

Jelen írás célja annak feltérképezése, hogy milyen városfejlesztési potenciál rejlik a budapesti Duna-partban a 21. századi elvárások, társadalmi igények és nemzetközi példák fényében. Az elemzés módszertani alapját kérdőíves vizsgálat, szakértői interjúk és összehasonlító esettanulmányok képezik. A kérdőívet 322 fő töltötte ki, míg a félig strukturált interjúk egy magyar vízgazdasági elemző közigazdással és egy norvég városfejlesztéssel foglalkozó

szakemberrel készültek. Emellett négy város (Oslo, Bécs, Hamburg és Trondheim) vízparti revitalizációs gyakorlatai képezik a nemzetközi összehasonlító keretet. A módszertani sokszínűség célja a térhasználati tapasztalatok, társadalmi elvárások és intézményi válaszok együttes feltérképezése.

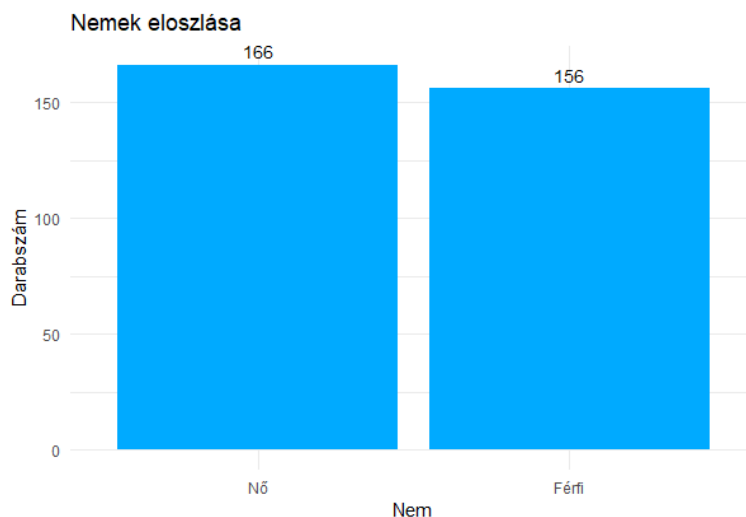
A vizsgálat kiemelten foglalkozik a Duna-part jelenlegi használatával, társadalmi és szimbolikus funkcióival, a hozzáférés problémáival, valamint a városszerkezeti és társadalmi érdekütközések feltérképezésével. A cél emellett nemcsak a lehetséges fejlesztési irányok bemutatása, hanem azok értékelése is a társadalmi igazságosság, a közösségi használat és az inkluzivitás szempontjából.

2. Adatok, módszertan

A kutatás empirikus alapját két kvalitatív interjú és egy online kérdőíves adatfelvétel képezi. A félig strukturált interjúk két különböző szakmai háttérrel rendelkező városfejlesztési szereplővel készültek: Ungvári Gáborral, aki a hazai fejlesztési folyamatokra kínál belső rálátást, valamint Carina Holm Thorvaldsennel, az oslói önkormányzat tervezési és építési főosztályának munkatársával, aki a Fjord City projektben végzett munkája révén értékes nemzetközi perspektívát nyújt. Az interjúk célja nemcsak összehasonlító háttér biztosítása volt, hanem a konkrét megvalósítási tapasztalatok, akadályok és jógyakorlatok feltérképezése is.

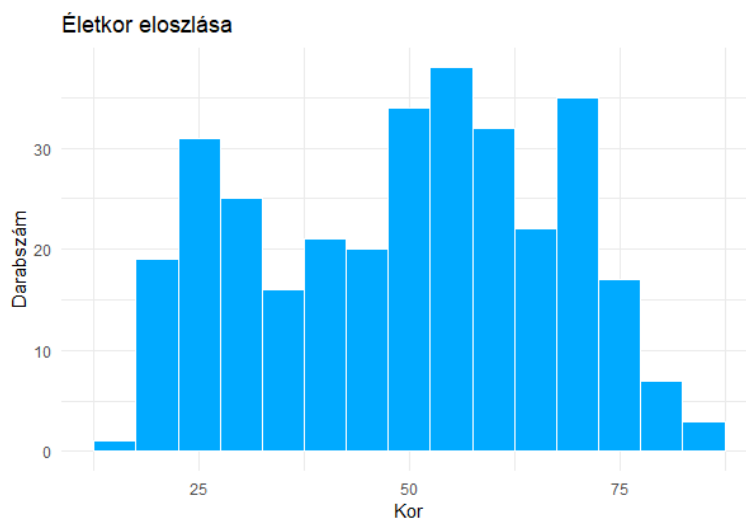
A kvalitatív eszközöket kiegészítette egy online kérdőív, amelyet budapesti kerületi Facebook-csoportokban és tematikus levelezőlistákon keresztül juttattunk el a válaszadókhoz. A mintavétel nem reprezentatív, de területileg széles lefedettséget biztosít, és az elemzés szempontjából releváns válaszokat eredményezett. A kérdőívre 322 válasz érkezett, főként Budapesten vagy annak agglomerációjában élő, illetve a várost gyakran látogató személyektől.

A nemek megoszlása kiegyensúlyozott: a válaszadók közül 166 fő nőként, míg 156 fő férfiként azonosította magát (1. ábra).



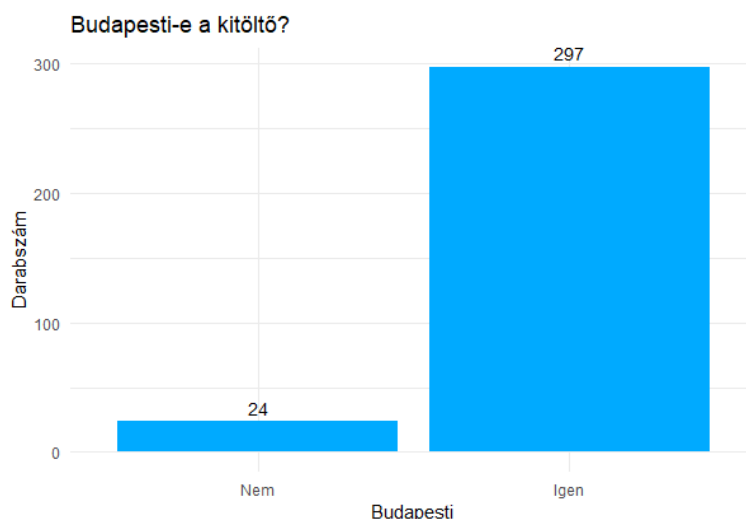
1. ábra: *Nemek eloszlása*
(Saját szerkesztés)

Az életkori eloszlás szintén változatos képet mutat, ahogy a 2. ábrán látható: a kitöltők 15 és 85 év közötti életkorúak voltak (egy 100 éves adatpont kizárásra került mint vélhetően hibás érték). A legnagyobb válaszadói csoportot a középkorú, 45 és 60 év közötti korosztály képviselte, de a fiatal felnőttek és az idősebbek is jelentős arányban voltak jelen.



2. ábra: *Életkor eloszlása*
(Saját szerkesztés)

A válaszadók túlnyomó többsége Budapesten vagy annak agglomerációjában él: 297 fő budapestinek vagy környékbelinek vallotta magát, míg mindössze 24 fő nem tartozott ebbe a körbe (3. ábra). Ez megerősíti, hogy a kérdőív válaszai releváns képet adnak a fővárosi Duna-parti térhasználatról, hozzáférési gyakorlatokról és fejlesztési prioritásokról.

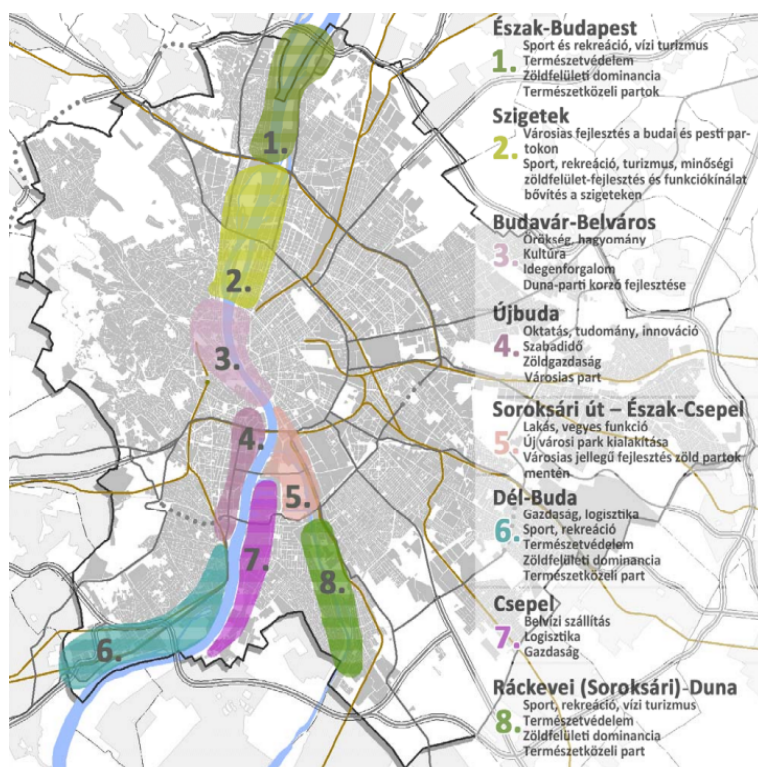


3. ábra: Budapesti-e a kitöltő?
(Saját szerkesztés)

Bár a kutatás nem tekinthető statisztikailag reprezentatívnak, az adatfelvétel eredményei értékes alapot nyújtanak a budapesti Duna-part jövőjével kapcsolatos társadalmi igények és elvárások kvalitatív és kvantitatív feltárásához.

3. A Duna-part funkcionális szerkezete és fejlesztési lehetőségei

A Duna Budapest városszerkezetének meghatározó tengelye, amely nem csupán természeti adottságként, hanem történeti, gazdasági, kulturális és szimbolikus tényezőként is kiemelkedő szerepet játszik. A fővárost átszelő folyó part menti sávja rendkívül heterogén képet mutat: funkcionális, beépítési és használati különbségek figyelhetők meg az északi, központi és déli szakaszok között. Míg a belvárosi szakaszokat turisztikai, kulturális és reprezentációs funkciók jellemzik, addig az északi és déli régiókban barnamezős területek, ipari örökségek és kevésbé kihasznált zöldfelületek találhatók. E különbségek alapján a *Budapest 2030 – Hosszú távú városfejlesztési koncepció* nyolc zónára (4. árba) osztja a part menti területeket, a helyi adottságok és fejlesztési potenciálok alapján (Budapest Főváros Önkormányzata, 2013).



4. ábra: Duna-menti fejlesztési céltérsegek: Budapest 2030 – Hosszú távú városfejlesztési koncepció
(Budapest Főváros Önkormányzata, 2013)

A belvárosi szakasz – különösen az V. kerület északi részétől a Lánchídig terjedő terület – jellemzően sűrűn beépített, turisztikai és reprezentációs funkciókat lát el. Itt találhatók a világörökségi helyszínekhez kapcsolódó közterek és rakparti sétányok, ám ezek hozzáférhetősége korlátozott, mivel a rakpartokat gyakran gépjárműforgalom uralja. A Duna vizuális és fizikai megközelítése több ponton akadályozott, ami a közhasználat szempontjából jelentős kihívás.

A kérdőíves kutatás egyik célja annak feltérképezése volt, hogy a kitöltők milyen gyakorisággal használják a Duna-partot. Az 5. ábra alapján a válaszadók 37,6%-a évente csupán néhány alkalommal fordul meg a parton, míg 24,5%-uk hetente, 18,3%-uk pedig naponta. Havonta többször 16,5% jár ide, és mindössze 3,1% nyilatkozta, hogy soha nem használja a partszakaszokat. Ez arra utal, hogy bár létezik egy rendszeres használói réteg, a lakosság nagy része továbbra is alulhasználja a part menti zónákat.

Gyakoriság

Gyakoriság	Arány (%)
Naponta	37.6%
Hetente	24.5%
Havonta többször	16.5%
Évente néhányszor	18.3%
Soha	3.1%

5. ábra: A Duna-part látogatásának gyakorisága
(Saját szerkesztés)

A válaszok alapján a Duna-part kulturális és érzelmi jelentősége is kirajzolódik. A 6. ábrán látható szófelhő – amely a kérdőív nyílt kérdésére adott válaszai alapján készült – egyaránt tartalmaz pozitív asszociációkat (pl. „gyönyörű”, „imádom”, „csoda”, „felüdülés”), valamint negatív érzéseket is (pl. „bűdös”, „árvíz”, „koszos”). Ez azt jelzi, hogy a Duna-part erősen jelen van a budapestiek tudatában, ugyanakkor ambivalens viszonyt tükröz. Egy válaszadó így fogalmazott: „Nehéz megfogalmazni, de a Duna adja meg a város karakterét”.



6. ábra: Szófelhő: a Duna-part asszociációi
(Saját szerkesztés)

A válaszokban szereplő megjegyzések rávilágítottak arra, hogy a part használatának akadályai között a rossz hozzáférhetőség, a zajterhelés, az infrastruktúra hiánya és a komfortos, árnyékos tartózkodási pontok hiánya szerepel. Ennek kapcsán Ungvári Gábor külön hangsúlyozta, hogy a városi hőhullámok miatt az árnyékolás kulcskérdés, amelynek megoldása nélkül a part élhetősége és élvezhetősége romlani fog a következő évtizedekben.

A Duna ugyanakkor nemcsak összekötő, hanem elválasztó tengelyként is működik. A főváros külsőbb kerületeiben – Újpest, Békásmegyer, Csepel és Budafok környékén – alig található átkelési lehetőség. Ezeken a szakaszokon a hídközök gyakran meghaladják a 3–4 km-t, ami különösen problémás a gyalogos- és kerékpáros közlekedés szempontjából. A jelenleg tervezett hidak – mint a Galvani híd – nem a lokális kapcsolatok erősítését szolgálják, hanem az összvárosi forgalom számára nyitnak új tengelyeket. A válaszok alapján érdemes lenne megvizsgálni kisebb léptékű átjárási lehetőségeket akár gyalogos-kerékpáros hidak formájában.

Az átmeneti zónák – például Vízafogó vagy Kelenföld – a volt iparterületek újrahazsznosításával vegyes funkciójú városrészekké alakulnak. Ugyanakkor ezek társadalmi hozzáférhetősége eltérő. A kérdőív válaszadói közül sokan jelezték, hogy nem érzik ezeket a tereket „magukénak”. Ungvári Gábor szerint ezek a fejlesztések jellemzően a felső középosztályt és az ingatlanbefektetői piacot célozzák, és nem biztosítanak valós közösségi jelenlétet.

A külső zónák – például Csepel és Újpest szélső területei – nagy zöldterületekkel, barnamezős részekkel és egyes közműfunkciókkal rendelkeznek. Ezekben komoly potenciál rejlik rekreációs célú fejlesztésekre, ha megfelelő infrastrukturális és közlekedési kapcsolatok jönnek létre. A Római-part és a Csepeli-gyorspart különösen népszerűek a válaszadók körében, a természetközelség és nyugalom miatt.

A hozzáférhetőség, a funkcionális sokszínűség és a társadalmi befogadás elvei mentén kialakított fejlesztések hiánya tovább mélyítheti a városban belüli esélykülönbségeket, ami aligha lehet közérdek. A *Budapest 2027 – Integrált településfejlesztési stratégia (ITS)* (Budapest Főváros Önkormányzata, 2021) kiemeli, hogy a jövő várospolitikájának három kulcspillére a társadalmi esélyteremtés (Esélyteremtő Budapest), a környezeti fenntarthatóság (Zöld Budapest) és a közösségi részvétel (Nyitott Budapest). E célkitűzésekkel összhangban a Duna-parti fejlesztéseknek egyszerre kell szolgálniuk a klímavédelem, a vízgazdálkodás és a

társadalmi befogadás elveit is. Az *Integrált településfejlesztési stratégia* Kék-Zöld Hálózat programja kifejezetten ösztönzi a part menti közhasználatú terek újragondolását, a lakossági elérhetőség javítását, valamint a természetközeli vízpartok ökológiai revitalizációját. A Fővárosi Önkormányzat 2020. évi online kérdőíves felmérése is alátámasztja e célkitűzések társadalmi támogatottságát: a válaszadók 92%-a fontosnak tartja, hogy Budapest elhagyott gyártelepeinek helyén új közparkok és zöldterületek létesüljenek, 90%-uk támogatja a Duna-part egyes szakaszainak jobb gyalogos elérhetőségét és szabadidős célú fejlesztését, míg 80% a természetvédelmi területek bővítését szorgalmazza a városon belül.

A Duna-parti fejlesztések akkor szolgálják a közérdeket, ha nem csupán esztétikai és gazdasági célokat követnek, hanem figyelembe veszik a hozzáférhetőség, az esélyegyenlőség és a környezeti fenntarthatóság szempontjait is. A közösségi használatot biztosító, természetközeli és funkcionálisan sokszínű partmenti terek kialakítása nemcsak társadalmi, hanem ökológiai és városszerkezeti szempontból is indokolt. Ennek eléréséhez a fejlesztések tervezésének ki kell terjednie a lakosság bevonására, az inkluzív használat ösztönzésére és a hosszú távú fenntarthatóság biztosítására. Ezt a szemléletet tükrözik azok a várospolitikai stratégiák is – például a *Budapest 2027 – ITS* vagy a *Duna menti Tematikus Fejlesztési Program* –, amelyek a Duna-partot nem szűk érdekcsoportok terepeként, hanem a városi közösség közös erőforrásaként kezelik. A folyó tehát nemcsak természetföldrajzi elem, hanem integratív városi tér is lehet – feltéve, hogy a fejlesztések ezt tudatosan szolgálják.

4. Városfejlesztési szempontok

4.1. A társadalmi hozzáférés városfejlesztési dimenziói

A Duna-part fejlesztése nem pusztán térszerkezeti vagy közlekedéspolitikai kihívás, hanem komplex társadalompolitikai kérdés is. A közösségi terekhez való hozzáférés minősége és egyenlőtlenségei gyakran a városi társadalom belső feszültségeit is tükrözik – különösen a vízparti övezetekben, amelyek egyszerre szimbolikus és funkcionális terek. A hozzáférés fogalma nemcsak a fizikai megközelíthetőséget jelenti, hanem kiterjed a gazdasági, szociális és kulturális elérhetőségre is: arra, hogy ki, mikor, milyen céllal és mennyire befogadó módon tudja használni ezeket a városi tereket.

A Duna, mint városi jóléti tér, mentális és kulturális jelentőséggel bír. Ahogy a kérdőív egyik válaszadója fogalmazott: „Az életem része, nem tudnék olyan helyen lakni, ahol nem látom

minden nap.” Ez a megközelítés megerősíti azt a szemléletet, hogy a vízpart nem csupán földrajzi entitás, hanem identitásformáló és rekreációs funkciókat is ellátó tér. A part menti zónák tehát nemcsak sétára és sportolásra szolgálnak, hanem találkozási pontként, csendes elvonulásra alkalmas mentális térként és turisztikai attrakcióként is funkcionálnak.

A *Budapest 2030* hosszú távú városfejlesztési koncepció kiemelt célként határozza meg a Duna-part közösségi célú hasznosítását, és egyértelművé teszi, hogy a partszakaszok funkcióbővítése nem történhet a társadalmi befogadás rovására. A stratégiai dokumentum szerint a Duna-part akkor töltheti be identitásképző, rekreációs és közegészségügyi szerepét, ha hozzáférhető minden társadalmi csoport számára – beleértve a hátrányos helyzetű rétegeket is. Az *ITS 2027* célkitűzései ezzel összhangban az esélyteremtő és nyitott Budapest vízióját támogatják. A dokumentum zászlóshajó programjai – különösen a kék-zöld hálózat fejlesztése – a természetalapú megoldások révén kívánják erősíteni a társadalmi kohéziót. Ennek keretében a vízparti terek revitalizációja nemcsak környezeti, hanem szociális eszközként is értelmezendő. Tehát olyan városi zónákat kell kialakítani, amelyek nem zárnak ki, hanem bevonnak embereket.

A társadalmi egyenlőtlenségek térbeli leképeződése a Duna-part egyes szakaszain jól megfigyelhető. A Marina Part és a Kopaszi-gát környékén megvalósult új beruházások jelentős része magántulajdonú területeken valósult meg, ahol a közhasználat lehetőségei korlátozottak, és a zöldfelületek inkább reprezentációs, mint közösségi funkciót látnak el. Ez a folyamat a szakirodalomban „vízparti elitizálódásként” ismert, melynek eredményeként a part nyitottsága és közösségi jellege csorbul. A WHO és az ENSZ Habitat ajánlásai alapján a városi zöld- és kékterekhez való egyenlő hozzáférés nem csupán jóléti vagy esztétikai kérdés, hanem közegészségügyi és társadalmi fenntarthatósági követelmény.

Ungvári Gábor interjúja is megerősíti ezt a képet. Mint elmondta, nyilvánvaló, hogy hatalmas igény van arra, hogy a rakpartok városiasabb funkciót kapjanak, ugyanakkor figyelmeztetett arra is, hogy az új fejlesztések nem elegendőek a valódi társadalmi hozzáférés biztosításához. Hangsúlyozta, hogy az ideiglenes, mobil infrastruktúrák – például pontonok, sétányok – lehetőséget adhatnak a folyópart élhetőbbé tételére, az árvízvédelem biztosítása mellett, de ezek csak akkor érnek célba, ha a hozzáférés nem korlátozódik bizonyos társadalmi csoportokra. Külön kiemelte a fürdőhelyek és közösségi terek szerepét: ezek azok a funkciók, amelyek a városi közösséget is felfrissíthetik.

A Duna-part fejlesztéseinek tehát olyan integrált szemléletre kell épülniük, amely a fizikai és gazdasági elérhetőség bővítésén túl támogatja a közösségi terek befogadó, demokratikus újradefiniálását – összhangban a városi jóllét, a környezeti igazságosság és a klímaadaptív várostervezés alapelveivel.

4.2.Érdekütközések a Duna-parton

A Duna-part fejlesztéseinek egyik legnagyobb kihívása az eltérő társadalmi, gazdasági és közlekedéspolitikai érdekek összehangolása. A városlakók igényei – elsősorban a közösségi terekhez való szabad és kényelmes hozzáférés – gyakran ütköznek az autós közlekedés, a turizmus és a magánberuházások által generált nyomással. A rakpartok jelentős része továbbra is gépjárműforgalom alatt áll, amely korlátozza a gyalogos és kerékpáros használat lehetőségeit. Különösen a pesti alsó rakpart esik ennek áldozatául, amely – bár kiemelkedő adottságokkal rendelkezik – jelentős részben még mindig a belvárosi autóforgalom levezetését szolgálja.

A turizmus szintén jelentős nyomást gyakorol a part menti övezetekre. A nemzetközi szállodahajók kikötése és infrastruktúrája a belvárosi partszakaszokon számos konfliktust gerjeszt. A hajók károsanyag-kibocsátása, a zajterhelés és a rakparti sétányok lezárása miatt csökken a helyiek élettere. Az önkormányzatok törekvései – például alternatív kikötők kialakítása – gyakran ütköznek a turisztikai szereplők gazdasági érdekeivel.

Az ingatlanfejlesztések újabb réteget adnak a konfliktustérképhez. A Marina Part, a Kopaszi gát vagy más part menti prémium lakóövezetek példája jól mutatja, hogy ezek a fejlesztések gyakran zártak, vagy korlátozott közhasználatot tesznek lehetővé. Ez feszültséghez vezet azokkal a városlakókkal, akik számára a Duna-part közösségi térként bírna jelentőséggel.

Az érdekelték rendszere ennek megfelelően sokszereplős és gyakran széttartó: az állami és önkormányzati szervek, a turisztikai szolgáltatók, a fejlesztők, a közlekedési hatóságok, valamint a civil társadalom – különösen a helyi lakosság – gyakran eltérő prioritások mentén gondolkodnak. A konfliktuskezelés kulcsa a transzparens döntéshozatal, a társadalmi részvétel erősítése, valamint olyan kompromisszumok keresése, amelyek a közérdeket nem rendelik alá egyoldalú gazdasági céloknak.

5. Nemzetközi jó gyakorlatok

A városi vízpartok fejlesztése világszerte stratégiai jelentőségű, hiszen egyszerre szolgálhatják a közösségi életet, az ökológiai fenntarthatóságot és a városi identitás megerősítését. Több európai példán keresztül jól látható, hogy a természetes vízparti adottságok újraértelmezése kreatív és befogadó várospolitikai eszköz lehet.

5.1. Nemzetközi példák

Bécs városfejlesztési stratégiája évtizedek óta kiemelt figyelmet fordít a folyóparti területek közösségi célú hasznosítására. A Donauinsel – egy mesterségesen létrehozott, 21 kilométer hosszú sziget – eredetileg árvízvédelmi célokat szolgált, azonban az 1980-as évektől kezdve fokozatosan átalakult, és városi rekreációs térként is funkcionál. A nyári hónapokban a sziget bároknak, szabadtéri moziknak, zenei fesztiváloknak és sporteseményeknek ad otthont, ezzel aktívan részt vesz a városi közösségi élet formálásában.



Donauinsel — Forrás: 22places

A Donaukanal revitalizációja szintén sikeres példája az újrahasznosított városi térhasználatnak. Bárók, éttermek, pop-up galériák, graffitiművészeti falak jelentek meg a csatornaszakaszon, emellett pedig úszásra is van lehetőség, így a fiatalok egyik kedvenc szabadidős helyszínévé vált.



Donaukanal — Forrás: vienna.info

A hamburgi *HafenCity* Európa egyik legnagyobb városi rehabilitációs projektje, amely az Elba folyó partján fekvő korábbi kikötői és ipari zónát alakítja át egy modern, multifunkcionális városrészé. A projekt célja egy olyan urbánus közeg megteremtése, amely egyszerre lakóövezet, üzleti negyed, kulturális központ és közösségi tér (Schubert, 2010). A terület tervezése során kiemelt figyelmet fordítottak az árvízvédelemre: a lakóépületek emelt szinten helyezkednek el, az alsó szinteken köztér és vízátteresztő burkolatok találhatók. A fenntarthatóság érdekében számos épület zöldtetőt kapott, illetve energiatakarékos technológiákat alkalmaznak.



HafenCity — Forrás: ASTOC Architects and Planners

Trondheim, Norvégia harmadik legnagyobb városa, a Nidelva folyó mentén alakította ki leginnovatívabb városrészeit. A fejlesztések célja egy természetközeli, mégis városias jellegű lakókörnyezet létrehozása volt, ahol a zöldfelületek, sétautak és kis léptékű lakóházak harmonikusan illeszkednek a város történeti magjához (Dempsey et al., 2011). Trondheimben nagy hangsúlyt fektettek a lakók bevonására, valamint a fenntartható közlekedési megoldások – kerékpárutak, közösségi közlekedés – integrálására. A fejlesztések során a természetes vízpartot nem építették be teljesen, hanem közösségi parkok, vízparti sétányok és horgász helyek révén tették elérhetővé.



Trondheim — Forrás: Trondheim 2030

Bergen, Norvégia egyik legrégebbi városa, a vízparti fejlesztéseket a történelmi örökség megőrzésével és a közösségi funkciók erősítésével valósította meg. A város kikötője – amely korábban a kereskedelem központja volt – mára kulturális negyedé alakult, ahol múzeumok, galériák és rendezvényterek kaptak helyet. A közlekedéspolitika is jelentős változáson ment keresztül: a belvárosban elsőbbséget élveznek a kerékpárosok és gyalogosok, miközben a közösségi közlekedés integrált módon kapcsolódik a vízparti területekhez. A fejlesztés során hangsúlyos szerepet kapott a lakossági részvétel és a város történelmi identitásának megőrzése.



Bergen — Forrás: Henning Larsen

5.2. Norvég városfejlesztés

A 21. századi városfejlesztési irányelvek egyik legmarkánsabb példája a norvég fővárosban megvalósuló Fjord City projekt, amely az Oslo-fjord menti, korábban ipari és logisztikai funkciójú területek újrahaznosítását tűzte ki célul. A norvég városfejlesztési szemlélet három alapelve épül: fenntarthatóság, emberközpontúság és természetközelség. Ezek áthatják a projekt egészét, az energiatakarékos építészeti megoldásoktól kezdve a közösségi terek aktív tervezéséig. A klímatudatos mobilitási rendszerek (gyalogos, kerékpáros és közösségi közlekedés) előtérbe helyezése szintén kulcstényező a hosszú távú élhetőség biztosításában (Nordregio, 2018).

5.2.1. Oslo Fjord City Projekt – Stratégiai megközelítés

A 2000-ben indított kezdeményezés célja egy fenntartható, inkluzív és természetközeli városi negyed létrehozása volt, amely integrálja a történeti városszövetet a vízparttal. A projekt keretében 228 hektárnyi területet tíz fejlesztési zónára osztottak fel, melyek lakó-, kulturális, kereskedelmi és rekreációs funkciókat ötvöznek. Különösen figyelemre méltó a Bjørvika városrész átalakulása, ahol a várost kettészelő E18-as autópályát alagútba vezették, így a felszabaduló felszíni tér közösségi célokra hasznosult: itt épült meg többek között az Oslo Operaház, a Munch Múzeum, valamint a Barcode nevű ikonikus, városfal-jellegű épületsor. A fejlesztés egyik kulcseleme a közlekedési rendszer radikális újratervezése volt, amely gyalogos- és kerékpárosbarát városszövetet hozott létre (például a Havnepromenaden sétány, Sørenga Seawater Pool).



Fjord City — Forrás: PORTUS

A vízparti városfejlesztés mögött szilárd politikai akarat állt: a város vezetése felismerte, hogy az ipari korszak leáldozásával új lehetőség nyílt a város vízparti kapcsolatának újraértelmezésére – ahogy Carina Holm Thorvaldsen, Oslo város Tervezési és Építésügyi Ügynökségének munkatársa számolt be róla az interjúban. Az Oslo önkormányzata és a kikötői hatóság közötti együttműködés révén a kikötői tevékenységek jelentős része átkerült a délkeleti Sydhavna logisztikai központba, felszabadítva ezzel a szükséges vízparti területeket.

A projekt egyik kulcsfontosságú eleme a hosszú távú és komplex stratégiai tervezés: „Nem projektalapú döntésekben gondolkodunk, hanem hosszú távú városvízióban. Ez egy tudatos, politikailag támogatott folyamat” – hangsúlyozta Thorvaldsen. A projekt kezdettől fogva törekedett arra, hogy példát mutasson a fenntartható városfejlesztésben: alacsony kibocsátású építőanyagok, zöld technológiák, valamint gyalogos- és kerékpárbarát infrastruktúra (pl. Havnepromenaden, Sørenga Seawater Pool) jellemzik az új városrészeket. Az önkormányzat célja, hogy ezek a területek a város többi részét is inspirálják környezeti teljesítményükkel.

A fejlesztés hosszú távú stratégiáját az tette lehetővé, hogy Oslo önkormányzata jelentős mennyiségű vízparti terület tulajdonosa, míg azok üzemeltetéséért a kikötői hatóság felelt. A hatóság az eladott területekből befolyó összeget egy új, hatékonyabb kikötő kiépítésére fordította. Így jött létre az a finanszírozási modell, amelyben a kikötői tevékenység racionalizálása tette lehetővé a városrész átalakítását. A város részéről a területfelhasználás és övezeti besorolás meghatározása történt meg, míg a részletes tervezést és kivitelezést a magánfejlesztők végezték, az önkormányzattal együttműködésben.

Bár a projekt nem klasszikus értelemben vett alulról jövő kezdeményezésként indult, az érintettek – lakók, civil szervezetek – bevonása kötelező része volt a folyamatnak, a norvég törvények előírják az állampolgári részvétel biztosítását. „Minden tervezési szakaszhoz tartozik nyilvános véleményezési fórum. A part menti sétányok és parkok épp azért jöttek létre, hogy mindenki otthon érezhesse magát a vízparton” – tette hozzá Thorvaldsen.

Thorvaldsen kiemelte, hogy különösen fontosnak tartották, hogy a köztereket minél nyitottabbá és sokszínűbbé tegyék. A tervezés során elsődleges cél volt, hogy a vízparti területek ne kerüljenek magánkézbe, hanem nyitva álljanak minden városlakó előtt. Ennek ékes példája a széles, folyamatos sétányt biztosító Harbor Promenade, amely rekreációs funkcióval szolgál, és fizikailag is biztosítja a nyitottságot. Bár a közvetlen lakók száma a belvárosi kikötői zónában alacsony, a terület szimbolikus jelentősége miatt kiemelt figyelmet fordítottak arra, hogy mindenki magáénak érezhesse az új városrészt.



Fjord City — Oslo Architecture Triennale

5.2.2. Finanszírozás és a magántőke szerepe

Oslóban a városfejlesztési projektek finanszírozása során jelentős szerepet kapnak a magánfejlesztők, akik az önkormányzattal kötött megállapodások keretében hozzájárulnak a közhasználatú infrastruktúra kiépítéséhez. A fejlesztők minden négyzetméternyi beépített terület után kötelező hozzájárulást fizetnek az önkormányzat felé, amelyet közterek, iskolák, játszótérek, közművek megépítésére fordítanak, ahogy Thorvaldsen is kiemelte az interjújában. A hozzájárulás mértéke pedig évről évre újra szabályozásra kerül. A rendszer sikerének kulcsa az ösztönző jelleg: „Ha a fejlesztő nem fizet, nem építhet. Ennyire egyszerű a mechanizmus” – fogalmazott Thorvaldsen.

Az Oslo városának honlapján található információk szerint az előreláthatósági határozat („forutsigbarhetsvedtaket”) értelmében az önkormányzat elvárja, hogy a fejlesztők finanszírozzák vagy megépítsék a szükséges technikai és zöld infrastruktúrát, például köztereket, parkokat, utakat és közműveket. A határozat célja a kiszámíthatóság növelése mind a közszféra, mind a fejlesztők számára, és alapját képezi az ingatlanfejlesztési eljárások transzparens szabályozásának. A fejlesztési megállapodások („utbyggingsavtaler”) olyan szerződések, amelyeket a norvég Építésügyi és Területrendezési Törvény¹ („Plan- og bygningsloven”) 17. fejezete szabályoz. A §17-1 szerint a települési önkormányzatok megállapodásokat köthetnek a fejlesztőkkel a közösségi infrastruktúra biztosításáról, a §17-3 pedig kimondja, hogy ezek a megállapodások nem írhatnak elő a fejlesztéshez képest aránytalan költségeket. Tehát lehetőséget biztosít az önkormányzatoknak, miközben védi a fejlesztőket, vállalkozókat is.

A fejlesztők és az önkormányzat közötti együttműködés tehát gyakran fejlesztési megállapodás formájában valósul meg, amelyek részletesen szabályozzák a felek kötelezettségeit és a közinfrastruktúra átadásának feltételeit. Ezek az egyezségek nemcsak technikai előírásokat tartalmaznak, hanem figyelembe veszik a városi zöldfelületek, iskolák, közösségi terek szükségletét is. A fejlesztő például csak akkor kaphat építési engedélyt, ha előzetesen elfogadja a megállapodásban rögzített kötelezettségeket – így válik a rendszer nemcsak ösztönzővé, hanem garantáltan közérdekűvé is. Mindez hozzájárul ahhoz, hogy a fejlesztések összhangban legyenek Oslo hosszú távú tervezési céljaival, valamint hogy kiegyensúlyozott módon valósuljon meg a magántőke bevonása a közhasználatú városi infrastruktúra kiépítésébe.

A Tjuvholmen városrész fejlesztése során például a teljes közterületi infrastruktúrát a magánfejlesztő építette meg, amelyet később az önkormányzat átvett. Ez a modell lehetővé tette, hogy a fejlesztések gyorsan és hatékonyan valósuljanak meg, miközben biztosították a közterületek minőségét és hozzáférhetőségét.

Az oslói gyakorlatban alkalmazott finanszírozási modellek közé tartozik az úgynevezett „justeringsmodell” is, amely lehetővé teszi a fejlesztők számára, hogy visszaigényeljék az általuk megfizetett áfa egy részét, amikor az általuk épített közinfrastruktúrát az önkormányzat átveszi (PwC Norge, 2023). Ez a modell ösztönzi a fejlesztőket a közhasználatú infrastruktúra kiépítésére, miközben csökkenti a pénzügyi terheiket.

¹ 2008. június 27-i 71. számú törvény

Összességében az oslói szabályozások és gyakorlatok példát mutatnak arra, hogyan lehet a magánfejlesztők bevonásával fenntartható és közérdekű városfejlesztési projekteket megvalósítani, amelyek hozzájárulnak a városi infrastruktúra bővítéséhez és a közterek minőségének javításához.

5.2.3. Kritikák, tanulságok

A Fjord City projekt ugyanakkor nem mentes a kritikáktól. A közeli Grønland városrész – ahol sok bevándorló és alacsony jövedelmű család él – nem kapcsolódik szervesen az új, drága lakónegyedekhez. A lakásokat teljes egészében a piac határozza meg, így az új lakások elsősorban a felső középosztály és a befektetők számára elérhetők. „Ez komoly kihívás: nem rendelkezünk jogi eszközökkel arra, hogy a lakhatás árát szabályozzuk. Ezért külön figyelmet fordítunk arra, hogy legalább a közterek, a vízpart és a rekreációs területek mindenki számára hozzáférhetőek legyenek” – mondta Thorvaldsen (2025).

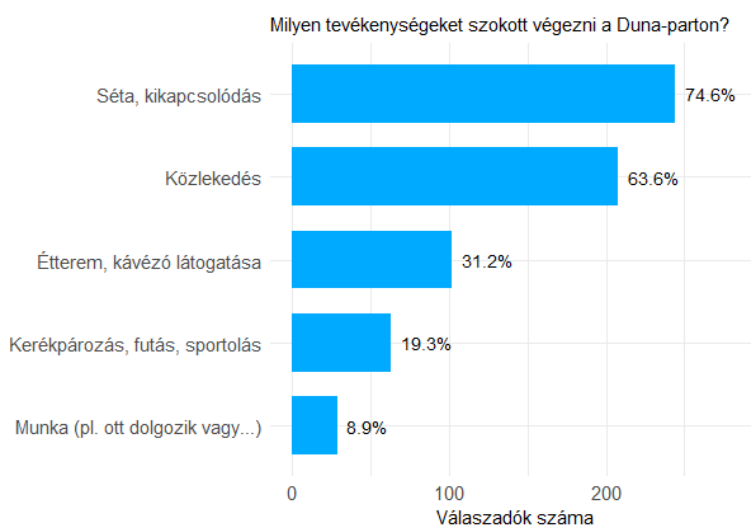
Emellett az identitás és a történelmi örökség megőrzésének kérdése is felmerült: a terület túlságosan steril, homogén karaktert öltött. A jelenlegi tervezési szakaszokban ezért már nagyobb hangsúlyt fektetnek az ipari örökség megtartására és a „nyers” városi karakter megőrzésére (Thorvaldsen, 2025).

Bár a projekt egyik célja a társadalmi integráció volt, az eddig elkészült zónák gyakran „túl sterilnek” hatnak. A kritika szerint az egységes, új építésű környezet kevésbé reflektál a korábbi ipari identitásra, amely a hely szelleméhez hozzátartozott. Ennek orvoslására a város jelenleg olyan fejlesztési koncepciókat dolgoz ki, amelyek lehetővé teszik a „nyersebb”, ipari karakter megőrzését és a történelmi elemek visszaintegrálását. Az újabb zónákban várhatóan szándékosan hagynak meg olyan struktúrákat, amelyek nem sterilizálják a városi tapasztalatot, hanem rétegzett, sokféle atmoszférát hoznak létre.

Emellett folyamatban van egy olyan terv is, amely a nemzetközi kompok – jelenleg különálló – városi termináljainak összevonását célozza. A terminálok jelenlegi elhelyezkedése jelentős terhet ró a belvárosra, mivel sok területet foglal el. Így a cél az, hogy ezeket a kikötői zónába helyezték át, és a két terminál helyett csak egyre legyen szükség. A tervezés során most tehát érvényesülhet egy olyan előrelátó szemlélet, amely nem csupán a jelen problémáit, hanem a hosszú távú városi térhasználat lehetőségeit is figyelembe veszi.

6. Lakossági igények, szakértői álláspontok és fejlesztési javaslatok

A budapesti Duna-part jövőjének tervezése kapcsán egyértelműen körvonalazódik az igény arra, hogy a folyó ne csupán természeti és infrastrukturális elem legyen, hanem a városi közösségi élet egyik fókuszpontja. A kérdőíves kutatás eredményei azt mutatják, hogy a Duna-part használatának elsődleges célja továbbra is a pihenés, kikapcsolódás és áthaladás: a válaszadók 74,6%-a elsősorban sétálni jár ide, 63,6%-uk pedig közlekedés során használja (6. ábra).



6. ábra: Tevékenységek megoszlása a Duna-parton
(Saját szerkesztés)

6.1. Lakossági igények

A kérdőív felmérte, hogy milyen fejlesztéseket vagy új funkciókat látnának szívesen a belvárosi Duna-parton a kitöltők. A válaszadók többsége egyértelműen a zöldterületek bővítését, padok és árnyékos helyek létesítését tartja a legfontosabbnak (77%). Ezt követik a kulturális programok helyszínei (46%), valamint az éttermek, kávézók, teraszok kialakítása (39%). Jelentős igény mutatkozott továbbá kültéri szabadidős lehetőségek (32%), parkolási infrastruktúra (27%) és ingyenes beltéri közösségi terek (25%) iránt is. A nyílt szöveges válaszok között több megjegyzés utalt a vízpart jobb hasznosítására, a tiszta és természetes környezet megőrzésére, valamint az autóforgalommal kapcsolatos ambivalens véleményekre. A válaszok sokszínűsége azt jelzi, hogy a Duna-part fejlesztése során egyszerre kell figyelembe venni a rekreációs, kulturális, közlekedési és ökológiai szempontokat is. Egy

válaszadó úgy fogalmazott: „ameddig a rakparti közlekedést nem viszik a föld alá, addig ez a kérdés irreleváns”, míg mások éppen az autós forgalom nyári hétvégéken való kizárásának visszavonását szorgalmazták.

Szintén sokan emelték ki a vízpart tényleges hasznosításának fontosságát. A válaszok között szerepelt az igény a szabad stégek vagy strand kialakítására, a vízitaxi-szolgáltatás visszahozására, illetve arra, hogy a hajózási lehetőségek maradjanak meg. Ezek azt sugallják, hogy a Duna, mint természeti és közösségi erőforrás, jelenleg nincs kellően integrálva a városi életterbe. A természetközeli szemléletű válaszadók közül többen a zöldterületek minőségi karbantartását hiányolták, például azzal a megjegyzéssel, hogy „a gaz nem méhlegelő”, illetve volt, aki úgy fogalmazott: „már azzal is megelégednék, ha tisztán tartanák”. A környezet rendezettségére irányuló igények között megjelent a szemetesek számának növelése és rendszeres ürítésük szükségessége is.

Néhány válaszadó speciális funkciókra tett javaslatot, mint például kutyafutatók kialakítása, vagy egy önköltséges próbaterem létrehozása amatőr művészek számára. Egy kiemelt ötlet a Duna élővilágát bemutató tanösvények és mólókon megvalósuló vízügyi, természetvédelmi bemutatók terve volt, szakmai együttműködésben nemzeti parkokkal és kutatóintézetekkel. Végül megjelentek olyan vélemények is, amelyek kritikus attitűdöt képviseltek a fejlesztési tervekkel szemben. Egyesek szerint nincs szükség újabb beavatkozásokra, inkább a természetességet kellene megőrizni. Mások a belvárostól való teljes elfordulást fogalmazták meg, míg akadtak, akik rendszerszintű elégedetlenségüknek adtak hangot, mondván: „amíg minden átjárhatóságot csökkentenek, addig nincs értelme ilyesmiről gondolkodni”. Ezek a szempontok is fontosak, mert arra figyelmeztetnek, hogy a Duna-part fejlesztése túlmutat a fizikai infrastruktúrán – társadalmi konszenzust, identitást és hosszú távú víziót is igényel.

6.2.Szakértői álláspontok

A szakértői interjúkban megfogalmazott vélemények megerősítik, hogy a budapestiek érzékenyen reagálnak a Duna-parti környezetre, és hogy az inkluzív, közérdekű fejlesztés alapfeltétele a hosszú távú várospolitikai vízió. Ungvári Gábor közgazdász például kiemelte, hogy a part menti területek „városiasabb funkciót igényelnek, de nem minden áron”: a fejlesztéseknek figyelembe kell venniük az árvízveszélyt, a városi hősziget-hatásokat, a klímaváltozással járó kockázatokat is. Példaként említette a Római-partot, ahol a természetes vízparti élmény már most is vonzó, ugyanakkor hiányoznak a mindennapi, aktívabb

használatot támogató alapvető infrastruktúrák, például mosdók, ivókutak, megfelelő köztéri szemetesek, leülési lehetőségek a parton (kiepített padok, napágyak), a fürdést segítő öltözők vagy akár kerékpártárolók.

Ungvári hangsúlyozta továbbá, hogy a sikeres fejlesztés egyik kulcsa az intézményi szereplők proaktív bevonása – azaz szükség van egy érdekeltre, aki nem csupán végrehajt, hanem stratégiai szemlélettel koordinálja az érdekeket. Ez a szerep nem hárulhat pusztán a civil szférára: az önkormányzat, illetve az ahhoz kapcsolódó szakmai osztályok képesek hatékonyan kezelni a jogi, adminisztratív és környezeti kihívásokat.

Emellett nemzetközi jógyakorlatként a Fjord City modell – minden kritikája ellenére – is példaértékű lehet Budapest számára. A magyar főváros Duna-parti zónái széttöredeztettek, a privatizáció dominanciája és az egységes vízió hiánya miatt. Ugyanakkor a Fjord City tanulságai – mint például a közlekedési infrastruktúra radikális újratervezése, a közterek szerepének hangsúlyozása, a funkcionális diverzitás biztosítása, valamint a fejlesztők kötelező társadalmi hozzájárulása – adaptálhatók a budapesti kontextushoz is (Tolnai, 2018).

Thorvaldsen szerint: „A legfontosabb az, hogy legyen politikai akarat, stratégiai gondolkodás és társadalmi érzékenység. Ha ezek megvannak, akkor a városfejlesztés nemcsak szép, hanem igazságos és fenntartható is lehet”.

6.3. Fejlesztési irányelvek

A fentiek alapján három alapvető fejlesztési irányelv fogalmazható meg.

Szabályozási reform és stratégiai koordináció

Szükséges a hosszú távú fejlesztések várospolitikai keretbe helyezése, zónapolitikák, területhasználati irányelvek, ökológiai és árvízvédelmi szempontok integrálása mellett. Ennek része lehet a közérdekű funkciók jogi védelme és a magánberuházások arányos közterületi hozzájárulásának kikényszerítése.

Lakossági bevonás és társadalmi reprezentáció

A fejlesztések csak akkor lehetnek sikeresek, ha a városlakók nemcsak tárgyai, hanem alanyai is az átalakulásnak. Nyilvános tervezési fórumok, helyi kísérleti projektek és közösségi szavazások adhatnak legitimációt a beruházásoknak.

Természetközeli és multifunkcionális terek kialakítása

A zöldfelületek nem dekorációs elemek, hanem városi ökoszisztéma-szolgáltatások – fásítás, árnyékolás, nyitott vízfelületek, aktív partmenti zónák – amelyeket össze kell hangolni a klímaadaptációval és a közösségi igényekkel.

6.4. Fejlesztési javaslatok

Az irányelvek pedig a következő konkrét javaslatokban jelennek meg.

Árnyékolt, multifunkcionális sétányok kialakítása a belvárosi és átmeneti szakaszokon

A kérdőíves kutatás szerint a Duna-part legfőbb használati célja a séta és kikapcsolódás (74,6%), ám több válaszadó is jelezte, hogy a nyári hónapokban az árnyék hiánya miatt elviselhetetlenné válik a tartózkodás. Ungvári Gábor kiemelte, hogy a városi hőhullámok és a kisvizes időszakok miatt a part élhetősége csökken, ezért a természetes árnyékolás létfontosságú. Ennek megvalósítására javasolt a folytonos fasorral kísért part menti sétányrendszer, amely egyes szakaszokon vízpermetes hűsítő zónákkal (pl. ködfüvő pontok) is bővíthető. Ez összhangban áll a kék-zöld hálózat projektje és a Duna TFP célkitűzéseivel is.



Strasbourg

Kisebb léptékű, gyalogos és kerékpáros átkelő infrastruktúra kiépítése

A jelenlegi hídstruktúra elsősorban az autós forgalmat szolgálja, a lokális átjárhatóság azonban számos szakaszon hiányos. A Margitsziget–Újlipótváros vagy Kelenföld–Csepel közötti gyalogos és kerékpáros hidak megépítése csökkentené a Duna elválasztó hatását, és közvetlen kapcsolatot teremtené olyan városi szövetek között, ahol jelenleg több kilométeres kerülőút szükséges. A *Budapest 2030* dokumentum kifejezetten hangsúlyozza, hogy „a partok és a szigetek (Népsziget, Molnár-sziget, Óbudai-sziget, Margit-sziget) között a gépjárműforgalomtól mentes hídkapcsolatok létesítése szükséges”, valamint az „önálló gyalogos–kerékpáros hidak építése” is szerepel a javasolt eszközök között. A Margitsziget–Újlipótváros, illetve a Margitsziget–Újlak közötti kapcsolat egy, már most is jelentős gyalogos- és rekreációs célpont közvetlenebb megközelítését biztosítaná a sűrűn lakott pesti és budai oldalon élők számára. Kelenföld és Csepel összekötése pedig egy, jelenleg szétagolt déli városi térség között teremtené új, emberléptékű kapcsolatot. Ezek a fejlesztések nem igényelnek olyan hosszú távú, összvárosi léptékű beruházásokat, mint a nagyméretű autós hidak, mégis jelentősen javítanák a városi közösségek lokális kapcsolatát és a gyalogos-közlekedési fenntarthatóságot.

Zónapolitika és közcélú követelmények szabályozása új ingatlanfejlesztéseknél

A Marina part vagy a Kopaszi gát példája rávilágít a „vízparti elitizálódás” problémájára. Ennek elkerülése érdekében szükséges a fejlesztők részéről közhasználatú terek létesítésének kötelezővé tétele és ezek önkormányzati átvételének szabályozása. Ehhez adaptálható az oslói „utbyggingsavtaler” rendszere, amely a helyi szabályozási terv alapján kötelezi a beruházót közpark, út, közmű megépítésére és átadására, illetve a norvég Építésügyi és Területrendezési Törvény (Lovdata, 2008, §17–3) értelmében az infrastruktúrafejlesztésben való részvétel a beruházás feltétele lehet.

Szabályozási és intézményi ösztönzőrendszer: helyszínek és gyakorlat

A Duna-menti területek fejlesztéséhez lényeges feladat egy olyan ösztönző szabályozási rendszer kialakítása, amely világosan meghatározza a közfunkciókkal kapcsolatos elvárásokat, és ezek teljesítését a beruházási feltételként szabja meg. Norvég mintára – különösen az oslói „utbyggingsavtaler” típusú fejlesztési megállapodásokból kiindulva – Budapest is alkalmazhatna olyan mechanizmusokat, amelyek előírják, hogy minden új beépítés esetén a beruházónak hozzájárulást kell fizetnie a közterek, parkok, közművek és

gyalogos-infrastruktúra fejlesztéséhez. Ez hasonló formát vehetne fel, mint a már jelenleg is meglévő településrendezési szerződések, ám kizárólag akkor tudna hatékonyan működni, ha nem lehet kiemelő kormányhatározatokkal és hasonló módokon megkerülni.

Társadalmi célú fejlesztési kvóták

A zöldterületek növelése mellett Budapest egyfajta társadalmi kvótarendszert is bevezethetne, amely kötelező arányt ír elő a fejlesztésekben közösségi funkciókra (pl. nonprofit kulturális tér, közösségi stúdió, ifjúsági klub, tanösvény). Egy ilyen elv alkalmazható lenne például a volt Nagyvásártelep és a környező Duna-parti zóna újrahasznosítása esetén, ahol a magánberuházás mellett biztosítani lehetne közösségi funkcióval rendelkező térarányt is. Ennek része lehetne egy nyilvános stég, zöldtetős pihenőtér vagy egy Duna-ökológiát bemutató interaktív tanösvény is, oktatási célra.

Pilotprogram és helyi közösségi testületek

A szabályozási újítások bevezetését érdemes lenne egy-két kijelölt pilotterületen tesztelni, ahol helyi közösségi tervezőtanácsok jönnének létre. Jó példák lehetnek erre az észak-pesti Népsziget vagy a csepeli Duna-part, ahol a jelenlegi kihasználatlanság és a természetes adottságok lehetővé tennék, hogy alulról jövő ötleteket, ökológikus megoldásokat is bevonjanak. E tanácsok a helyi lakosság, civil szervezetek, tervezők és önkormányzat részvételével működnének, és javaslattevési, véleményezési joggal bírnának minden új beruházás esetén. Az ilyen közösségi részvételen alapuló struktúrák elősegíthetnék a társadalmilag fenntarthatóbb és elfogadottabb fejlesztéseket.

Vízparti fürdőhelyek fejlesztése és szabadstrandok megújítása

A budapesti Duna-part revitalizációjának egyik legkézenfekvőbb lehetősége a közvetlen vízkapcsolat biztosítása, különösen a nyári hónapokban. Bécs és Basel példája alapján Budapest számára is érdemes kijelölni és fejleszteni olyan partszakaszokat, ahol a helyiek biztonságosan fürödhetnek. A Római-part már most is kedvelt célpont, de infrastrukturális ellátottsága korlátozott, így javasolt fokozatos fejlesztése: szabadtéri zuhanyzók, napágyak, árnyékolók, asztalok és kültéri öltözők kialakításával. Ezen felül célszerű lenne közösségi funkciókat is beépíteni – például közös főzőhelyeket vagy több vízparti könyvtárpontot –, amelyek hozzájárulnak a helyi identitásának erősödéséhez.



Basel

Ipari örökség integrálása a közösségi térhasználatba

Ahelyett, hogy a Duna-menti ipari örökségeket teljes egészében felszámolnánk, a berlini Holzmarkt vagy az Oslo Fjord City példáján inspirálódva érdemes lehet ezeket új funkcióval ellátni. A Népsziget vagy a csepeli partszakasz ideális helyszínei lehetnek olyan közösségi tereknek, ahol megmaradnak az ipari formavilág elemei, de új tartalommal telítődnek: kézműves műhelyek, galériák, szabadtéri bárók és kulturális rendezvényhelyszínek számára. Ennek egy létező példája lehet a Hengermalom is. Ez a megközelítés egyszerre őrzi meg a történeti karaktert, és nyújt kortárs válaszokat a városi közösségi élet igényeire.

Helyieknek szóló hajózási szolgáltatások és tematikus túrák

A jelenlegi hajózási infrastruktúra Budapesten szinte kizárólag a turizmust szolgálja. Érdemes lehet bővíteni a helyiek számára elérhető hajózási kínálatot, például tematikus városnéző túrák, esti sétahajók, történelmi vagy természeti tematikájú programok formájában. Ezek a szolgáltatások nem csupán a folyó szerepének újraértelmezéséhez járulhatnak hozzá, hanem a lokális identitás megerősítéséhez is. A hajózás nemcsak közlekedési vagy turisztikai funkcióként értelmezendő, hanem mint rekreációs és közösségi lehetőség is.

Lejutás a vízpartra: kis léptékű infrastrukturális beavatkozások

Több olyan városi szakasz is van – különösen a belvárosban –, ahol a Duna vizuálisan jelen van, de fizikailag nem hozzáférhető. A válaszadók egyértelműen jelezték az igényt olyan egyszerű beavatkozásokra, mint a leülési lehetőségek, árnyékos, fás terek, ahol akár egy

hozott ebéddel, piknikkel is el lehet tölteni az időt. Azokon a szakaszokon, ahol nem megoldható a közvetlen vízkapcsolat, érdemes lenne vízszinthez igazított teraszokat, füves pihenőzónákat vagy stégeket létesíteni.

Ezek a javaslatok nemcsak a Duna-part fizikai hozzáférhetőségét bővítik, hanem hozzájárulnak ahhoz, hogy a folyó ismét a városi közösség élő, használt és szeretett tere legyen. A kérdőíves válaszok és a szakértői álláspontok egyértelműen mutatják: a budapestiek nem „csak” partot, hanem jövőképet szeretnének. A Duna-part lehetőséget kínál arra, hogy a város egyszerre váljon élhetőbbé, igazságosabbá és ökológiailag fenntarthatóbbá – de ehhez nemcsak tervek, hanem politikai akarat, szakmai szinergiák és társadalmi párbeszéd is kell.

Irodalomjegyzék

Agency for Planning and Building Services. (2018). Oslo Waterfront Planning Strategy. Oslo Municipality.

Budapest Főváros Önkormányzata. (2013). *Budapest 2030: Hosszú távú városfejlesztési koncepció*. Elérhető: https://urb.bme.hu/segedlet/_cimlap/Budapest_2030.pdf.

Budapest Főváros Önkormányzata. (2014). *Duna menti területek összehangolt fejlesztése tematikus fejlesztési program*. Budapest. Elérhető: https://archiv.budapest.hu/Documents/V%C3%A1ros%C3%A9p%C3%ADt%C3%A9si%20F%C5%91oszt%C3%A1ly/Duna_TFP.pdf.

Budapest Főváros Önkormányzata. (2021). *Budapest 2027 – Integrált településfejlesztési stratégia*. Budapest. Elérhető: https://otthonbudapesten.hu/sites/default/files/attachment/2021/ITS_2027_III_STRATEGIA_20210306.pdf.

Bruttomesso, R. (1993). Waterfronts: A New Frontier for Cities on Water. International Centre Cities on Water. <https://books.google.hu/books?id=ugZnRAAACAAJ>.

Dempsey, N., Bramley, G., Power, S., & Brown, C. (2011). The Social Dimension of Sustainable Development: Defining Urban Social Sustainability. *Sustainable Development*, 19, 289–300. Elérhető: <https://doi.org/10.1002/sd.417>.

Design og arkitektur Norge (DOGA). (é. n.). *Urban development*. Elérés 2025. március 23. Elérhető: <https://doga.no/en/activities/design-and-architecture-in-norway/urban-development/about/>.

Nordregio. (2018). *Fjord City: A waterfront urban renewal project*. Elérhető: https://nordregio.org/sustainable_cities/fjordbyen/.

Norvég Királyság. (2008). Tervezési és építési törvény (Plan- og bygningsloven), 17. fejezet: Építési megállapodások. Lovdata. Elérhető: <https://lovdata.no/static/NL/nl-20080627-071-01-01.pdf>.

Oslo kommune. (n.d.). Utbyggingsavtaler. Elérhető: <https://www.oslo.kommune.no/etater-foretak-og-ombud/eiendoms-og-byfornyelsesetaten/utbyggingsavtaler>.

PwC Norge. (2023). *Justeringsrett ved overføring av offentlig infrastruktur*. Elérhető: <https://www.pwc.no/no/pwc-aktuelt/justeringsrett-ved-overfoering-av-offentlig-infrastruktur.html>.

Schubert, D. (2010). Waterfront Revitalizations: From a Local to a Regional Perspective in London, Barcelona, Rotterdam, and Hamburg. In *Transforming Urban Waterfronts*. Routledge.

Thorvaldsen, C, H. (2025). Személyes interjú. Oslói önkormányzat Tervezési és építési főosztályának munkatársa. 2025. június.

Tolnai, G. (2018). Budapest's fragmented riverfront renewal: Western trends interspersed with post-socialist characteristics. *Belgeo. Revue Belge de Géographie*, 4, Article 4. <https://doi.org/10.4000/belgeo.21210>.

Ungvári, g. (2025). Személyes interjú. Regionális Energiagazdasági Kutatóközpont Vízgazdasági Csoportjának tagja. 2025. június.