

BUDAPEST KÖZÉPTÁVÚ VÁROSFELJESZTÉSI PROGRAMJA – PODMANICZKY PROGRAM

Megbízó:

**Budapest Főváros Önkormányzata
Schneller István főépítész**

Megbízó felelőse:

**Simonyi Sándor alosztályvezető
Hegedűs Viktória alosztályvezető**

Megbízott:

Városkutatás Kft.

Tosics Iván

Ekés András

Gerőházi Éva

Kalla József

2005. június 8.



Tartalom

1. BEVEZETŐ	3
2. BUDAPEST KÖZÉPTÁVÚ VÁROSFEJLESZTÉSI PROGRAMJÁNAK KIALAKÍTÁSA ÉS SZERKEZETE	5
2.1. Budapest Városfejlesztési Konceptiójának és Budapest Középtávú Városfejlesztési Programjának kapcsolata	5
2.2. Budapest Középtávú Városfejlesztési Programja kialakításának módszertana	7
2.3. A kiemelt fejlesztési térségek áttekintése	11
2.4. A tematikus programok áttekintése	13
3. A BUDAPEST MAGPROGRAM	15
3.1. Budapest Magprogram szerkezete	15
3.2. A Budapest Magprogram és a kiterjesztett programelemek a kiemelt fejlesztési térségek és a tematikus programok struktúrájában	30
3.3. Budapest Középtávú Városfejlesztési Programja pénzügyi realitásának vizsgálata	35
4. BUDAPEST KÖZÉPTÁVÚ VÁROSFEJLESZTÉSI PROGRAMJÁNAK MEGVALÓSÍTÁSA: INTÉZMÉNYRENDSZER, MONITORING ÉS A MEGVALÓSÍTÁS ELJÁRÁSI RENDJE	45
5. FELHASZNÁLT SZAKMAI ANYAGOK JEGYZÉKE	54
6. MELLÉKLETEK	55
6.1. 1. Melléklet - térbeli és tematikus programok	55
6.2. 2. Melléklet : Budapest Városfejlesztési Konceptiója szerkezetének áttekintő táblázata	85
6.3. A Budapest Magprogram pénzügyi táblázatai	86



1. Bevezető

A Fővárosi Közgyűlés 2003. márciusában jóváhagyta Budapest Városfejlesztési Koncepcióját. Ekkor úgy rendelkezett a testület, hogy következő lépésként ki kell dolgozni a koncepcióból származtatott operatív középtávú városfejlesztési programot, amely meghatározza a középtávon követendő fejlesztési irányokat, húzóprojekteket.

Budapest Középtávú Városfejlesztési Programja (a Podmaniczky Program, illetve a továbbiakban röviden Program) két év munkájára alapozódik, melyet a Főpolgármesteri Kabinet megjegyzései, a szakmai vitahét eredményei, az internetes és egyéb vitafórumok kritikái, valamint civil szervezetek hozzászólásai is segítettek.

A Program megvalósításának időtávját a tervezők a **2005-2013-as évekre**, azaz 9 évre szabták meg. Középtávnak talán szokatlanul hosszú időszak ez, azonban alkalmazkodni kíván az Európai Unió 2007-2013-as költségvetési periódusához, amely nagyban meghatározza mind a magyar állam, mind a Főváros mozgásterét. A szakmai anyag lezártakor, 2005. májusában, még nem ismeretesek a Strukturális és a Kohéziós Alapok 2007-2013-as periódusának végleges prioritásai, és ugyancsak formálódik az erre az időszakra szóló Nemzeti Fejlesztési Terv. Mindazonáltal a Program a rendelkezésekre álló információk alapján igyekszik számításba venni az EU és az országos szint lehetséges szerepvállalását. A Közép-magyarországi Régió jövőjét illetően a Program azt feltételezi, hogy a főváros és Pest megye továbbra is egy régió marad, szétválasztásra nem kerül sor.

Budapest Középtávú Városfejlesztési Programja nagy jelentőségű dokumentum, hiszen közel egy évtizedre előre kívánja meghatározni a **városfejlesztés prioritásait**. Kidolgozása és elfogadása egy olyan időszakra esik, amikor nemzetközi és hazai téren egyaránt nőnek a kihívások Budapesttel szemben. Nemzetközi téren egyre sürgetőbb, hogy Budapest – régiójával együtt – megfelelően pozícionálja magát a **nagyvárosi régiók európai versenyében**. A rendszerváltás utáni évtizedben elért eredményekhez képest Magyarország és Budapest az utóbbi években Európában, és azon belül Közép-Európában is pozícióvesztést szenvedett el. A környező városok – akár pénzügyi lehetőségeiken felül is – vagy térszervező erővé válnak, és egész környezetüket behelyezik, nevesítik az Európai térben (ld. pl. Bécs), vagy csatlakoznak egy formálódó szövetséghez, és erősítik kapcsolataikat a húzóvárosokkal (ld. pl. Pozsony). Budapest egyik kategóriához sem tartozik, és eddig Budapest szerepét, ambícióit sem sikerült egyértelműen meghatározni Európában. Budapest kiváló földrajzi adottságokkal, csodálatos természeti és építészeti értékekkel bíró város, azaz kiemelkedő potenciálokkal rendelkezik, ennek ellenére nem lehet azt mondani, hogy Budapest lenne Közép-Európa kulturális magja, gazdasági transzfer-állomása, pénzügyi központja, turisztikai centruma, vagy ökológiai mintavárosa.

Erősödnek a **hazai kihívások** is, hiszen nem lehet azzal sem érvelni, hogy Budapest nemzetközi szerepe ugyan nem növekszik, de legalább a lakói elégedettek vele, szolidárisak egymással, szeretnek budapestiek lenni. A közvélemény-kutatások éppen azt mutatják, hogy a városlakók elégedetlenek a városban tapasztalható életlehetőségek beszűkülésével, az életminőség romlásával. Emiatt sokan a 'lábukkal szavaznak', amit jól mutat a nagymértékű szuburbanizáció. Az természetes, hogy elégedetlenség mindig lesz a fővárosiakban, mert mindenkinek megfelelni nem lehet, az azonban intő jel, hogy a fővárosiak nagy többsége romló színvonalúnak látja a köztisztaságot, az utak állapotát, a tömegközlekedés helyzetét, azaz ezeket a legalapvetőbb működtetési kérdéseket mindennapi bosszúságokként élék meg.

Budapest Középtávú Városfejlesztési Programja ennek a helyzetnek az ismeretében fontos változtatási javaslatokat tartalmaz. A fővárosnak egy **új, dinamikus fejlődési periódust** kell elkezdenie, amelynek a korlátozott működtetési és fejlesztési forrásokon felül három új tényező kell, hogy megfelelő alapot biztosítson. Egyrészt a **Középtávú Program maga**, hiszen a megfelelően definiált fejlesztési összefüggések lehetővé teszik, hogy a Főváros következetesen haladjon egy kijelölt irányba, nem aprózva el ezzel a létező forrásait. Egy további új lehetőséget



jelent az **Európai Unió**, amely megfelelő, regionális kiterjedésű programok esetén komoly támogatási összegeket nyújthat a Strukturális Alapokból (különösen a gazdasági versenyképességet erősítő programokhoz), és kiugróan jelentős lehetőségekkel kecsegtet a Kohéziós Alap révén, amely 2007-től éppen a kritikus tömegközlekedési fejlesztések finanszírozásához járulhat hozzá. Ehhez kapcsolódik az országos szint, különös tekintettel arra, hogy a kormányzat a formálódó II. Európa Terv keretében versenyképességi forgatókönyvet kíván megvalósítani, és ebben kiemelkedő szerepet szán a nagyvárosoknak, beleértve ebbe Budapestet is. Végül, harmadik új elemként lehetséges és kívánatos lenne a **főváros aktívabb kooperációs politikája más partnerek irányába**, egyrészt a közösségi szektor szereplőit tekintve (régió, 'csapágyvárosi' gyűrű települései, MÁV, stb.), másrészt a magánszektor szereplőivel kiépíthető közösségi-magán partnerségi (PPP – Public Private Partnership) kapcsolatok vonatkozásában, amelyek nagyon jelentős új fejlesztési lehetőségeket jelenthetnek az Európa szerves részévé vált közép-európai metropolisz számára.

Annak ellenére tehát, hogy a fővárosnak szűken vett költségvetési szempontokból továbbra sem könnyű a pénzügyi helyzete, vannak reálisan számba vehető és újfajta megközelítéssel kiaknázható olyan új lehetőségei, amelyekkel megalapozhatja a városfejlődés egy eddiginél dinamikusabb periódusát. Budapest Középtávú Városfejlesztési Programja ehhez kíván hozzájárulni, amikor a Városfejlesztési Koncepció által lefektetett hosszú távú vízió keretei között megfogalmazza egy középtávon megvalósítható **városfejlesztési Magprogram** főbb elemeit, miközben a prognosztizálható források egy részét fenntartja a kerületek, a régió szereplői és a magánszféra által kezdeményezett projektek beépítésének elősegítésére.

Jelen anyag a Program tartalmi meghatározásán kívül foglalkozik még a megvalósíthatóság két fontos további tényezőjével. Egyrészt **nagyságrendi pénzügyi számításokkal** illusztrálja a fejlesztési elképzelések realitását. Másrészt áttekinti azt, hogy a program megvalósításához milyen **intézmény-rendszerbeli változtatásokra**, milyen **eljárési rendre**, és milyen **monitoring rendszer** kiépítésére van szükség. Utóbbiak alapvetően fontos feltételei annak, hogy a Program ténylegesen alapjává váljon a városban történő fejlesztéseknek.

Budapest Középtávú Városfejlesztési Programja végső soron tehát egy szinergián¹ alapuló, a legfontosabb középtávú térbeli és tematikus feladatköröket kiemelő városfejlesztési dokumentum, amely a rendelkezésre álló fővárosi fejlesztési források döntő részére vonatkozóan konkrét felhasználási javaslatokat tesz. Hangsúlyoznunk kell, hogy a Program fejlesztési elképzelései **alapvetően a Fővárosi Önkormányzat mozgásterét kívánják meghatározni. Nem határoz meg a Program olyan feladatokat, amelyek teljes mértékben kívül esnek a Fővárosi Önkormányzat kompetenciáján**, és kizárólag a kerületek, az állam, vagy a magánszféra tevékenységéhez köthetők. Ezen felül a program nem definiálja fejlesztési feladatnak a Magprogram és a kiterjesztett programelemek szintjén azokat a feladatokat, amelyek nem jelennek meg költségtényezőként a fővárosi költségvetésben – ilyenek részben a fővárosi tulajdonú cégek, intézmények egyes beruházásai.

¹ Szinergia alatt azt a jelenséget értjük, mely esetben az egymást erősítő tényezők összességükben erősebb hatást fejtenek ki, mint a részhatások összege



2. Budapest Középtávú Városfejlesztési Programjának kialakítása és szerkezete

2.1. Budapest Városfejlesztési Konceptiójának és Budapest Középtávú Városfejlesztési Programjának kapcsolata

A Fővárosi Közgyűlés által 2003. márciusában elfogadott Budapest Városfejlesztési Konceptiója a főváros fejlődésének nagy távlatú jövőképét („vízióját”) a következőképpen rögzíti:

”Budapest és térsége - az egyesült Európa integráns részeként - nemzetközi metropolisz-szá formálódjon, amely kedvező geopolitikai helyzetét optimálisan kihasználva hídfő és korlátozott regionális központ szerepköröket tölt be, különösen a piaci szolgáltatások, az informatika, a makroregionális logisztikai funkciók, az idegenforgalom és a kulturális kapcsolatok területén. E központi szerepkörökhöz kötődően Budapest az információ, a tőke, az áruk és a kulturális javak tekintetében a legfontosabb találkozó- és cserehelyé válik a nyugat-európai, illetve a kelet-délkelet-európai országok között, melyek felé kétirányú közvetítő szerepet is betölt.

A gazdagodó regionális szereppel együtt formálódik Budapest főváros szerepe is, amennyiben Budapest törekszik az erős nemzetközi regionális csomóponti szerepéből fakadó előnyök egy részét az ország más régiói felé továbbítani, az ország többi nagyvárosa, illetve régiót körülvevő városgyűrűvel való intenzív kapcsolatai és egyes funkciók megosztása révén.

A nemzetközi és az országos funkciók optimális kialakításához a város és térsége együttműködése elmélyül. Ebben a metropolisz térségben az egyes funkciók optimális elhelyezése az egész térség érdekeit alapul véve, a gazdasági, környezeti és társadalmi feltételek teljesülését egyaránt figyelembe véve kerül meghatározásra, biztosítva, hogy az egész városi térség, annak lakó- és vállalkozási területei egyaránt a fenntartható fejlődés kritériumainak megfelelően fejlődjenek, úgy környezeti, mint társadalmi szempontok szerint.”

a városfejlesztésében három alapvető érték között kell egyensúlyt teremteni.

- *hatékonyság: a városi rendszereknek és a reálisan irányítható folyamatoknak az optimális irányba történő befolyásolása;*
- *lakhatóság, élhetőség: a város szellemi gazdagságának, egyediségének, környezeti minőségének megőrzése és fejlesztése. A lakhatóság a mindennapi működőképességgel párosulva adja a város vonzerejét és otthonosságát;*
- *szolidaritás, méltányosság: a leszakadó társadalmi csoportok és egyes városi területek támogatása, fokozatos felzárkózása, a szélsőségekből adódó feszültségek mérséklése annak érdekében, hogy a város fejlődését minél többen sikerként élhessék meg.*

Ezen értékek között nem jelölhető meg preferencia. A városfejlesztés feladata, hogy e három értéket szolgáló intézkedéseinek egyensúlyát a jövőben mindenkor biztosítsa. A cél tehát az, hogy a gazdasági potenciál növekedésével és a regionális szerepkör erősödésével párhuzamosan, a környezeti és társadalmi fenntarthatóságot célzó beavatkozások nyomán a város élhető, a lakói által szeretett hely marad, ahol biztosítékok vannak a társadalmi különbségek további éleződésének megelőzésére is.

A városi tér és a városfejlődés tipikusan sokszereplős, ahol egyedül senki sem érhet célt. Budapestnek szembe kell néznie a ténnyel, hogy a globalizálódó világban, a városok és régiók erősödő versenyében kizárólag lehetséges partnereivel, a város életének többi szereplőjével együttműködve és e kooperáció által megerősödve lehet eredményes.



A Koncepció távlatában a város kiemelt figyelmet fordít a városfejlesztés azon tényezőire, amelyekkel lassítható a lakosságszám további csökkenése, mérsékelhető a szuburbanizáció üteme. Közvetett eszközökkel (területátsorolások, infrastruktúra kiépítése) javítja a városon belüli lakásépítés feltételeit, a minőségi lakáskínálat lehetőségeit. A sűrű beépítésű belső városrészekben és a nagy lakótelepeken elsősorban a közterületek színvonalának és a tömegközlekedés feltételeinek javításával megteremti az alapokat a jobb lakhatási viszonyok kialakulásához és ezzel az elköltözési szándékok mérséklődéséhez.

A környezet minőségének javítása érdekében sor kerül a belső városrészek forgalmának csillapítására, a tömegközlekedés igénybevételét differenciált módon lehetővé tevő eszközváltási zónák és intermodális csomópontok kialakítására. A térség külsőbb, lazább beépítésű részein lakók számára lehetővé válik, hogy az egyéni közlekedési eszközök használatával minél hamarabb elérjék a tömegközlekedés rendszerét, kulturált átszállási körülmények között. A nagyobb új - lakó, szolgáltatási, iroda, vállalkozási - funkciók elhelyezésénél fontos szemponttá válik a közlekedés integrált rendszerével való minél jobb kapcsolat, az egyéni közlekedés iránti igények minimalizálása érdekében. A metropolisz térség különböző részein eltérő eszközökkel - a Belvárosban elsősorban komplex városrehabilitációval, az átmeneti zónában új közlekedési kapcsolatok megteremtésével, a rozsdáövezeti beruházások támogatásával, új funkciók elhelyezésével, a külsőbb kerületekben a városközpontok újraélesztésével, a városon kívüli területeken a központi helyek fejlesztésével, illetve a köztes területek természeti értékeinek megóvásával, fokozott védelmével - kerül sor az épített és a természeti környezet fejlesztésére, és ezzel a metropolisz élhetősége, a lakók életkörülményei javítására.

A metropolisz térség fejlesztésében jelentős súlyt kap a társadalom fenntarthatóságának biztosítása, a leszakadó társadalmi csoportokkal és térségekkel való kiemelt törődés. A közszféra az országos szociális rendszerekhez kapcsolódva, célzott beavatkozásokkal segíti a város legleromlottabb térségeinek az ott lakók bekapcsolásával történő megújítását, hozzájárulva ezzel a foglalkoztatási esélyek javításához is. A fővárosi feladatot jelentő szakképzés színvonalának emelésével jobb feltételeket teremt az alacsony szinten képzettek nagy tömegeinek felzárkóztatására. A város az oktatási rendszer jól működő elemeire és a kiterjedt, sokszínű kulturális lehetőségekre alapozva növeli Budapest vonzerejét és népességmegtartó erejét, külön figyelmet fordítva a leromló városnegyedek intézményeinek, programjainak támogatására. A Főváros közvetett eszközökkel segíti a szabadidő- és sportlehetőségek kínálatának növekedését. A térségen belül regionalizált egészségügyi ellátó rendszer fokozatos kialakításával a város hozzájárul az egészségügyi ellátáshoz való hozzáférés esélyeinek növeléséhez, az egészségmegőrzés és az egészségügyi intézményekhez való eljutás lehetőségeinek javulásához. A célzott beavatkozások hatására megáll az esélyek differenciálódása, megindul a leszakadó területek és társadalmi csoportok fokozatos felzárkózása és visszaintegrálódása, a városlakók egészségi állapota javul.

A nagy-távlatú jövőkép elsődleges fontosságú, és az ágazati-funkcionális célokkal összhangban lévő térszerkezeti elemei a következők:

- az északi és déli Duna-hidakkal megépítésre kerül a Körvasúti körút, amely feltárja az átmeneti zóna rozsdáövezetét, környezetbarát ipari, lakó, szolgáltatási, kereskedelmi, közlekedési (intermodális központok) és zöldterületi funkciók egymással szerves kapcsolatban lévő hálózatát kialakítva, magas presztízsű "Parkvárossá" fejlesztve az elhanyagolt ipari övezetet,
- folytatódik, és egyúttal felgyorsul a belső városrészek komplex rehabilitációja, nagyjából a közösségi és magánszektor összehangolt akciói kisebb részben a szociális indítékú közösségi beavatkozások nyomán, minden esetben a gazdasági, környezeti, közterületi, szociális szempontok tudatos alkalmazásával,
- szisztematikus beavatkozásokkal továbbfejlesztésre kerül a Duna térsége, az északi és déli térségek partszakaszainak fejlesztésével, a Dunához kapcsolódó funkciók



helyének és megoldásainak javításával, továbbá az észak-déli közlekedési tengely tudatos többfunkciós fejlesztésével,

- *a külső városrészközpontok, intermodális csomópontok és bevásárlóközpontok kapcsolatának megteremtésével erősítésre kerül a város többközpontú térbeli rendszere.*

A nagy távlatú jövőkép funkcionális és térszerkezeti céljainak megvalósítása során a Főváros (tágabb értelemben a közszféra) aktív, kezdeményező szerepeket vállal fel annak érdekében, hogy sikerüljön a város és térsége fejlődése javára optimálisan kihasználni a kedvező külső és belső lehetőségeket. A Konceptió azt feltételezi, hogy a város fejlődésének kedvező irányba tereléséhez segítséget nyújt az országos szint (kormány, parlament) a megfelelő törvényi háttér kialakításával és stabilizálódó anyagi források biztosításával, továbbá kölcsönösen előnyös kooperáció alakul ki a kerületekkel a kétszintű önkormányzati struktúra keretein belül.”

Budapest Városfejlesztési Konceptiója a város fejlődésének nagy távlatú jövőképre alapozva hosszú távra, 15 évre vonatkozóan megállapította a városfejlesztés stratégiai céljait. Jelen Program feladata az, hogy középtávra, mintegy 8-9 évre vonatkozóan konkrétan kijelölje a város fejlesztésének feladatait.

A hagyományos stratégiaalkotás általában a problémák feltárásával kezdődik, majd minden problémához elérendő célokat rendelve határozza meg a beavatkozás eszközeit. A Program már nem tartalmaz ilyen lépéseket, mert azokra Budapest Városfejlesztési Konceptiójának megalkotásakor került sor. A Program a Konceptióban megfogalmazott javaslatokra épül, azonban azokat középtávra kialakítva egy részletesebb, prioritásokra, intézkedésekre és programelemekre bontható beavatkozási javaslatcsomagot hoz létre.

A Program tehát Budapest Városfejlesztési Konceptiójának célrendszerén (a nyolc stratégiai célt tovább bontva) alapul, abból kiindulva, a város jelenlegi és a várható finanszírozási helyzetének, továbbá a partneri együttműködések lehetőségeinek figyelembe vételével rögzíti a középtávon megvalósítandó programok és projektek körét. A két dokumentum közötti kapcsolat formálisan is egyértelművé válik annyiban, hogy a **Konceptióban létrehozott stratégiai célok a Középtávú Program Magprogramjában már prioritásokként kerülnek definiálásra**, meghatározva ezzel a beavatkozások jellegét.

2.2. Budapest Középtávú Városfejlesztési Programja kialakításának módszertana

A Program kialakításakor a kiindulópont a Konceptión túlmenően a Fővárosi Önkormányzat tervezési rendszerének, elkészült ágazati-szakmai programjainak, a jelenlegi és a várható finanszírozási helyzetnek az elemzése, továbbá a középtávon számítható külső feltételek feltárása volt.

A Program kidolgozása a következő lépésekben történt:

1. Budapest Városfejlesztési Konceptiójának stratégiai céljai szerinti középtávú programok kialakítása:

A Fővárosi Közgyűlés által elfogadott Budapest Városfejlesztési Konceptiója stratégiai céljainak (ld. 2. Melléklet) struktúrájában **középtávon megvalósítható programok** rendszere került kialakításra. Mindegyik stratégiai cél (a fővárosi gazdaság hatékonyságának elősegítése, a közlekedési rendszer fejlesztése, az épített környezet minőségének javítása és a városi térszerkezet fejlesztése, a természeti környezet minőségének javítása, a kultúra és szabadidő városa, a közösségi gondoskodás, a város és környékének integrációja) esetében az adott téma



városházi felelőseinek és külső szakértőknek a bevonásával egy-egy teljes középtávú program került kidolgozásra. Ily módon megtörtént a középtávú fejlesztési feladatok (szükségletek) teljes körének lehatárolása a főváros területére és minden szakágazatra vonatkozóan. A fejlesztési szükségletek kiinduló alapot jelentettek a pénzügyi és intézményrendszeri okok miatt szükséges szűkítések, illetve a preferenciák meghatározása számára.

2. A középtávú programrendszer szűkítése térbeli szinergiák és tematikus szempontok alapján:

A középtávú programrendszerben megjelenő fejlesztési feladatok jelentős része térben jól körülhatárolható, a város egy-egy területi egységéhez köthető. A középtávú időszakra kirajzolódnak olyan **kiemelt fejlesztési térségek**, amelyek esetében a fejlesztések egymásrautaltsága, és egymást erősítő hatása egyértelmű. Ezek a fejlesztések önmagukban, vagy egymással területi szinergiában működve akkor igazán jelentősek, ha jellegüknél, nagyságrendjükénél, kölcsönhatásaiknál fogva nemcsak az adott települési szolgáltatás színvonalát emelik, hanem a város működésének, térszerkezetének alapvető megváltoztatását is okozzák.

Első közelítésben természetesen a főváros teljes területét – sőt, városkörnyékét is – tekinthetjük fejlesztési területnek. Az a hét terület azonban, amelyet a Középtávú Városfejlesztési Program „kiemelt fejlesztési térségnek” definiál, kitüntetett szerepet játszik a korábban említett szinergiahatások miatt.

A középtávú szükséges fejlesztések közül kiválaszthatók továbbá olyanok, amelyek esetében nem a térszerkezeti elhelyezkedés, hanem a fejlesztések nagyságrendje, szakmai jelentősége az, ami a város működését, élhetőségét, arculatát lényegesen befolyásolja. Ezek olyan **kiemelt, tematikus programok**, amelyek túlmutatnak a mindennapi, működtetéshez kapcsolódó fejlesztési feladatokon, továbbá valamifajta innovációt hordoznak.

A középtávú szükséges fejlesztéseknek végül van egy olyan köre (pl. a fővárosi oktatási vagy művészeti intézmény-hálózat felújítása, a csatornahálózat vagy a szociális ellátórendszer fejlesztése, zöldfelületi rendszer bővítése), amely a város normális, napi működtetésének biztosításához szükséges, **fenntartási típusú fejlesztési feladatokat** tartalmazza. E fejlesztéseket a Középtávú Városfejlesztési Program „egy csomagban”, a részletek rögzítése nélkül tartalmazza, azzal, hogy e fejlesztések megvalósításához továbbra is biztosítani kell – a fejlesztési források egy jelentős részét lekötő, tapasztalati úton megbecsülhető – anyagi fedezetet.

3. A kiemelt térbeli és tematikus programok legfontosabb elemeinek kiválasztása, a Budapest Magprogram kialakítása:

A kiemelt fejlesztési térségek és a tematikus programok meghatározása együttesen a prioritizálási folyamat első lépésének tekinthető. Habár szűkítést jelentenek, teljes mértékű megvalósításuk még mindig jelentősen meghaladja a reálisan kalkulálható, a fenntartási típusú fejlesztési feladatokon felüli fejlesztési lehetőségeket. Ezért elkerülhetetlen volt a bennük felvázolt fejlesztési lehetőségek és szükségletek **még egy lépésben történő átgondolása**. Körül kellett tehát határolni, hogy a térbeli és a tematikus programokban felsorolt fejlesztések közül melyek kerülnek előtérbe, és melyek halaszthatóak későbbi megvalósításra.

A prioritások meghatározásának ez a következő lépése szakmai egyeztetések és vitafórumok sorozatát jelentette. Ezek, valamint kerületi vélemények és civil javaslatok figyelembe vétele eredményeképpen alakult ki a középtávú időszakra vonatkozóan stabilnak tekinthető, mindenképpen megvalósítandó feladatok köre, melyet a Budapest Középtávú Városfejlesztési Programjának **Budapest Magprogramja** tartalmaz.



4. A középtávon reálisan megvalósuló programelemek:

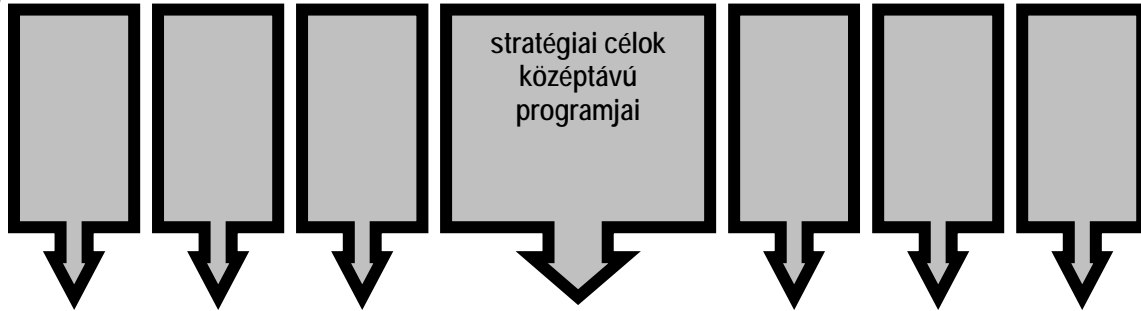
A Magprogram tehát az összvárosi érdekű, dinamizáló elemeket tartalmazza. Olyan elemek ezek, amelyek nem mutatnak túl a főváros saját fejlesztési forrásai által (természetesen más források bevonásával) biztosítható kereten. A Magprogram tehát nem a valóságtól elrugaszkodott vízió – sőt, tudatos tervezői szándék alapján nem is köti le a prognosztizálható fejlesztési források teljes körét. Ezt a tényt igazolja a pénzügyi források és a Magprogram fejlesztéseinek nagyságrendi becslésén, valamint az ezek összevetésén alapuló számítás (ld. 2.2 Fejezet).

A Magprogram tartalma és a Fővárosi Önkormányzat prognosztizálható pénzügyi keretei közötti különbségre, azaz a Magprogram „tartalékára” többféle fejlesztési elképzelés is pályázik. Egyrészt versengenek ezekért a forrásokért a Magprogramban megfogalmazott programok bővebb változatát, a Magprogramba „nem beleférő”, de fontosnak tekinthető fejlesztéseket tartalmazó „kiterjesztett programelem-javaslatok”, melyek a programalkotás során kialakított térbeli és tematikus programokra alapozódnak. Másrészt ugyanezekre a forrásokra pályázhatnak a kerületek és egyéb fővárosi szereplők az általuk meghatározott időn belül kialakítandó fejlesztési program javaslatokkal.

A kívülről érkező javaslatok, illetve a kiterjesztett programelemek közül kell a fővárosi politikának szakmai alapokon nyugvó döntéssel választania – ezt a döntést azonban nem szükséges azonnal meghozni, a döntéssel meg lehet várni a Magprogram tényleges beindulását, a prioritások megvalósulásának első tapasztalatait. Végző soron az első felülvizsgálati (monitoring) szakasz végén, egy év múlva lehet ezekben a kérdésekben, azaz a Magprogram „teljes feltöltésében”, a döntést meghozni, a reálisan megvalósuló középtávú programot létrehozni.

A Budapest Középtávú Városfejlesztési Programja kialakításának menete

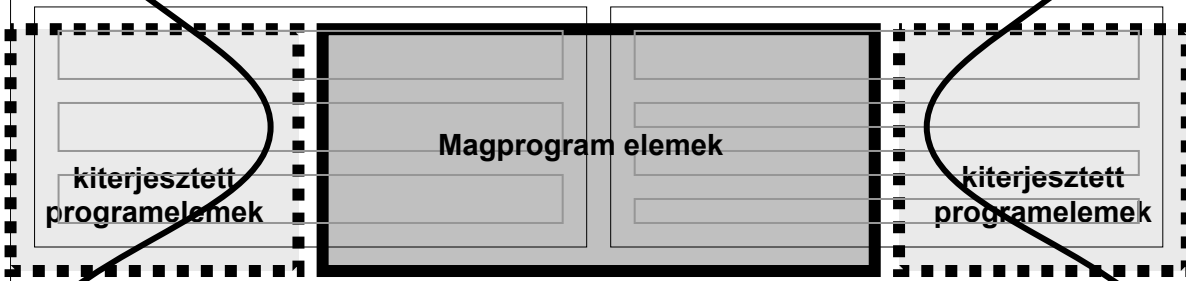
1. A városfejlesztési koncepció stratégiai céljai szerinti középtávú programok kialakítása



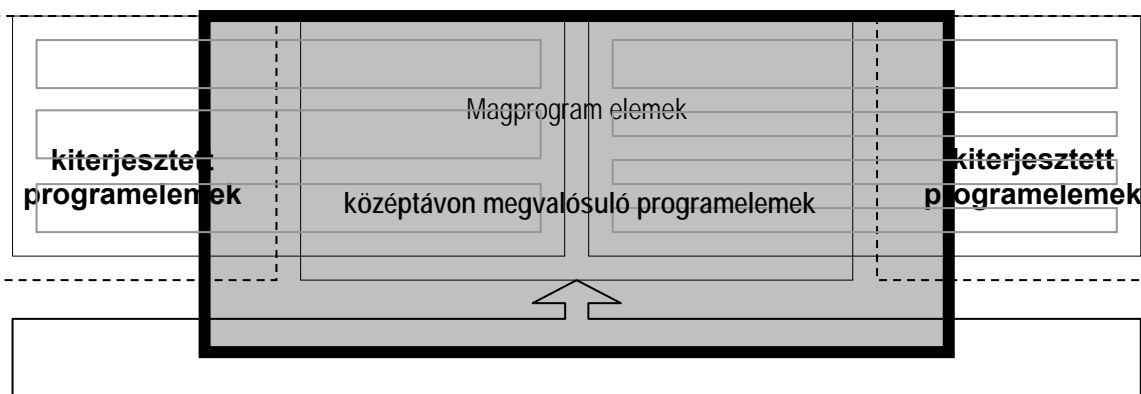
2. A középtávú programrendszer szűkítése térbeli szinergiák és tematikus szempontok alapján



3. A kiemelt térbeli és tematikus programok legfontosabb elemeinek kiválasztása, a Budapest Magprogram kialakítása



4. A Középtávú Városfejlesztési Program évente megvalósuló programelemei



2.3. A kiemelt fejlesztési térségek áttekintése

Budapest Középtávú Városfejlesztési Programjának hatékonyságát, megvalósíthatóságát nagyban növeli, ha a fejlesztések korlátozott számú célterületre koncentrálnak, ahol egyidejűleg több stratégiai cél fejlesztései is megvalósulhatnak. A megvalósulás esélyeit tovább növeli, ha a beavatkozási területek kapcsolódnak egy-egy folyamatban lévő, vagy rövidesen beinduló nagyobb léptékű beruházáshoz, fejlesztési térséghez, illetve Fővárosi Önkormányzati tulajdonban lévő területhez.

A kiemelt térségek tehát olyan, a városszerkezetben jól elkülöníthető területek, ahol 2013-ig **jelentős városarculat-alakítási és tudatos városfejlesztési folyamatok** megvalósíthatók meg.

A Városfejlesztési Konceptió, valamint az abból levezetett programok és a ma már konkretizálódó fejlesztések mérlegelésével a következő területi prioritások, kiemelt fejlesztési térségek javasolhatóak:

- Budapest közösségi közlekedési gerinchálózatának kiteljesítése a **4-es metró** megépítésével (az Etele tér és Bosnyák tér között) várhatóan megvalósul 2010-ig. Ez a régóta hiányzó vonal lehetőséget ad az érintett felszíni közterületek minőségi rehabilitációjára is. Ezeken felül is kiemelt jelentőségű a Kelenföldi pályaudvar – Etele tér intermodális központ kiépítésének feladata, nemcsak a budapesti agglomeráció közlekedése, hanem az elővárosi, az inter-regionális (távolsági) és a nagysebességű vasúti vonal fogadása szempontjából is.
- **Észak-Budapesten** az M0-ás gyűrű és a Budapest határain kívül, csak a 11-es (és nem a 10-es) útig megépülő híd csak kismértékű enyhülést hozhat a városon belüli dunai hidak szűk kapacitását és az ennek következtében állandósult közlekedési krízist tekintve. Középtávon a térség dinamikus fejlődése szempontjából elkerülhetetlen az **Aquincumi-híd** (lehetőség szerint a vasúti híd felújításával koordináltan megvalósítandó) megépítése. Az új hídhöz kapcsolódóan, a fejlesztések részét képezi a **Körvasúti körút első, északi szakaszának megépítése**, amely kapcsolatot teremt a 10-es út és az M3-as autópálya között. Az új közlekedési kapcsolat mentén, elsősorban Budán, jelentős fejlesztések és közterületi rehabilitációk valósíthatók meg (Gázgyár, Mocsáros, Római), de ezen felül a fejlesztési zóna része az angyalföldi és az újpesti barnamezős területek funkcióváltó megújítása is. Az észak-budai és az észak-pesti fejlesztési területek önállóan is életképesek, fejlesztendőek, de rendkívül fontos a két térség közötti kapocs, az Aquincumi-híd és a Körvasúti körút, amelyek a területek valódi versenyképességét erősítik.
- **Budapest belvárosa** a legfontosabb közintézmények helyszínékként és a város egyik fő turisztikai célterületeként egyre kevésbé képes e funkciók kiteljesítésére a nagy forgalom és a kedvezőtlen környezeti és közterületi állapotok miatt. Középtávú cél a **Belváros komplex, átfogó felértékelése**, egyrészt jelentős mértékű **forgalomcsillapítással**, a közösségi közlekedés fejlesztésével, a parkolás fejlesztésével; másrészt közterületi és lakóterületi **rehabilitációval**, zöldfelület-rekonstrukcióval, a kiskereskedelem felélesztésével, konkrét fejlesztési projektekkel.
- **A belső-átmeneti zóna** (Keleti-kapu) foglalja magában a város egyik legproblematikusabb, ugyanakkor komoly potenciállal rendelkező térségét: a Középső-Józsefváros végletekig leromlott lakóterületeit, a Kőbányai út belső szakaszának folyamatosan átalakulás alatt lévő barnamezős területét, a városi szövetbe ágyazott, de nem kellő minőségben kiépített zöldfelületeket (a Népligetet és az Orczy-kertet). A térség elkülönülő részeként, a fejlesztési zóna magában foglalja az Élessarok és Örs vezér tere által közrezárt területet – Finommechanikai Művek, illetve az Expo (Vásárváros) területét. A programtérség együttes fejlesztése példát adhat az átmeneti zóna más elemei számára a **szociális szempontú lakóterületi, a kulturális-rekreációs és a kereskedelmi-ipari típusú átépülésre**, és egyben enyhíti a főváros térbeli kettészakadását eredményező szociális választóvonal élességét.
- **Dél-Budapest** a belváros déli peremén lévő egyetemek és a kapcsolódó tudásipari intézmények (pl. Infopark) révén a város **Technopolisz térségének** magja. Ehhez új



hangsúlyként adódik a Csepel-sziget északi részének komplex, közlekedési és környezeti szempontú fejlesztése, amely erősítheti a déli városrész hozzájárulását a kialakuló új városi térhez.

A dél-budapesti térség hangsúlyozottan kezeli a Duna kérdését – pl. Ráckevei-Soroksári Dunaág, Szabadkikötő térsége – azonban a Duna vonala mind a belvárosi, mind az észak-budapesti kiemelt térség szerves részét képezi, és összességében lefedi a Duna teljes, Budapesten belüli szakaszát.

- **Buda központjaként a Moszkva tér és a Déli pályaudvar térsége** egyre kevésbé képes megfelelni a komplex forgalmi igények kielégítésének. Közlekedési fejlesztésekre (gyorsvasút, hegyi levezető utak, P+R lehetőségek megteremtése) és jelentős **közterületi rehabilitációra** egyaránt szükség van ahhoz, hogy a kulturált eszközváltási lehetőségek megjelenésével egész Budára vonatkozó érvénnyel javuljanak az életminőség egyes összetevői. A Moszkva tér problematikájának megoldását a tér jelentős átalakításán túlmenően részben a téren kívül, Buda egyéb területein (BAH csomópont, Budagyöngye, Hűvösvölgy) is kell keresni.
- Budapest **közvetlen és tágabb városkörnyékén, a metropolisz térben** számtalan fejlesztési lehetőség adódik, amelyeket a térség legfontosabb szereplőivel (önkormányzatok, kistérségek, megye, 'csapágyvárosok', országos szereplők, magánszféra, stb.) közösen kell feltárni, és középtávon kooperációs formában, partneri viszony alapján megvalósítani. Vonatkozik ez a térség – akár Budapest akaratától, elképzeléseitől függetlenül is – formálódó nagyobb fejlesztési elképzeléseire is. A középtáv első jelentős feladata a **térség integrált fejlesztési koncepciójának**, ezen belül külön hangsúllyal a **közös gazdaságfejlesztési elképzeléseknek** a kidolgozása, és ezzel párhuzamosan a fejlesztési elképzeléseket végrehajtani képes regionális intézményi rendszer megerősítése. A további lépések mind ezeken múlnak.

A kiemelt térségek fenti felsorolása nem **jelent fontossági sorrendet**. A legfontosabb az, hogy a Program mindegyik térségre tartalmaz egy komplex, a középtávú időszak alatt elméletileg megvalósítható programot. Ezek a programok versenyeznek majd egymással abban, hogy a fejlesztésekre rendelkezésre álló fővárosi pénzeszközökből, kormányzati programokból, EU támogatási lehetőségekből, a lehetséges partnerekkel (kerületek, városkörnyéki települések, állam, magánszféra, stb.) kooperálva milyen mértékben tudják előrébb vinni a középtávú időszakban a térségi program megvalósítását.

Ez a "verseny" nem teljesen nyílt, mivel a Magprogram tartalmazza az e területeken megvalósítandó beruházásokra vonatkozó elsődleges preferenciákat. A fennmaradó fejlesztési keretek felhasználása tekintetében azonban a térségek programjai már valóban nyílt versenynek vannak kitéve. (A térségi fejlesztési zónák, beavatkozási területek középtávon megvalósítható projektelemeinek részletes ismertetése az 1. Mellékletben található).



2.4. A tematikus programok áttekintése

Több nagy programnak nincs kifejezett térbeli vetülete, vagy a város több területét is érintő módon valósulhat meg. Ezek a **tematikus programok** azokat az átfogó fejlesztési témaköröket fedik le, ahol a jelenlegihez képest innovációra, a közvetlen működéshez kötődő fejlesztéseken túl **új szemléletre** van szükség. (Ismét kihangsúlyozzuk, hogy a város működtetéséhez hozzájáruló fejlesztések – elsősorban intézményfelújítások, szakági kezdeményezésű kisebb fejlesztési projektek, melyek számára minden esetben biztosítani kell a finanszírozási keretet – nincsenek felsorolva, így nem tartoznak a tematikus programok közé.)

Mindezek alapján az alábbi nagyobb, átfogóbb, innovatív programok javasolhatók a középtávú időszakban, a Budapest Városfejlesztési Konceptiójában meghatározott hármas célrendszer csoportosítását alkalmazva.

Élhető város érdekében:

- A közösségi és környezetbarát közlekedés előnyben részesítése (intermodális csomópontok kialakítása, kötöttpályás közlekedés bővítése – többek között az 5-ös metró megvalósításának megkezdése, P+R parkolók rendszerének bővítése és az egységes parkolás-politika teljes kialakítása, BKSZ teljeskörű létrehozása, elővárosi vasutak fejlesztése, kerékpárút hálózat növelése stb.).
- Lakó- és közterületi rehabilitáció felgyorsítása (a belső kerületek kulturális és turisztikai célú városrehabilitációja, a leromlott városrészek szociális szempontú rehabilitációja, nagy forgalmú közterületek – pályaudvarok, közlekedési csomópontok, aluljárók – rehabilitációja, külső városrész-központok helyzetének javítása, lakótelep rehabilitáció kísérleti programja)
- A város népességmegtartó erejének fokozása a városias lakóterületek kialakításának előmozdításával.
- Komplex hulladékgazdálkodás kialakítása (hulladékszigetek létrehozása, háttérripar problémájának megoldása országos programok alapján, partneri kapcsolatok kialakításával).
- Távfűtési rendszer korszerűsítési programjának kialakítása (erőművek, primer és szekunder rendszerek korszerűsítése).
- Budapest kulturális életének dinamizálása, decentralizálása és demokratizálása, a kulturális fogyasztás kiterjesztése a városlakók minél szélesebb körére; részben attól függően, hogy 2010-ben Budapest lehetőséget kap-e a Kulturális Főváros szerep betöltésére (amely esetben a mindenképpen szükséges kulturális infrastruktúra fejlesztések – pl. Gázgyár és Közraktárak kulturális hasznosítása - nagyívű szakmai programokkal párosulnak majd).
- A zöldfelületi ellátottság növelése, térségi zöldövezet-fejlesztés a meglévő „zöldvagyonnal” való gazdálkodással, a szabályozás erősségének és hatékonyságának javításával, a Duna és a város kapcsolatainak erősítésével (zöld partok, rakpartok, part menti épületek és környezetük „Dunaváros program”).

Hatékony város érdekében:

- Az innovativitás, a tudásváros funkció erősítéseként az egyetemi (oktatás-kutatás), a gazdasági (vállalati), valamint a kormányzati (központi és helyi) szféra szervezetei közötti kapcsolatok kiépítése, a régió gazdaságfejlesztési tervének kialakítása a húzó erőt jelentő klaszterekre alapozva. Tudományos park és technopolisz városrész fejlesztések támogatása.



- A ferihegyi repülőtér és a város közötti kötöttpályás kapcsolat kiépítése (a közösségi közlekedés programjának részeként).
- A kis- és középvállalkozások fejlesztése, elsősorban a technológia-intenzív iparágak és a húzóerőt jelentő klaszterek vonatkozásában.
- A régió szakképzési struktúrájának átalakítása, a tudásgazdaság igényeihez igazítása, koordinatív szerepet vállalva a (hiány-) szakmák, a képzési lehetőségek, az intézményi kapacitások, valamint az utánkövetés feladatait tekintve. A közép- és felnőttoktatási, valamint a szakoktatási intézményrendszer átalakítása a gazdaság munkaerő-piaci szükségleteihez való jobb igazítással, a működtetés szélesebb körű partnerségre, együttműködésre helyezésével.
- Informatikai háttérfejlesztések a közigazgatásban és az oktatásban (számítógépes ismeretek, idegennyelv-oktatás), a könyvtár rendszer informatikai hasznosítása (könyvtárak modernizálása a belső felszereltség, és a szolgáltatás, programkínálat tekintetében).
- Turisztikai fejlesztések - fürdőfelújítások, belvárosi kiskereskedelmi fejlesztések és kapcsolódó marketingtevékenység a főváros idegenforgalmi potenciáljának növelésére. Városinformáció és -marketing – a tájékoztató város megteremtése: közterületek és tömegközlekedési eszközök tájékoztató rendszereinek fejlesztése.
- A kiskereskedelmi tevékenység élénkítése elsősorban a belvárosi területek revitalizációja segítségével.
- A legfontosabb hiányzó közúti, hálózati elemek létrehozása, illetve alacsony kapacitású meglévő elemek fejlesztése.
- Városrehabilitáció a barnamezős területeken (programkészítés, a kármentesítési igények kataszterének elkészítése, mintaprojektek elindítása).

Szolidáris város érdekében:

- A szociális városrehabilitáció programja a város leginkább leromlott, városi szövetbe ágyazott területein (a lakó- és közterületi rehabilitációs program részeként).
- A bérlakás építés közvetett támogatása, a lakásfenntartási támogatási rendszer egységesítése, a hajléktalan ellátás újszerű formáinak elősegítése.
- Kórházi- és szakorvosi ellátás regionális reformja: az országos egészségügyi reformra, valamint a Közép-Magyarországi Régió önálló egységként való megerősödésére alapozva.
- Intézmények, közterületek és tömegközlekedési eszközök akadálymentesítési programja.
- Az oktatás egyenlőtlenségeinek csökkentése, lemaradó városrészek iskoláinak kiemelt támogatása.

A tematikus programok vonatkozásában hasonló a prioritások meghatározásának módszere ahhoz, ami a kiemelt fejlesztési térségeknél érvényesül. Mindegyik tematikus programra meghatározásra kerül egy teljes, a középtávú időszak alatt elméletileg megvalósítható program (már meglévő ágazati és egyéb szakmai dokumentumok alapján). A tematikus programok is versenyeznek egymással abban, hogy milyen mértékű előrehaladást képesek elérni adott körülmények között, a fejlesztésekre rendelkezésre álló fővárosi pénzeszközökből, kormányzati programokból, EU támogatási lehetőségekből, a lehetséges partnerekkel (kerületek, városkörnyéki települések, állam, magánszféra, stb.) kooperálva. Ugyancsak befolyásolja azonban megvalósításukat a Fővárosi Önkormányzat által definiált középtávú Magprogram tartalma. (A tematikus programok részletes áttekintése az 1. Mellékletben található.)



3. A Budapest Magprogram

A térbeli és a tematikus programokban felsorolt fejlesztések közül, szakmai egyeztetések és vitafórumok eredményeképpen megtörtént a középtávú időszakra vonatkozóan mindenképpen megvalósítandó feladatok lehatárolása, azon fejlesztéseké, amelyek biztosítják a főváros számára az akut, leginkább súlyos városi problémák megoldását, és lehetőséget teremtenek a további, dinamikus fejlődési pályák kialakítására. A fejlesztéseknek ezt a körét az alábbiakban kifejtett **Budapest Magprogram** fogja össze.

A Budapest Magprogram a legégetőbb összvárosi problémák kezelését és a legfontosabb fejlesztések megindítását tartalmazza. A kerületi, regionális, illetve egyéb szereplők által kezdeményezett, fővárosi léptékű, vagy kisebb jelentőségű fejlesztéseknek a Középtávú Városfejlesztési Programba történő részletes beépítésére a Program első felülvizsgálatakor kerül majd sor.

3.1. Budapest Magprogram szerkezete

A Budapest Magprogram az alapvetően szükséges, elmaradt fejlesztéseket bepótló, valamint azon felül a dinamizáló fejlesztési elemeket tartalmazza. A Magprogram számos eleme megtalálható a főváros 7 éves fejlesztési tervében, ami tudatos választás eredménye. Minden olyan jelentősebb fejlesztést, amely alapvető fontosságú, a Magprogramban szerepel, amely ezeken túl kiegészült olyan új elemekkel, amelyek biztosítják, hogy a főváros élhetősége, nemzetközi megítélése javuljon, és ezáltal megteremtődjenek az alapja a hosszú távú fejlődésnek. A Magprogram értékválasztásának alapjául Budapest Városfejlesztési Konceptiója szolgált, amelynek a stratégiai céljait átvéve történt a legfontosabb fejlesztési irányok meghatározása. A Magprogram fejlesztési elemekre bontva tartalmazza a város legfontosabb középtávú vízióiból származtatott javaslatokat, amelyek megvalósítása reális – még ha a rendelkezésre álló források aránylag szűkösek is. A célok alá tartozó programelemek természetesen tovább bővíthetők, amennyiben forrásbővülés prognosztizálható.

A Magprogram alapvető értékválasztásokat tartalmaz a Városfejlesztési Konceptiónak, valamint az EU fenntarthatósági és versenyképességi célkitűzéseinek megfelelően:

- kiemelten kezeli a közlekedés kérdését, mint a fővárosi felelősségi kör egyik legfontosabb elemét, döntően közösségi közlekedési irányultsággal,
- kiemelten kezeli a városi közterületek állapotának javítását, mint a városi életminőség alapkérdését,
- hangsúlyt helyez olyan nem infrastruktúra jellegű versenyképesség növelő beavatkozásokra, amelyek a ráfordításhoz képest nagymértékű hozzáadott értéket eredményeznek,
- térszerkezeti szempontból kiemelten kezeli a megújuló belváros élhetőségének és turisztikai vonzerejének növelését, valamint az észak-budapesti és dél-budapesti technopolisz térségek fejlődését.

A Magprogram fejlesztési programok és nagyprojektek összessége. Nem tartalmazza azonban az összes, középtávon szükséges projektet, hiszen azt egy kilenc éves programban nem lehet megfelelő konkrétsági szinten meghatározni. Ez a feladat a 7 éves fejlesztési tervhez köthető, és Budapest Középtávú Városfejlesztési Programja és a 7 éves fejlesztési terv összehangolása során kell, hogy megvalósuljon. (A két terv egyeztetése tehát azt eredményezi, hogy a Programban meghatározott nagyobb léptékű programok konkrét projekt szinten történő definiálása, a megvalósítás pénzügyi ütemezése a 7 éves fejlesztési tervben lesz kibontva.)

A Magprogram nem emel ki olyan fejlesztéseket sem, amelyek a város egésze számára ugyan jelentősek lehetnek, dinamizáló hatásúak, de nagyságrendjükben az ágazati tervezéshez



köthetőek, vagy működési fejlesztéseknek tudhatók be (pl. trolibusz-hálózati, vagy járműfejlesztések, vonalrekonstrukciók, oktatási és szociális intézményi fejlesztések, zöldfelület rekonstrukciók – ezen feladatok ellátásához a pénzügyi kalkuláció a Magprogramon felül forrást biztosít), vagy teljes egészében a városhatáron túl valósulnak meg (pl. M0).

A fenti fő szempontok alapján, Budapest Városfejlesztési Koncepciója célrendszerét követve, a Magprogram az alábbi célokat (prioritásokat) fogalmazza meg, és rendel hozzá intézkedéseket, majd fejlesztési programelemeket:

1. DINAMIKUS GAZDASÁG PRIORITÁS

A fővárosi gazdaság hatékonyságának elősegítése

A prioritás célja az eddig a Fővárosi Önkormányzat által csak korlátozottan felvállalt gazdaságélénkítő, koordinatív szerepek erőteljesebb megjelenése révén a gazdasági szféra szereplőinek összehangolása, a potenciális technopolisz térségek kialakításának segítése, a fővárosi feladatkörben szereplő oktatási formák révén az emberi erőforrás-fejlesztés.

1.1 A város és a régió tudásvárosi funkcióinak erősítése

Az EU által a lisszaboni folyamat keretében célul kitűzött **tudásalapú fejlődés** különösen fontos a Közép-Magyarországi Régióban, illetve Budapesten. A tudásváros funkció erősítése keretében törekedni kell az egyetemi, a gazdasági valamint a kormányzati szféra szervezetei közötti kapcsolat-építésre, a régió számára húzóerőt jelentő klaszterek megalapozására, tudományos park és technopolisz városrész fejlesztések támogatására. Az innovációs erőforrások fejlesztése a Régió minél hamarabb kidolgozandó egységes gazdaságfejlesztési stratégiáján kell alapuljon, amelynek megalkotása és koordinált végrehajtása versenyképesebbé teszi a fővárost és térségét a környező európai metropolis régiók versenyében.

Törekedni kell a régió **szakképzési struktúrájának átalakítására**, a szakképzési kínálat megfelelő koordinációjával, a csúcstechnológia alkalmazásával, a szakképzésben résztvevők versenyképes ismereteinek bővítésével. A szakképzési és felnőttképzési rendszereknek a tudásgazdaság igényeihez igazításához a megfelelő monitoring- és utánkövető rendszerek kiépítése is részét képezi.

Programelemek:

1.1.1 Innovációs erőforrások fejlesztése - tudásváros kialakítása

1.1.2 Szakképzés minőségi átalakítása

1.2 Repülőtér elérhetőségének javítása

A Magprogram részeként alapvető infrastrukturális elem Budapest nemzetközi repülőtere kötőtpályás kapcsolatának kiépítése. A **Ferihegyi gyorsvasút** első lépésben a MÁV hálózatában, hosszabb távon pedig a 3-as metró meghosszabbításaként (az eltérő funkció miatt a vasút fenntartása mellett) kell, hogy működjön. A vasúti beruházás finanszírozása alapvetően állami feladat, de preferenciájában kormányzati szinten hátrább sorolódik, ha a Fővárosi Önkormányzat nem áll megvalósítható megoldásokkal a projekt mögött. (A Magprogram tehát ennek megfelelően középtávon a MÁV által kiépítendő vasúti kapcsolatot szorgalmazza.) A projekt akár Kohéziós Alap projektsomagként is értelmezhető, amennyiben az egymásra épülő, több ütemű gyorsvasúti, nagyvasúti és metróval történő feltárás, kapcsolódó közútfejlesztés finanszírozásában erős partnerség hozható létre.

**Programelem:**

1.2.1 Ferihegyi gyorsvasút I. üteme a MÁV hálózatán keresztül

1.3 A város turisztikai befogadó képességének javítása

A főváros **turisztikai potenciáljának** növelése érdekében jelentős beruházásokat lehet végrehajtani, de ez nagyrészt a magánszféra feladata (pl. PPP konstrukcióban a **Nemzetközi Hajóállomás áttelepítése**). A Fővárosi Önkormányzat már abban az esetben is jelentősen javíthatja a turisztikai ágazat bevételi szaldóját, ha a városmarketing feladatát a jelenleginél komolyabban képviseli. Erősíteni kell a **város- és régiómarketing tevékenységét** mind külföldön, mind belföldön – a turizmus élénkítésére és a potenciális befektetők vonzására – hatékonyabb tájékoztatás és Budapest, illetve a Közép-Magyarországi Régió önreklámja révén. A városmarketing alapvető pillére minden olyan európai városnak, amely saját területét ajánlani akarja az idegenforgalom, a befektetések és az ismertség fokozására hagyományos eszközök mellett a legmodernebb virtuális módszerekkel is.

A marketingnek szerves része továbbá a városon belüli tájékoztató rendszerek hatékonyságának növelése, a városba utazó turisták, és a városlakók megfelelő szinten történő informálása a városi tereken, közlekedési eszközökön.

Programelemek:

1.3.1 Turisztikai város- és régiómarketing fejlesztése

1.3.2 A Nemzetközi Hajóállomás funkciók biztosítása (PPP)

1.4 Barnamezős területek revitalizációja (PPP projektek)

A barnamezős területek közül kármentesítést kell végrehajtani a legnagyobb potenciállal rendelkező, fővárosi érdekelttségű területeken. Ez elsősorban az **Óbudai Gázgyár** területét jelenti. A terület hasznosításának, funkcióbővítésének előkészítő feladatait a remélt 2010-es Európa Kulturális Fővárosa év keretében, illetve attól függetlenül is kulturális, illetve egyéb (pl. tudásvárosi) célok érdekében el kell végezni, a revitalizációs projektet el kell indítani. (A kármentesítés költségei elvileg nem a Fővárosi Önkormányzatot terhelik, azonban biztosra vehető, hogy aktív közreműködése nélkül a folyamat nem halad majd a megfelelő irányba.)

Az egybefüggő, kevés tulajdonossal bíró, nem, vagy csak részben fővárosi tulajdonú barnamezős területek revitalizációjának elősegítése Budapest versenyképességének egyik alappillére. Ezek a területeken a PPP konstrukciók megvalósítása indokolt lehet, a Fővárosi Önkormányzat szerepe a koncepcionális és a szabályozási háttér készítésében való partnerség és a fejlesztések során betöltött aktív koordináció az érintettek között. (pl. **GANZ terület, EXPO – Vásárváros, Rákosrendező, Józsefvárosi, Ferencvárosi pályaudvar egyes területei**).

Programelem:

1.4.1 Barnamezős revitalizációs PPP projektek megindítása – függően az egyéb szereplők részvételi hajlandóságától



2. INTEGRÁLT KÖZÖSSÉG-CENTRIKUS KÖZLEKEDÉS PRIORITÁS

Közlekedési rendszer fejlesztése

A prioritás célja a tömegközlekedés előnyben részesítése, az amúgy is túlterhelt város autóforgalmának racionalizálása, mégpedig lehetőleg a személygépkocsik városhatárhoz minél közelebb való megállításával, parkolásfejlesztéssel. Kiemelt feladat a kötőtpályás közösségi közlekedési rendszerek fejlesztése az átjárhatóság szempontjainak figyelembe vételével.

A közúti közlekedés szempontjából a fejlesztések elsődleges célja az európai minőségű útfelületek biztosítása, azonban a Magprogram csak kivételesen (elsősorban a harántoló funkciók erősítése kapcsán) tartalmaz kapacitás-bővítést eredményező fejlesztéseket.

2.1 Kötőtpályás közösségi közlekedés fejlesztése

A Program egyik legfontosabb célja a **kötőtpályás közlekedési rendszerek hálózatszemléletű fejlesztése**. A tervezett fővárosi fejlesztésekhez az újonnan megnyíló Kohéziós Alap lehetőségek 2007-től kiemelten hozzájárulnak megfelelően előkészített projektek megléte esetén. A Magprogram azokat a már elkötelezettség alatt álló, illetve összvárosi szempontból jelentős elemek megvalósítását javasolja, amelyek a közösségi közlekedés maximális előnyben részesítésén alapulnak és javítják a város élhetőségét, használhatóságát.

A tömegközlekedési hálózat alapvető fontosságú kiterjesztéseként a középtávú időszakban megvalósításra kerül a **4-es metró** Kelenföld, Etele tér – Baross tér, illetve Baross tér – Bosnyák tér közötti szakasza. (A metró építésénél indokolt az északi és déli szakaszok továbbvezethetőségének, átjárhatóságának biztosítása akár agglomerációs gyorsvasúti szerep ellátásával is).

A Magprogram javasolja, hogy a leendő Észak-Déli Regionális Gyorsvasút (**5-ös metró**) első ütemének építése középtávon kezdődjön meg (Csepel / Pesterzsébet-felső – Kálvin tér – Astoria szakaszokkal), abban az esetben, ha Kohéziós Alap támogatás nyerhető el a költségek legalább 75%-ának fedezésére.

Alapvetően fontos fejlesztés a kötőtpályás közlekedésben a **budai dunaparti 19-es villamos déli meghosszabbítása** az Infoparkig, valamint még a 4-es és az 5-ös metró megépítése előtt összekötése a 17-es vonallal. Ilyen módon kis befektetés révén létrejön egy összefüggő villamosvonal a budai Dunaparton. A projekt PPP alapon tartalmazhatja a Műegyetem rakparton létrehozható mélygarázs beruházását is.

A belváros revitalizációjának és a Kiskörút fejlesztésének fontos eleme a potenciálisan Kohéziós Alapból támogatható Bajcsy-Zsilinszky úti villamos-visszaépítés, és távlati összekötése a 14-es vonallal. A projekt hozzájárul a belváros forgalomcsillapításához, a villamoshálózat rendszerének fejlesztéséhez.

Javasolt az **1-es villamos** Kohéziós Alap keretében történő meghosszabbítása az Etele térig (minimálisan a Fehérvári útig), illetve forráslehetőségek függvényében a 3-as vonal déli kiterjesztése, amely első ütemben Pesterzsébet-felső, míg a későbbiekben (a programidőszakon túl) Csepelt is elérné.

A Nagykörút villamosainak cseréje lehetőséget biztosít a legfontosabb budapesti villamosgyűrű minőségi átalakulására, hozzájárulva a Körút revitalizációjához is. A felszabaduló járművek egy része pedig – átmeneti megoldásként – az új hálózati elemek (Bajcsy-Zsilinszky úti vonal, budai rakparti villamos) járművel való feltöltését lehetővé teszi.

A kettős metró átépítése középtávon befejeződik, megtörténik a járműcsere. Az átépítés és a járműbeszerzés során szem előtt kell tartani a Gödöllői hévvel való átjárhatóság biztosítását, ezzel is csökkentve az Örs vezér téri kényszerátszállások egy részét. Az **átjárható rendszerek** kiépítésére Kohéziós Alap források remélhetők.



Programelemek:

2.1.1 4-es metró I. szakasz

2.1.2 4-es metró II. szakasz

2.1.3 5-ös metró I. szakasz megkezdése (Pesterzsébet-felső / Csepel – Astoria szakasz)

2.1.4 2-es metró felújítása

2.1.5 Járműállomány folyamatos cseréje - beleértve az M2 vonal járműfejlesztését.

2.1.6 A belvárosi területek megszüntetett villamoshálózati elmeinek visszaállítása (Bajcsy-Zsilinszky út – Lehel tér) (Potenciális Kohéziós Alap projektcsomagként)

2.1.7 Budai rakparti villamosvonal fejlesztése (Potenciális Kohéziós Alap projektcsomagként)

2.1.8 Az 1-es villamos meghosszabbítása minimálisan a Fehérvári útig, a 3-as villamos meghosszabbítása Pesterzsébet-felsőig

2.1.9 Nagykörúti villamosok cseréje

2.2 Észak-budapesti harántoló kapcsolatok fejlesztése

A középtávú időszakban állami és EU finanszírozásban sor kerül az M0 Keleti szektor (gödöllői átkötéssel) és az M0 Északi szektor (Váci út – 11-es út, új Duna híddal) megépítésére. E nagy jelentőségű fejlesztések jelentősen csökkenthetik a fővároson átmenő forgalmat – elsősorban a teherforgalmat, nem jelentenek azonban megoldást a város agglomerációs és belső forgalmának problémáira. Utóbbiak mérséklésére a középtávú időszakban (2008-tól) meg kell kezdeni a **Körvasúti körút északi részének**, a 10-es út és az M3-as autópálya közötti szakasznak az építését, az **Aquincumi Duna híddal**. A híd városi hídként kell, hogy készüljön, amely kötőtpályás közlekedést is biztosít városi és elővárosi vasút (villamos) számára.

A Körvasúti Körút továbbépítése az M3 utáni pesti szakaszon rendkívül forrásigényes, kisajátításokkal terhelt feladat, ezért középtávon reálisan csak olyan fejlesztések képzelhetők el, amelyek a szűk keresztmetszetek oldásával biztosítják a Körvasúti Körút funkcióinak működését. Ezek a szűk keresztmetszetek:

- Nagy Lajos király útja
- Szegedi úti felüljáró hiánya
- Élessarok rendezésének hiánya

Programelemek

2.2.1 Aquincumi-híd és Körvasúti körút északi szakasza

2.2.2 Nagy Lajos király útja szélesítése

2.2.3 Szegedi úti felüljáró és P+R megépítése kötőtpályás közlekedés átvezetésével a XIII. kerületbe

2.2.4 Élessarok közlekedési krízisének rendezése

2.3 Intermodális csomópontok

Az intermodalitás a közösségi közlekedés fejlesztésének egyik kulcseleme kell, hogy legyen Budapesten. A 4-es metróhoz kapcsolódóan a Magprogram része az Etele tér környezetében megépülő teljeskörű intermodális csomópont, amely P+R funkciókon kívül a MÁV, a Volánbusz, a városi busz- és villamosközlekedés kiemelkedő átszállóhelye, kereskedelmi funkciókkal bővítve. Ehhez a szereplők közötti folyamatos koordináció nélkülözhetetlen.



Programelem:

2.3.1 Etele tér teljeskörű intermodális csomóponttá fejlesztése

2.4 Budapesti Közlekedési Szövetség

A **Budapesti Közlekedési Szövetség** (BKSZ), az elővárosi vasúti közlekedés fejlesztésével koordinálva biztosítja, hogy Budapest és agglomerációja szerves közösségi közlekedési egységet alkosson, és ezzel csökkenjen a várost megterhelő ingázó autósforgalom nagyságrendje is. Egyúttal kialakulhatnak azok a közlekedési tengelyek is, amelyek mentén a várostérség egységet alkot, és csökkenhet a tengelyek közti térfelhasználás dinamikája. A 2005. év során megvalósul a BKSZ első üteme, ugyanakkor rendkívül fontos a további fázisok mihamarabbi elindítása (városhatáron kívüli tarifaközösség, hálózatbővítés), mert a fokozatos, lassú ütemű bevezetés nem eredményez megfelelő forgalombővülést, és nem biztosít megfelelő szintű elégedettséget sem a felhasználók számára.

A BKSZ rendszere alapvetően az elővárosi közlekedésre épít, amely a vasútvonalakon valósul meg, tehát a MÁV és így az állam kompetenciájába tartozik. A MÁV kialakította elővárosi vasúti koncepcióját, és ez képezi fejlesztéspolitikájának egyik legfontosabb elemét. A Fővárosi Önkormányzatnak kapcsolódnia kell ezekhez a vasútfejlesztésekhez elsősorban a P+R parkolók rendszerén és az intermodalitás kialakításán keresztül. További feladat a vasút városon belüli szerepének növelése.

Programelemek:

2.4.1 Budapesti belső összhálózati bérlet

2.4.2 Tarifaközösség és elektronikus jegykezelő rendszer teljes kiépítése (ELEKTRA rendszer kiépítésével)

2.4.3 Hálózatbővítés I. ütem – fővárosi kapcsolódás a MÁV elővárosi programjához

2.5 Parkolásfejlesztés

A **parkolásfejlesztés** egyik legfontosabb eleme az **egységesítés**, amelynek célja, hogy a főváros területén a parkolás szabályozása és a fejlesztés politikája egyesítésre kerüljön mind az információs, mind a tarifa-, mind a zónarendszer tekintetében, illetve a konkrét fejlesztési elképzeléseket illetően.

A főváros egyik leginkább akut problémáját, a belvárosi parkolást egyrészt a körutak környékén kell megoldani, a Nagykörút – Kiskörút közötti területen, illetve a Hungária gyűrű környezetében, továbbá a metró- és elővárosi kötőpályás vonalak mentén, ahol P+R parkolókat és mélygarázsokat, parkolóházakat (akár együttes rendszerben) lehet, és kell kiépíteni. (A parkolóházak és mélygarázsok építése értelemszerűen alapvetően a magánszféra feladata, azonban a Program szerint akkor töltik be hivatásukat, ha piaci ár alatt képesek biztosítani a lakossági parkolás lehetőségét. A rendszer tehát csak közösségi támogatás mellett működik a céloknak megfelelően) Cél kell legyen a probléma kívülről befelé történő kezelése, melynek során a bejövő autóforgalmat a városhatár környékén kialakítandó parkolók kell megállásra ösztönözzék. A belvárosi parkolásfejlesztés (garázsok, parkolóházak) ugyanakkor alapvetően más céllal, a lakossági közterületi parkolás kiváltására kell irányuljon, lehetővé téve a korlátozott számú felszíni parkolóhely kliens-parkolásra fordítását, a belváros kereskedelmi funkcióinak erősítésére. A közterületi várakozóhelyek egy részét más funkcióra is fel kell használni (gyalogosfelület, kerékpársáv, buszsáv, stb...).



Programelemek:

2.5.1 P+R parkolók építése

2.5.2 Egységes parkolásszabályozás kialakítása

3. VONZÓ VÁROSI KÖRNYEZET PRIORITÁS

Az épített környezet minőségének javítása

A prioritás célja a városias lakókörnyezet minőségének emelése, amely egyaránt szolgál turisztikai célokat, és a város élhetőségének javulását. A Program fő fókusza a belváros, de a gyalogos és kerékpáros zónákon keresztül hatással van a külsőbb területekre is. A prioritás tartalmaz egy intenzív köztisztasági programot, amely működtetési jellege ellenére egy olyan elem, amely minőségi javulást eredményez a városlakók életminőségében, és hatása összemérhető bármely nagy fejlesztési projektével.

A Program erősen épít a PPP típusú, tehát a magán és közösségi szféra együttműködésével létrejövő megoldásokra, hiszen a közterületeken történő beavatkozás, az élhető lakókörnyezet kialakítása olyan hozzáadott értéket termel, amely a magánszféra számára is jövedelmet biztosít.

3.1 Gyalogos belváros - Budapest Szíve Program

A Program célja középtávon a Kiskörúton belüli – József Attila utcáig terjedő - terület teljes lezárása az átmenő autósforgalom alól, és a térség átadása a városlakóknak, a kiskereskedelemnek és a turistáknak. (Kivételt képez az Erzsébet-hídra felhajtó Kossuth Lajos utca, és az Irányi utca – Károlyi Mihály utca vonal) Mindez azonban csak egy szélesebb, a Nagykörúton belüli teljes terület összefüggésrendszerében értelmezhető. Akkor lehet ugyanis a Kiskörúton belüli lezárást véghezvinni, ha a Nagykörúton belüli forgalomcsillapítás rendszere megoldott.

A Program javaslata szerint a kezdeti időszakban a **Kiskörúton belüli terület** teljes lezárását nem, csak a **forgalomcsillapítását** lehet megoldani azáltal, hogy a bevezető utakon (mintegy tíz utca) megfelelő technikai megoldással a behajtást rendkívül magas díjjal tennék lehetővé. A behajtást továbbá korlátozni kell az átmenő forgalmú utcák „feldarabolásával”. Így például a Kecskeméti utca csak az Egyetem tér és a Kálvin tér között lenne járható a környező utcák feltárására (lakosság, kereskedelem, szállodák). Hasonló megosztás szükséges a Bécsi utca, Petőfi Sándor utca vonalán is. A forgalomcsillapítás, a belvárosban áthaladó menekülőforgalom mértékének csökkentése csak akkor képzelhető el hatásosan, hogyha a kapcsolódó, Nagykörúton belüli és kívüli, a belváros felé irányuló forgalom csillapítása elvégezhető.

Mind a forgalomcsillapítás, mind a lezárás csak akkor valósítható meg, ha a rendszer tartalmaz **parkolási elemeket** is. A program másik hangsúlyos eleme a **Kiskörúton belüli teljes közterület-megújítás**, amelynek finanszírozásába az V. kerületi önkormányzat illetve a magántőke is bevonható. A belváros forgalomcsillapításával egyidőben kell kidolgozni és bevezetni a **belvárosi kereskedelem fellendítésének** („főutca”) programját az érintettekkel összefogásban, a city-marketing tevékenységének segítségével. (A parkolási kérdések az Integrált közösségcentrikus közlekedés prioritás 2.5 Parkolásfejlesztés c. intézkedése alatt olvashatóak).

A belváros revitalizációjának részeként meg kell oldani az évtizedek óta húzódó **városháza-projekt** kérdésének rendezését, igényes közterületi elemekkel, a környezetbe illő funkciókkal és karakterekkel. A projekt megvalósítása a magántőke jelentős szerepvállalásával (akár PPP konstrukcióval) képzelhető el. Kapcsolódik ehhez az **Erzsébet tér** teljes rendezésének



középtávon jelentős feladata. A hármas tagolású tér (Gödör – buszpályaudvar – park) mindegyike funkcióhiányos, nem tölti be a belváros közepén elvárható közterületi és kulturális funkciókat. A Gödör befejezése, a buszpályaudvar épületének design centerré alakítása, a park minőségi rekonstrukciója az állami és fővárosi szintek együttműködésével, illetve magántőke bevonásával (PPP) javasolható.

A belváros forgalomcsillapítása és közterületi fejlesztése nagyon jelentősen emelheti a város használhatóságát és presztízsét, és a költségek egy részéhez bevétel is kapcsolható, így a szaldó nem feltétlenül negatív. A forgalomcsillapítás rövidtávon politikailag az egyik legnehezebben vállalható program, középtávon viszont rendkívül népszerű lehet a Budapest belvárosának valódi „fellélegzést” jelentő politikai elkötelezettség. Budapest élhetőségének erősítése kell legyen a vezérelv a forgalomcsillapítás és a gyalogos belváros megteremtésének tekintetében.

A forgalomcsillapítás nem kizárólag a személygépkocsi-forgalom korlátozására, hanem a szállítási, logisztikai funkciók és a teherforgalom időbeni és térbeni rendszerezésére, belvárost érintő használatára is kell, hogy vonatkozzon.

Programelemek

- 3.1.1 Kiskörúton belüli forgalomcsillapítás, majd részleges lezárás
- 3.1.2 Kiskörút környéki parkolóházak, mélygarázsok
- 3.1.3 Nagykörút környéki parkolóházak, mélygarázsok
- 3.1.4 Kiskörúton belüli és Kiskörút közeli közterület megújítás
- 3.1.5 Nagykörúton belüli forgalomcsillapításhoz kötődő fejlesztések
- 3.1.6 Belvárosi kiskereskedelem újraélesztése (Főutca program)

3.2 Frekventált közterületek minőségi átalakítása

Aluljárók, és korlátozott számban nagyobb forgalmú terek felújítása, új arculat megtervezésével és kialakításával, a köztisztaság és a közbiztonság javításával. A legfrekventáltabb, a lakosság által leginkább használt közterek feljavításával (Kiemelt feladat a **Moszkva tér felújítása**.)

Egy további feladat a gyalogos zónákat összekötő, és a város szerkezetét szervező **csillapított úthálózati rendszer** kialakítása (a Király utcához hasonlóan). A Fővárosi Önkormányzat feladata a gyalogos közlekedés hálózatainak kialakítása, továbbá a parkolási megoldások segítése, hogy a kerületek a saját fejlesztéseikkel kapcsolódni tudjanak. (Példaként: az V. kerület részvételével megvalósítható **Pesti Promenádnak** az Erzsébet tér és a Szent István park között a Sas utcán és a Zoltán utcán keresztül.)

A város egyik legfontosabb jelképének tekinthető a **Duna megközelíthetőségének**, és a városlakók általi használatának javítása. A megközelíthetőség javításának számos megoldása lehet, azonban ezek költségvonzata rendkívül különböző. A Magprogram egy minimális megoldást, a rakpart szélesítéséhez kapcsolódóan létrejövő zóldsáv megközelítésének biztosítását, valamint a pesti oldalon a parti sétányokhoz való eljutás megkönnyítését tartalmazza. A budai alsórakpart megújítása a Világörökség helyszínnek megfelelően és az ökológiai szempontok figyelembe vételével, kell, hogy megtörténjen, a közútfelület négy sávra bővítése nélkül.

Programelemek:

- 3.2.1 Frekventált aluljárók felújítása
- 3.2.2 Nagyobb forgalmú terek környezetének felújítása (Moszkva tér I. ütem)



3.2.3 Csillapított forgalmú, gyalogos zónák kialakítása

3.2.4 Duna megközelíthetőségének javítása a budai alsó rakparton

3.3 Akcióterületi városrehabilitáció

Az akcióterületi városrehabilitáció jelentőségének növelése a városrehabilitáció fővárosi támogatásának emelésével, a jelenlegi rehabilitációs pályázati rendszer kibővítésével, elsősorban az akcióterületi megközelítés erősítésével (pl. **Zsidónegyed rehabilitációja**, magántőke bevonásával) képzelhető el.

Az akcióterületi városrehabilitáció a jelenlegi szabályozás szerint nem terjedhet ki minden kerületre és minden problémakörre. Középtávon meg kell azonban kezdeni a belvárosi rehabilitáción felül a lakótelepek problémáinak kezelését, erre kialakítandó állami programokkal összefüggésben. A Magprogram a tárgykörben részben állami támogatásokon alapuló lakótelepi mintaprojektek elindítását javasolja.

Programelem:

3.3.1 Fővárosi támogatás növelése az akcióterületeken

3.3.2 Lakótelepi mintaprojektek elindítása

3.3.3 Zsidónegyed koncentrált rehabilitációja (PPP konstrukcióban)

3.4 A város működését, a létező infrastruktúra használhatóságát biztosító, a lakosság hangulatát javító felújítások

A város működését, a lakosság hangulatát javító kisebb felújítások, beavatkozások felgyorsítása. Ezen intézkedések közé sorolhatók az útfelújítások (kátyúk eltávolítása és útburkolat-fejlesztések), a graffiti- és falragasz eltávolítások, a köztisztasági beavatkozások, amelyek fenntartási jellegük ellenére azért tekintendők a Középtávú Városfejlesztési Programhoz tartozónak, mert olyan alapvető, évtizedek óta felhalmozódott hiányosságokra kínálnak megoldást, amelyeket a városlakók ma a legfontosabb elmaradó tevékenységeknek tartanak.

A **Margit-híd** felújítása a főváros hídfelújítási programjának elsődleges eleme. 2007-től a burkolat, a villamospályák cseréjével és a vázszerkezet javításával kell megoldani a legrosszabb állapotban lévő fővárosi híd problematikáját. A **Szabadság híd** részleges felújítása is esedékes, különösen a kiskörúti villamos problematikájával összefüggésben.

Programelemek:

3.4.1 Közútfelújítások (közutak burkolatának, a pályaszerkezetének felújítása)

3.4.2 Margit híd teljes felújítása, Szabadság híd részleges felújítása

3.4.3 Graffiti eltávolítások és plakát-, illetve falragasz eltávolítások

3.4.4 Fokozott köztisztasági beavatkozások

3.5 A lakásépítésre alkalmas területek bővítése (PPP konstrukcióban)

A program alapvetően városi tulajdonban lévő területek átminősítésével, előkészítésével, piaci forgalomba hozatalával kívánja elősegíteni, hogy az új lakásépítés jelentős hányada a városon belül, lehetőleg tömegközlekedés közelében, ne pedig a város környékén, autóforgalmat generáló helyeken valósuljon meg. A területelőkészítést jelentő fejlesztések megvalósítása kizárólag PPP rendszerben indokolt, azonban a fővárosi tulajdon biztosítja azt, hogy a területek és a beépítési



sűrűség is megfelelő módon kerüljenek megállapításra. Az új építéseket a lehetőségek határáig városi területek újrahasznosításával (pl. a rozsdáövezetben) kell megoldani, elkerülendő a még beépítetlen területek felhasználását. A beépítési sűrűség vonatkozásában ésszerű kompromisszumot kell találni a sűrű, városias beépítés és a szuburbánus életformával valóban versenyben lévő lazább, sorházas jellegű megoldások között.

Programelem:

3.5.1 Új városi lakóterületek kialakítása fővárosi tulajdonú területeken, PPP konstrukcióban. (Pl. Csepel-észak, Mocsáros-dűlő)

4. KÖRNYEZETTUDATOS BUDAPEST PRIORITÁS

A természeti környezet minőségének javítása, a kommunális infrastruktúra és a zöldfelületi rendszer fejlesztése

A prioritás célja elsősorban az uniós normák teljesítése a nagy hálózatok – szennyvíz, hulladék - esetében, hiszen a szűkös pénzkeretből ezeknek az elvárásoknak mindenképpen meg kell felelni.

Szociális szempontok miatt elengedhetetlen a távfűtési rendszer korszerűsítése, amely azonban csak akkor vihető véghez teljes mértékben, ha az Európai Unió kapcsolódó támogatásai a korszerűsítés programjába becsatornázódnak – összekapcsolódva egy lehetséges panelprogrammal.

A zöldfelületek esetében a Magprogram néhány új, nagyterületű közpark kialakítását célozza meg.

4.1 Városi zöldfelületi elemek fejlesztése

A Magprogram néhány kiemelt **zöldfelület** fejlesztését kívánja megvalósítani – a meglévő zöldfelületi hálózat bővítése szintén a Program része, azonban nem nevesíthető kisebb projektekből áll össze, ezért annak forrása nem a Magprogram keretében található, hanem azon felül, a fenntartási típusú elemeknél. A Magprogram keretében létre kell hozni egy új, jelentős kiterjedésű városi parkot a **csepeli szigetcsúcson**, illetve javasolt az **Orczy kert** még nem átadott területeinek közparkként való megépítése.

A zöldfelületek védelme nem csak a városhatárokon belül elengedhetetlen feladat, hanem a környező agglomerációban is. Meg kell előzni, hogy a főváros teljes mértékben összenőjön a környező településekkel, ennek érdekében a leginkább veszélyeztetett területeken a regionális szervezetekkel együttműködésben területfelvásárlásokat kell kezdeményezni.

Programelemek:

4.1.1 Orczy kert átépítése

4.1.2 Észak-csepeli nagy park kialakítása

4.1.3 Az agglomerációs zöldgyűrű védelmét szolgáló intézkedések



4.2 Környezetbarát közszolgáltatási rendszerek fejlesztése

A közszolgáltatási szféra környezetbarát átalakítása egyrészt a **komplex hulladékgazdálkodás programjának továbbfejlesztésével** (a már megkezdett és sikeresen haladó program továbbfejlesztése, a hulladékszigetek számának növelésével, javítva a háttéripari kapacitásokkal létrejött kapcsolatokat), másrészt a **távfűtés versenyképességének növelésével vesz lendületet**. Ez utóbbi átalakítása is napirenden van, és folyamatosan halad piaci eszközökkel, azonban a Magprogram célja a közszféra támogatásának biztosítása, hogy az átalakítás ne kizárólag a távhődíjak emelésével valósuljon meg, hiszen ezáltal veszélyesen lecsökkenhet annak versenyképessége. (Tehát a Magprogram részeként tervezett költségek nem fedezik a teljes korszerűsítés költségét, csak azt a részt, amelyet a főváros a saját költségvetéséből kell, hogy adjon addicionálisan a Főtáv által biztosítandó önrész mellé.)

A távfűtési rendszerek korszerűsítése a primer oldalon EU támogatást élvezhet, azonban a szekunder oldalon a jelenlegi álláspontok szerint nem, vagy nagyon erős korlátozások mellett. Ennek ellenére a lakótelepi mintaprojektekkel összhangban elképzelhető olyan megoldás, amely a szekunder rendszerek minimális átalakításával biztosítja a mérés szerinti elszámolást. Ez a megoldás minimális közpénzigénnyel is működőképesse tehető. (Ld. néhány vidéki nagyváros tapasztalata.)

Programelemek:

4.2.1 Komplex hulladékgazdálkodási program végrehajtása

4.2.2 Távfűtés korszerűsítésének és vonzóvá tételének programja

4.3 Szennyvíztisztító rendszer és kapcsolódó létesítményei

A Középtávú Program összecszerülésében legnagyobb fejlesztései közé tartoznak az EU támogatásokkal megvalósuló **alapvető környezetvédelmi fejlesztések**, mint a Központi Szennyvíztisztító és kapcsolódó út- és csatornafejlesztései (pl. budai alsó rakpart főgyűjtő miatti átépítése zöldsávval, Csepeli gerincút), a Dél-budai Szennyvíztisztító, valamint az egységes, kerületi csatornázási program.

Programelemek:

4.3.1 Központi Szennyvíztisztító és létesítményei

4.3.2 Dél-Budai Szennyvíztisztító és kapcsolódó szennyvízberuházások

4.3.3 Kerületi csatorna építési program

4.4.4 Kapcsolódó útfejlesztések: budai alsó rakpart átépítése, Csepeli gerincút I. ütem

5. KULTURÁLIS ÉRTÉKTEREMTÉS PRIORITÁS

Kultúra és szabadidő városa

A prioritás célja az alapvetően magánkézben lévő kulturális gazdaság hatékonyságának javítása, elsősorban közvetett eszközökkel

A kultúra területén az alapvető cél nem elsősorban új intézmények létrehozása, hanem a kulturális fogyasztásban részt vevő, a lakosság teljes számához képest igen behatárolt csoport tágítása, a **mindennapi élet színterein a kultúra meghonosítása**. A kulturális program súlypontja tehát nem az intézményeken és nem a magaskultúrán van – ahogyan az, Budapest Kulturális Főváros 2010 pályázatában is megjelenik.



A szabadidős intézményeknek csak egy töredéke van a Fővárosi Önkormányzat tulajdonában, ezek megfelelő állapotban tartása a működéshez kapcsolódó felújításokhoz tartozik. Középtávon nem újabb fővárosi helyszínek kialakítása a fő cél, hanem a kerületek ezirányú elképzeléseinek támogatása, illetve a kerékpárutak hálózatának jelentős bővítése, ami hozzájárul a szabadidős tevékenységek színtereinek tágításához.

5.1 A városi térhez kötött kultúra programja

A városi terek és városnegyedek, mint a kultúra hordozói alkalmasak arra, hogy a mindennapok kultúráját közvetítsék a városlakók számára, ezért a fővárosi programoknak arra kell irányulniuk, hogy a **városi terek benépesüljenek a kultúra elemeivel** – pl. a „hegy program” keretében minősített utcazenészek megjelenése a köztereken.

Az erőteljes kulturális identitást hordozó területek revitalizációjának alapvető eszköze és szempontrendszere a helyi kulturális identitás erősítése – pl. a Zsidónegyed esetében a zsidó kultúra, a belső-átmeneti zóna esetében a cigány kultúra, amely jelentős közpénzek bevonása révén valósulhat csak meg.

Programelemek:

5.1.1 A mindennapok kultúrájának programja („hegy program”)

5.1.2 Az erős kulturális identitást hordozó városrészek speciális kulturális potenciáljának erősítése a területi revitalizációk során

5.2 Kulturális infrastruktúra fejlesztések PPP alapon

Budapest Kulturális Főváros 2010 pályázati anyaga erősen épít a Duna-partok két pólusán, az északi Óbudai Gázgyár területén és a belvárosi Közraktáraknál történő revitalizációs projektekre. Mindkét terület fővárosi tulajdonban van, és elsősorban Duna melletti pozíciójánál, valamint műemléki jellegénél fogva nagyon jelentős kulturális potenciállal rendelkezik. Mindkét területen nagyon komoly beruházások szükségesek a közsféra részéről, azonban megfelelő program kialakítása esetén a közsféra beruházásai középtávon – vagy valamivel azon túl – megtérülhetnek.

Programelemek:

5.2.1 Közraktárak PPP konstrukcióban való átalakítása

5.2.2 Gázgyár PPP-ben való átalakítása

5.3 Szabadidős tevékenységek infrastruktúra hálózatának fejlesztése

A szabadidős infrastruktúra döntő része magán illetve kerületi tulajdonban van. A fővárosi tulajdonú Műjégpálya jelenleg áll felújítás alatt. A Magprogram mindezek figyelembevételével a városok életében is egyre hangsúlyosabbá váló, a **mindennapok szabadidős tevékenységét megtettesítő kerékpáros közlekedés kiterjesztését állítja előtérbe**. A kerékpárút hálózat bővítése a program részeként valódi kerékpárutak kiépítését célozza, és nem olyan megoldások elterjedését, amely a gépkocsi sávokból, vagy járdákból határol el felületeket, amelyek később alkalmatlanokká válnak a kerékpáros közlekedésre.

Programelem:

5.3.1 A kerékpárút hálózat bővítése



6. GONDOSKODÓ BUDAPEST PRIORITÁS

Fenntartható társadalom és közösségi gondoskodás

A prioritás célja a városfejlesztési beavatkozások keretében a szociális szempontok kiemelt kezelése: a városrehabilitáció során a szociális problémák kezelése a fizikai beavatkozásokkal azonos súlyt kell kapjon; az akadálymentesítés az esélyegyenlőség megteremtésének egyik alapelveként bármely építés, fejlesztés során fontos szempontként kell elismerésre kerülni.

A prioritás ugyanakkor célként tűzi ki az egészségügyi ellátás működésének racionalizálását, amely egyben hatékonyságnövekedést kell, hogy eredményezzen a teljes régió számára.

6.1 A város szociális kettészakadásának megakadályozása

A város szociális kettészakadásának megakadályozása és a végletesen leromlott városi szlömök kialakulásának megelőzése érdekében a hagyományos rehabilitációs eszközöket és együttműködési formákat bővíteni kell, és legalább a leginkább veszélyeztetett, városi szövetbe ágyazott leromlott városrészekben el kell indítani a komplex megközelítésen alapuló **szociális városrehabilitációs** programokat. A szociális városrehabilitációt az első évek kísérleti programjait követően részletesen kidolgozott szempontrendszerrel a fővárosi városrehabilitációs tevékenység egyik fő elemévé kell emelni.

Programelem:

6.1.1 Szociális városrehabilitációs kísérleti projektek és program

6.2 Egészségügyi fejlesztések

A már elindított **regionális kórházprogramot** középtávon sikeresen be kell fejezni, hiszen ez biztosíthatja a magasabb szintű, és kisebb pénzügyi veszteséget eredményező egészségügyi ellátást Budapesten és régiójában.

Programelem:

6.2.1 Regionális kórházprogram középtávú befejezése

6.3 Akadálymentesítés

A városi közterületek, intézmények és közlekedési eszközök, illetve azok megközelítési lehetőségei egy részének **akadálymentesítése** nem mérlegelés kérdése. Törvényi kötelezettségei vannak és folyamatosan keletkeznek a Fővárosi Önkormányzatnak ebben a kérdésben, de a város használhatósága és a lakók esélyegyenlőségének biztosítása szempontjából sem hanyagolható el ez a feladat.

Programelemek:

6.3.1 Városi közterületek akadálymentesítése

6.3.2 Közintézmények akadálymentesítése

6.3.3 Közösségi közlekedési eszközök és az azokhoz szükséges eljutási lehetőségek akadálymentesítése



7. PARTNERSÉGBEN A RÉGIÓVAL PRIORITÁS

A város és környéke térségi integrációjának fejlesztése

A prioritás célja a valóságban is létező területi egymásrataltság intézményi kifejezése, a térségi, regionális kapcsolatok erősítése és a döntési rendszerbe integrálása. A prioritás – eltérően a korábbi témaköröktől – nem teljes mértékben önálló, kizárólag saját intézkedésekkel és programokkal rendelkező prioritás, hiszen sok, korábban már a Magprogram részeként definiált program és nagyprojekt bír térségi relevanciával. Különösen az alábbi programok, projektek:

- 5-ös metró, amely távlatilag a déli és az északi agglomerációk között teremt közvetlen kapcsolatot, csökkentve ezáltal az ingázó forgalom által eredményezett közúti terhelést.
- Elővárosi vasúthálózat fejlesztése a kapcsolódó P+R rendszerrel és intermodalitással együtt, a BKSZ keretein belül, amely szintén az ingázó forgalom mérséklésére szolgál.
- A Dél-Budai Szennyvíztisztító megépítése, amely döntő mértékben az agglomerációs települések csatornahálózatához kapcsolódik.
- Regionális kórházprogram, amely nem csak a főváros, hanem a környező régió számára is biztosítani kívánja a magas szintű egészségügyi ellátást.
- A szakképzés modernizálása, amely az egységes regionális szakképzési rendszer irányába kell, hogy hasson.
- Az agglomerációs zöldgyűrű részleges megőrzésére irányuló területvásárlási források biztosítása.

A térségi prioritás **önálló programjai** arra koncentrálnak elsősorban, hogy a regionális együttműködésnek megalapozott, folyamatosan működtetett intézményrendszere alakuljon ki a konszenzussal létrehozott koncepciók mentén.

7.1 Tervkoordináció és tervekialakítás

A Közép-Magyarországi Régióban az utóbbi években több terv is született, azonban néhány tervtípus jelenleg is hiányzik. Ilyen például a **régió gazdaságfejlesztési terve**, amely a regionális munkamegosztás elérése érdekében alapvetően fontos lenne.

Ugyanakkor a már létező terveket nem konkretizálták kellőképp, a megvalósításhoz szükséges lépések sem kerültek kidolgozásra, ezért e dokumentumok kevésbé befolyásolják a térség tényleges fejlődését. Ebből a helyzetből továbblépés szükséges ahhoz, hogy a regionális együttműködés teret nyerjen.

Programelemek:

7.1.1 Aktív együttműködés a hiányzó tervek megalkotásában

7.1.2 Aktív együttműködés a létező tervek cselekvési tervekké bontásában

7.2 A regionális együttműködés informális csatornáinak kialakítása

A regionális egyeztetés létező formális csatornái – Közép-Magyarországi Regionális Fejlesztési Tanács (KMRFT) és Budapesti Agglomerációs Fejlesztési Tanács (BAFT) – nélkülözhetetlen



szerepet játszanak a regionális szintű politikai döntések meghozatalában, azonban a valós térségi interakciók nem ezen a szinten zajlanak le. Sokkal gyakoribb a budapesti kerületek és agglomerációs települések, valamint szakági fővárosi és megyei érdekeltségek közti konfliktus. Ezek kezelésére és megelőzésére kell létrehozni és működtetni az informális együttműködés csatornáit – a 7.-ként megfogalmazott kiemelt fejlesztési térség programjának meghatározására.

Programelem:

7.2.1 A regionális együttműködés informális csatornáinak működtetése

A Magprogram a középtávon legfontosabbnak tekinthető fejlesztéseket foglalja össze. A programcsomag **legkarakteresebb, „zászlóshajó projektnek”** definiálható elemei a következők:

- Forgalomcsillapított gyalogos belváros kialakítása – Budapest Szíve Program
- BKSZ (városhatáron belüli és kívüli tarifaközösségek, hálózatbővítés) létrehozása, alapvető közösségi közlekedési fejlesztések
- Városrehabilitáció felgyorsítása és szociális vonatkozásainak bevezetése
- Ferihegyi gyorsvasút megépítése
- Tudásalapú társadalom megteremtése, regionális gazdaságfejlesztés erősítése

Ezekon felül a város működését javító kisebb programelemek lesznek elsősorban azok, amelyek a városhasználók szempontjából a legnagyobb hatással bírnak.

A Középtávú Városfejlesztési Program jelentősége ugyanakkor jóval túlmegegy a Magprogram keretében konkrétan megvalósítandó programok, projektek körén: a program végrehajtására javasolt eljárási rend, intézményrendszer és monitoring **a város működésének alapvető megváltoztatását, megjavítását** célozza.



3.2. A Budapest Magprogram és a kiterjesztett programelemek a kiemelt fejlesztési térségek és a tematikus programok struktúrájában

Az alábbi táblázat a Budapest Magprogramba foglalt, mindenképpen indokolt alapfejlesztéseket a **kiemelt fejlesztési térségek és a tematikus programok hármas célrendszerének struktúrájában**² mutatja be. (A kiemelt fejlesztési térségek tekintetében megjelölt fejlesztési elemek általában megtalálhatók a tematikus programoknál is, hiszen majd minden térbeli elem egyben szakági kompetenciába is tartozik.)

FEJLESZTÉSI TÉRSÉGEK ÉS TEMATIKUS PROGRAMOK	MAGPROGRAM ELEMEEK	KITERJESZTETT PROGRAMELEM-JAVASLATOK
FEJLESZTÉSI TÉRSÉGEK		
A 4-ES METRÓ VONALA (I-II. SZAKASZ)	4-ES METRÓ ÉPÍTÉSE, I-II. SZAKASZ ETELE TÉR (INTERMODÁLIS FUNKCIÓK) TÉTÉNYI ÚT, BOCSKAI ÚT, SZT. GELLÉRT TÉR FELSZÍNI RENDEZÉSE FŐVÁM TÉR KÁLVIN TÉR RÁKÓCZI TÉR (MÉLYGARÁZZSAL) KÖZTÁRSASÁG TÉR (MÉLYGARÁZZSAL) BAROSS TÉR BOSNYÁK TÉR	4-ES METRÓ ÉPÍTÉSE (VIRÁGPIACIG) AZ ÁLLOMÁSOK MEGÉPÍTÉSE BŐVEBB, IGÉNYESEBB KÖZTERÜLETI FUNKCIÓKKAL, PARKOLOKKAL TÖRTÉNIK
ÉSZAK-BUDAPEST	ÓBUDAI GÁZGYÁR (KÁRMENTESÍTÉS ÉS KULTURÁLIS, TUDÁSVÁROSI FUNKCIÓVÁLTÁS, PPP) NAGY LAJOS KIRÁLY ÚTJA KISZÉLESÍTÉS AQUINCUMI HÍD ÉPÍTÉSE KÖRVASÚTI KÖRÚT AZ M3-IG SZEGEDI ÚTI FELÜLJÁRÓ KÖRVASÚTI KÖRÚT AZ ÚJ 10-ES ÚTIG MOCSÁROS-DÜLŐ LAKÁSÉPÍTÉSRE ELŐKÉSZÍTÉS (PPP) RÁKOSRENDEZŐ REVITALIZÁCIÓJA (PPP)	RÓMAI PART ÁRVÍZVÉDELME ÉS REKREÁCIÓS ÁTÉPÍTÉSE KASZÁSDÜLŐ TERÜLETÉNEK REVITALIZÁCIÓJA 5 METRÓ ÉSZAKI SZAKASZA
BELVÁROS	KISKÖRÚTON BELÜLI FORGALOMCSILLAPÍTÁS, MAJD LEZÁRÁS NAGYKÖRÚTON BELÜLI RÉSZLEGES FORGALOMCSILLAPÍTÁS A KISKÖRÚTI PROGRAMHOZ KAPCSOLÓDÓAN KISKÖRÚT KÖRNYÉKI MÉLYGARÁZSOK	NAGYKÖRÚTON BELÜLI TELJES FORGALOMCSILLAPÍTÁS

² Ez az a hármas értékrendszer – élhetőség, hatékonyság, szolidaritás - amely megjelenik Városfejlesztési Konceptióban, majd a Középtávú Program tematikus programjainak kategóriájában is.



	<p>NAGYKÖRÚT KÖRNYÉKI PARKOLÓHAZAK, MÉLYGARÁZSOK</p> <p>KISKÖRÚTON BELÜLI ÉS KISKÖRÚT KÖRNYÉKI KÖZTERÜLET MEGÚJÍTÁS</p> <p>BELVÁROSI KISKERESKEDELEM ÚJJÁÉLESZTÉSE</p> <p>AKCIÓTERÜLETI VÁROSREHABILITÁCIÓ</p> <p>BUDAI DUNA PARTI VILLAMOSVONAL FEJLESZTÉSE (17-ES – 19/41-ES ÖSSZEKÖTÉSE, INFOPARKI VONAL MEGÉPÍTÉSE)</p> <p>BAJCSY-ZSILINSZKY ÚTI VILLAMOS VISSZAÉPÍTÉSE ÉS A 14-ES VONAL NYUGATI TÉRIG TÖRTÉNŐ MEGHOSSZABBÍTÁSA, A KÉT SZAKASZ ÖSSZEKÖTÉSE</p> <p>ZSIDÓNEGYED (PPP)</p> <p>ERZSÉBET TÉRI GÖDÖR, DESIGN CENTER, PARK (PPP)</p> <p>KÖZRAKTÁRAK (PPP)</p> <p>VÁROSHÁZA PROJEKT (PPP)</p>	
BELSŐ-ÁTMENETI ZÓNA (KELETI KAPU)	<p>MAGDOLNA-NEGYED ÉS KÖBÁNYAI AKCIÓPROGRAM MEGVALÓSÍTÁSA</p> <p>ZÖLDTERÜLETI FEJLESZTÉS – ORCZY KERT</p> <p>EGYBEFÜGGŐ BARNAMEZŐS TERÜLETEK REVITALIZÁCIÓJÁNAK ELŐSEGÍTÉSE (EXPO, GANZ - PPP)</p> <p>ÉLESSAROK</p>	<p>KÖBÁNYAI ÚT</p> <p>ÁTMENETI ZÓNA ZÖLDTERÜLETEI (BŐVÍTETT VÁLTOZAT)</p> <p>ŐRS VEZÉR TERE ÉS KÖRNYÉKE</p> <p>MAGDOLNA-NEGYED REVITALIZÁCIÓ TELJES KÖRŰ MEGVALÓSÍTÁSA</p>
DÉL-BUDAPEST	<p>KÖZPONTI SZENNYVÍZTISZTÍTÓ</p> <p>1-ES VILLAMOS FEHÉRVÁRI ÚTIG VALÓ ÉPÍTÉSE – 3-AS VILLAMOS DÉLI MEGHOSSZABBÍTÁSA</p> <p>5-ÖS METRÓ I. ÜTEME (CSEPEL / PESTERZSÉBET – ASTORIA)</p> <p>CSEPELI GERINCÚT</p> <p>ÉSZAK-CSEPELI NAGY PARK</p> <p>CSEPELI LAKÓTERÜLET (PPP)</p>	<p>1-ES VILLAMOS (ETELE TÉRIG ÉPÍTÉSE)</p> <p>KVASSAY ÁTTÖRÉS</p> <p>SZABADKIKÖTŐ</p> <p>ALBERTFALVAI HÍD</p> <p>KÖRVASÚTI KÖRÚT DÉLI SZAKASZ</p> <p>ÉSZAK-DÉLI GYORSVASÚT CSEPELI ÁGÁNAK DÉLI MEGHOSSZABBÍTÁSA AZ M0-S FELÉ</p> <p>3-AS VILLAMOS MEGHOSSZABBÍTÁSA A CSEPEL SZIGETRE</p> <p>CSEPEL SZIGETI GERINCÚT</p>
BUDA-KÖZPONT	<p>MOSZKVA TÉR (ALAPSZINTEN)</p>	<p>MOSZKVA TÉR TELJES REHABILITÁCIÓJA</p> <p>56-OS VILLAMOS GYORSVASÚTTÁ ALAKÍTÁSA</p> <p>BUDAI VÁR FEJLESZTÉSE</p>
BUDAPEST ÉS TÉRSÉGE	<p>EGYSÉGES GAZDASÁGFEJLESZTÉS</p> <p>INFORMÁLIS EGYEZTETŐ FÓRUMOK</p>	<p>DUNA (BESZÉDES PROGRAM), KÜLÖNÖS TEKINTETTEL A RÁCKEVEI-SOROKSÁRI DUNAÁG REVITALIZÁCIÓJÁRA</p> <p>(A LEGTÖBB TEMATIKUS PROGRAM TARTALMAZ TÉRSÉGI ELEMÉKET, ÍGY AZOK BEMUTATÁSÁNÁL TALÁLHATÓAK)</p>



TEMATIKUS PROGRAMOK

ÉLHETŐ VÁROS ÉRDEKÉBEN

<p>KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS</p>	<p>BKSZ (TELJES MEGVALÓSÍTÁS) P+R RENDSZER FEJLESZTÉSE EGYSÉGES PARKOLÁSPOLITIKA PARKOLÁSFEJLESZTÉS A GYALOGOS BELVÁROS KAPCSÁN FERIHEGYI GYORSVASÚT (MÁV VONALRA ALAPOZVA) NAGYKÖRÚTI VILLAMOSOK CSERÉJE 4-ES METRÓ I-II. SZAKASZ 2-ES METRÓ FELÚJÍTÁSA 5-ÖS METRÓ I. ÜTEM 1-ES, 3-AS, VILLAMOS VONALÁNAK MEGHOSSZABBÍTÁSA KERÉKPÁRÚT HÁLÓZAT BŐVÍTÉSE JÁRMŰÁLLOMÁNY FOLYAMATOS CSERÉJE BUDAI DUNA PARTI VILLAMOSVONAL FEJLESZTÉSE (17-ES – 19/41-ES ÖSSZEKÖTÉSE, INFOPARKI VONAL MEGÉPÍTÉSE) BAJCSY-ZSILINSZKY ÚTI VILLAMOS VISSZAÉPÍTÉSE ÉS A 14-ES VONAL NYUGATI TÉRIG TÖRTÉNŐ MEGHOSSZABBÍTÁSA, A KÉT SZAKASZ ÖSSZEKÖTÉSE</p>	<p>P+R RENDSZER FEJLESZTÉSE (BŐVÍTETT VÁLTOZAT) FERIHEGYI REPÜLŐTÉR ALATTI ÁTMENŐ FORGALMÚ VASÚTÁLLOMÁS ÉS A 3-AS METRÓ KIVEZETÉSE KERÉKPÁRÚT HÁLÓZAT JELENTŐS FEJLESZTÉSE 3-AS VILLAMOS ÁTVEZETÉSE A CSEPEL SZIGETRE</p>
<p>LAKÓ- ÉS KÖZTERÜLETI REHABILITÁCIÓ</p>	<p>AKCIÓTERÜLETI VÁROSREHABILITÁCIÓ KITERJESZTÉSE ZSIDÓNEGYED (PPP) ALULJÁRÓK FELÚJÍTÁSA MOSZKVA TÉR (ALAPSZINTEN) FOKOZOTT KÖZTISZTASÁGI BEAVATKOZÁSOK SZOCIÁLIS VÁROSREHABILITÁCIÓ KÍSÉRLETI PROJEKTEK ÉS PROGRAM CSILLAPÍTOTT FORGALMÚ UTAK RENDSZERÉNEK KIALAKÍTÁSA LAKÓTELEPI MINTAPROJEKTEK</p>	<p>SZOCIÁLIS VÁROSREHABILITÁCIÓ KITERJESZTÉSE HOZZÁJÁRULÁS A KÜLSŐ KERÜLETI KÖZPONTOK REHABILITÁCIÓJÁHOZ PROGRAMSZERŰ HOZZÁJÁRULÁS A LAKÓTELEPI FELÚJÍTÁSHOZ NAGY FORGALMÚ KÖZTERÜLETEK FELÚJÍTÁSA</p>
<p>ÚJ VÁROSIAS LAKÓTERÜLETEK KIALAKÍTÁSA</p>	<p>MOCSÁROS-DÜLŐ LAKÁSÉPÍTÉSRE ELŐKÉSZÍTÉS (PPP) CSEPELI SZIGETCSÚCSON LAKÓTERÜLET ELŐKÉSZÍTÉS (PPP)</p>	
<p>KOMPLEX HULLADÉK-</p>	<p>HULLADÉKGYŰJTŐ SZIGETEK ÉS UDVAROK</p>	<p>HULLADÉKGYŰJTŐ SZIGETEK ÉS UDVAROK</p>



GAZDÁLKODÁS	SZÁMÁNAK NÖVELÉSE HÁTTÉRINTÉZMÉNYI KAPCSOLATOK FEJLESZTÉSE PUSZTAZÁMORI LERAKÓ FEJLESZTÉSE (A KOMPLEX HULLADÉKGAZDÁLKODÁSI PROGRAM RÉSZEKÉNT)	SZÁMÁNAK NÖVELÉSE (TELJES PROGRAM) ILLEGÁLIS LERAKÓK FELSZÁMOLÁSA KÖRNYEZETTUDATOSSÁG JAVÍTÁSA
TÁVFŰTÉS KORSZERŰSÍTÉSE	KAPCSOLT HŐTERMELÉS ARÁNYÁNAK NÖVELÉSE PRIMER RENDSZEREK KORSZERŰSÍTÉSE	SZEKUNDER RENDSZEREK NAGYVOLUMENŰ KORSZERŰSÍTÉSE
BUDAPEST KULTURÁLIS ÉLETÉNEK DINAMIZÁLÁSA, DECENTRALIZÁLÁSA ÉS DEMOKRATIZÁLÁSA	BUDAPEST 2010 – EURÓPA KULTURÁLIS FŐVÁROSA PROGRAMJÁNAK MEGVALÓSÍTÁSA (NYERTES PÁLYAZAT ESETÉN) KÖZRAKTÁRAK, GÁZGYÁR PPP-BEN VALÓ ÁTALAKÍTÁSA MINDENNAPI KULTÚRA PROGRAMJA („HEGY PROGRAM”) AZ ERŐS KULTURÁLIS IDENTITÁST HORDOZÓ VÁROSRESZEEK SPECIÁLIS KULTURÁLIS POTENCIÁLJÁNAK ERŐSÍTÉSE A TERÜLETI REVITALIZÁCIÓK SORÁN – ZSIDÓ KULTÚRA, CIGÁNY KULTÚRA	MÁR MEGLÉVŐ KULTURÁLIS NAGYLÉTESÍTMÉNYEK KÖZTERÜLETEINEK FELJÚJÍTÁSA MŰVELŐDÉSI HÁZAK SZISZTEMATIKUS REVITALIZÁCIÓJA AGÓRA PROGRAM BEINDÍTÁSA KULTURÁLIS PROGRAMOK ÉS FESZTIVÁLOK FOKOZOTT TÁMOGATÁSA
ZÖLDFELÜLETI ELLÁTOTSÁG NÖVELÉSE	CSEPELI ÚJ KÖZPARK LÉTESÍTÉSE ORCZY KERT ÁTÉPÍTÉSE DUNA MEGKÖZELÍTHETŐSÉGÉNEK JAVÍTÁSA AZ AGGLOMERÁCIÓS ZÖLDGYŰRŰ VÉDELMEÉT SZOLGÁLÓ INTÉZKEDÉSEK	VÁROSI KÖZTEREK KOMPLEX FEJLESZTÉSE REHABILITÁCIÓS TERÜLETEK ZÖLDFELÜLETEINEK NÖVELÉSE KISVÍZFOLYÁSOK KÖRNYEZETÉNEK RENDEZÉSE RÁCKEVE-SOROXSÁRI DUNAÁG, REKREÁCIÓS FEJLESZTÉSEI A BESZÉDES PROGRAM RÉSZEKÉNT
<i>HATÉKONY VÁROS ÉRDEKÉBEN</i>		
TUDÁSVÁROS FUNKCIÓK ERŐSÍTÉSE	TUDÁSVÁROS PROGRAM, EGYETEMI TUDÁSKÖZPONTOKKAL, SZŰKÍTETT PÉNZÜGYI KERETTEL	BUDAPESTI KONFERENCIAKÖZPONT TÁMOGATÁSA TUDÁSVÁROS PROGRAM, BŐVÍTETT PÉNZÜGYI KERET
KKV-K ERŐSÍTÉSE	INNOVÁCIÓS ERŐFORRÁSOK FEJLESZTÉSE	INKUBÁTORHÁZ-PROGRAM
SZAKKÉPZÉS ÁTALAKÍTÁSA	SZAKKÉPZÉS MINŐSÉGI ÁTALAKÍTÁSA MUNKAERŐPIACI ÖSSZEHANGOLÁS REGIONÁLIS EGYEZTETÉS	
INFORMATIKAI FEJLESZTÉS		E-KÖZIGAZGATÁSI PROGRAM KITERJESZTÉSE INTERNETES TÁVTANULÁS FEJLESZTÉSE SZABÓ ERVIN KÖNYVTÁR HÁLÓZATÁNAK MINŐSÉGI FEJLESZTÉSE KREATÍV OKTATÁSI PROGRAMOK ÉS IDEGENNYELVI KÉPZÉSEK INDÍTÁSA



		INTÉZMÉNYI HONLAPOK FEJLESZTÉSE
TURISZTIKAI FEJLESZTÉSEK	TURISZTIKAI VÁROS- ÉS RÉGIÓMARKETING NEMZETKÖZI HAJÓÁLLOMÁS ÁTTELEPÍTÉSE (PPP) KÖZTERÜLETI TÁJÉKOZTATÓ PONTOK SZÁMÁNAK NÖVELÉSE	BUDAPEST FÜRDŐVÁROS PROGRAM VILÁGÖRÖKSÉG HELYSZÍNEINEK REVITALIZÁCIÓJA
A KISKERESKEDELMI TEVÉKENYSÉG ÉLÉNKÍTÉSE	BELVÁROSI KISKERESKEDELEM FELLENDÍTÉSE (FŐUTCA PROGRAM)	INTERMODÁLIS CSOMÓPONTOK KISKERESKEDELMI FEJLESZTÉSE (PPP)
KÖZÚTHÁLÓZAT FEJLESZTÉS	KÖRVASÚTI KÖRÚT AZ M3-IG KÖRVASÚTI KÖRÚT AZ ÚJ 10-ES ÚTIG KOMPLEX ÚTFELÚJÍTÁSI PROGRAM MARGIT HÍD FELÚJÍTÁSA, SZABADSÁG HÍD RÉSZLEGES FELÚJÍTÁSA NAGY LAJOS KIRÁLY ÚTJA SZÉLESÍTÉSE SZEGEDI ÚTI FELÜLJÁRÓ ÉLESSAROK CSEPELI GERINCÚT I. ÜTEM	HIÁNYZÓ BUDAI ELEMEEK MEGLÉVŐ ELEMEEK FEJLESZTÉSE A BUDAI OLDALON HIÁNYZÓ PESTI ELEMEEK MEGLÉVŐ ELEMEEK FEJLESZTÉSE A PESTI OLDALON
BARNAMEZŐS VÁROSREHABILITÁCIÓ	ÓBUDAI GÁZGYÁR FUNKCIÓVÁLTÁSÁNAK ELŐKÉSZÍTÉSE (PPP) EGYBEFÜGGŐ FŐVÁROSI TULAJDONÚ BARNAMEZŐS TERÜLETEK REVITALIZÁCIÓJÁNAK ELŐSEGÍTÉSE – (PPP)	KÁRMENTESÍTÉSI PROJEKTEK (TÖBB TERÜLETEN)
<i>SZOLIDÁRIS VÁROS ÉRDEKÉBEN</i>		
LAKHATÁS SZOCIÁLIS FELTÉTELEINEK JAVÍTÁSA		LFT HARMONIZÁLÁSA HAJLÉKTALAN ELLÁTÁS MODERNIZÁLÁSA BÉRLAKÁSÉPÍTÉS TÁMOGATÁSA
EGÉSZSÉGÜGYI ELLÁTÁS REFORMJA	8 REGIONÁLIS KÓRHÁZCENTRUM KIALAKÍTÁSA SZAKMAI CENTRUMOK FOKOZATOS KIALAKÍTÁSA	SZAKMAI CENTRUMOK KIALAKÍTÁSA FŐVÁROSI EGÉSZSÉGFEJLESZTÉSI ALAP FORRÁSAINAK NÖVELÉSE
AKADÁLY- MENTESÍTÉS	KÖZINTÉZMÉNYEK RÉSZLEGES AKADÁLYMENTESÍTÉSE KÖZTERÜLETEK RÉSZLEGES AKADÁLYMENTESÍTÉSE KÖZLEKEDÉSI ESZKÖZÖK RÉSZLEGES AKADÁLYMENTESÍTÉSE	AKADÁLYMENTESÍTÉS MONITORINGJA AKADÁLYMENTESÍTÉSI PROGRAMOK TELJES KÖRŰ MEGVALÓSÍTÁSA
OKTATÁSI EGYENLŐT- LENSÉGEINEK CSÖKKENTÉSE		VERSENYKÉPES FELSŐTAGOZATI KÉPZÉSEK ELŐSEGÍTÉSE SPECIÁLIS FELZÁRKÓZTATÓ PROGRAMOK



3.3. Budapest Középtávú Városfejlesztési Programja pénzügyi realitásának vizsgálata

A 2005-2013 közötti 9 évre szóló Program pontosabb megítéléséhez szükséges a tervezett beruházások **pénzügyi nagyságrendjének** becslése, és az eredmény összehasonlítása a Fővárosi Önkormányzat adott időszakra vonatkozó forrásbecslésével.

Hangsúlyoznunk kell, hogy ez a számítás csak nagyságrendi, távolról sem éri el pl. a 7 éves finanszírozási prognózis és fejlesztési terv precizitását. A Programban ez nem is lehet cél, sőt, a középtávra szóló programok sok más városban részletes pénzügyi számítások nélkül készülnek. Budapest esetében azonban a középtávú program első kialakításakor a nagyságrendi számítás fontosnak tűnik, annak érdekében, hogy a döntéshozók a program pénzügyi oldalról való megalapozottságáról (is) meggyőződve dönthessenek a program elfogadásáról, és arról, hogy a jövőben a Program szolgáljon a 7 éves finanszírozási prognózis és fejlesztési terv évenkénti továbbgördítésének alapjául.

Budapest Középtávú Városfejlesztési Programja nem éri el azt a konkrétsági szintet, mint a 7 éves fejlesztési terv, hiszen csak programokkal – pl. szakképzés minőségi fejlesztése – és nagyprojektekkel – pl. 4-es metró – foglalkozik. A programokon belüli projektek kidolgozása és a pontos költségbecslés elvégzése már a szakági tervezés feladata.

A Programban tervezett beruházások realitásának megítélése természetesen a beruházások Fővárosi Önkormányzatot érintő pénzügyi nagyságrendjének és a Fővárosi Önkormányzat számára rendelkezésre álló, fejlesztésre fordítható pénzeszközeinek összevetése alapján ítélni lehet meg. A megvalósíthatóság elemzése tehát egy **programoldali** és egy **forrásoldali** becslést egyaránt igényel.

Programoldali kalkuláció

A programoldali kalkuláció a **Magprogram megvalósítási költségeinek nagyságrendi becslését** jelenti.

A következő táblázat a Magprogram elemeit a megvalósítás feltételei szerinti csoportosításban mutatja be, jelezve a programokkal/projektekkel kapcsolatos legfontosabb feladatokat. Az 1-3 kategóriák a Magprogram leginkább biztosnak vehető elemei. A Magprogram integráns részének tekinthető a 4. kategória is, amennyiben az ott szereplő fejlesztésekhez nagy valószínűséggel remélhető állami, vagy EU forrás megszerzése sikerrel jár. Az 5. kategória is a Magprogram része, ám egészen speciális abban az értelemben, hogy az egyes projektek megvalósításához a magánszféra PPP konstrukcióban való bevonása szükséges.



A Magprogram összetétele és ütemezése a megvalósítás feltételei szerinti kategóriákban

A programelem jellege	A programelem neve	A 2005-2006-ban esedékes feladatok	A programelem megvalósításának elkezdése (1=időszak 1. harmadában, 2=időszak 2. harmadában, 3=időszak 3. harmadában,
<p align="center">1. Fix programelemek</p> <p>(A 7 éves tervben szereplő olyan programok, amelyekkel kapcsolatban történt már elkötelezés.)</p>	4-es metró I-II. szakasz	Beruházás megkezdése illetve pénzügyi és fizikai tervezés a II. szakasz tekintetében	1-2
	2-es metró felújítása	Beruházás folytatása, hiányzó elemek tervezése	1
	Nagykörúti villamosok cseréje	Beruházás elindítása	1
	Margit híd felújítása	Fizikai és pénzügyi tervezés	1
	Központi Szennyvíztisztító és kapcsolódó létesítményei (pl. Cséry telep, Csepeli gerincút I. ütem)	Tendereztetés, beruházás	1
	Dél-budai Szennyvíztisztító	Fizikai és pénzügyi tervezés	2
	Kerületi csatornaépítési program	Fizikai és pénzügyi tervezés	2



	Regionális kórházprogram középtávú megvalósítása	Beruházás és továbbtervezés	1
2. Alapvetően törvényi kötelezettségből eredő feladatok	Komplex hulladékgazdálkodási program	Beruházás és továbbtervezés	1
	Közterületek, közintézmények és közlekedési eszközök akadálymentesítése	Beruházás és továbbtervezés	1
3. A város dinamizálásához nélkülözhetetlen, többnyire jelentős saját forrást kívánó programok	Gyalogos belváros - Budapest Szíve program (forgalomcsillapítással, közterület megújítással, kiskereskedelem újjáélesztésével, Szabadság híd felújítással)	A program kidolgozása	1
	BKSZ teljeskörű megvalósítása	1. ütem: beruházás, 2. ütem: tervezés, 3. ütem: partnerség kialakítása	1
	P+R hálózat bővítése	Fizikai és pénzügyi tervezés, helybiztosítás	1
	Egységes parkolásfejlesztés	Partnerség kiépítése, tervezés	1
	Tömegközlekedési járműállomány folyamatos cseréje	Beruházás elindítása, Kohéziós projekt generálása	1
	Kerékpárút hálózat bővítése	Program kialakítása	2



Városrehabilitáció intenzív fővárosi támogatása, és kiterjesztése a szociális városrehabilitáció területeire, lakótelepi mintaprojektek	Beruházások megvalósítása, program továbbtervezése Lakótelepi mintaprojekt programjának kialakítása	1
Moszkva tér átépítése	Fizikai és pénzügyi tervezés	2
Csillapított forgalmú utak hálózatának kiépítése	Program kialakítása	2
Duna megközelíthetőségének javítása – elsősorban a budai alsó rakpart szélesítése kapcsán	Fizikai és pénzügyi tervezés	1
Közútfelújítások intenzívebbé tétele	Beruházás	1
Nagy Lajos király útja szélesítése	Fizikai és pénzügyi tervezés, a beruházás elkezdése	1
Szegedi úti felüljáró megépítése	Fizikai és pénzügyi tervezés	2
Élessarok átépítése	Fizikai és pénzügyi tervezés	2
Zöldfelületi fejlesztések (Orczy kert, Csepel-északi közpark)	Fizikai és pénzügyi tervezés, partnerség kialakítása	2
Az agglomerációs zöldgyűrű védelmét szolgáló intézkedések	Program kialakítása	2
Frekventált aluljárók felújítása	Beruházás elkezdése	1
Fokozott köztisztasági beavatkozások – a működtetési forrásokon felül, graffiti mentesítés	Beruházás	1
Tudásváros funkciók erősítése	Program kialakítása	2



	Szakképzés minőségi átalakítása	Program kialakítása, pályázati részvétel erősítése	1
	Turisztikai városmarketing fejlesztése	Program kialakítása	1
	A mindennapok kultúrájának programja	Program kialakítása	1
	Az erős kulturális identitást hordozó városrészek kulturális potenciáljának erősítése	Program kialakítása	2
4. Potenciális EU vagy állami támogatást élvező projektek, amelyek csak a támogatás megléte esetén valósíthatók meg	Ferihegyi gyorsvasút – a MÁV vonalán	Partnerség kialakítása, tervezés	2
	1-es villamos meghosszabbítása a Fehérvári útig, a 3-as villamos déli meghosszabbítása	Kohéziós projekt előkészítése	2
	Belvárosi területek egyes megszüntetett villamoshálózati elemének visszaállítása	Kohéziós projekt előkészítése	2
	Budai rakparti villamoshálózat kialakítása	Kohéziós projekt előkészítése	2
	5-ös metró I. szakasz	Kohéziós projekt előkészítése	2
	Etele téri teljeskörű intermodális csomópont kiépítése	Kohéziós projekt előkészítése	2
	Távfűtés korszerűsítése	Kohéziós projekt előkészítése	2
	Aquincumi híd és a Körvasúti körút északi szakasza	Kohéziós projekt előkészítése	3
5. A közsféra és a magánsféra együttműködésében megvalósítható projektek (PPP)	Városháza projekt, Erzsébet téri kulturális központ és park fejlesztése	Fizikai és pénzügyi tervezés	1
	Zsidónegyed komplex fejlesztése	Program kialakítása	1
	Közraktárak kulturális és rekreációs hasznosítása	Program kialakítása	2



	Gázgyári terület vegyes célú hasznosítása	Program kialakítása	2
	Fővárosi önkormányzati tulajdonú lakásépítésre alkalmas területek fejlesztése (Mocsáros, Csepeli szigetcsúcs)	Program kialakítása	3
	Nemzetközi Hajóállomás funkciók biztosítása	Program kialakítása	2
	Nem fővárosi önkormányzati tulajdonú barnamezős területek revitalizációjának elősegítése	Program kialakítása	2



A Magprogram elemeinek a megvalósítás feltételei szerinti kategorizálása többfajta tanulsággal is szolgál:

- a tervezés egy jelentős része **erősen determinált**, mert a már szerződés fázisában lévő nagyprojektek lekötik a saját források döntő részét
- a törvényi kötelezettségek teljesítése ugyancsak jelentős kötelezettségekkel jár – bár ezen kötelezettségek többsége nem szerepel a Magprogramban, mert rendszerint kisebb volumenű és inkább a Fővárosi Önkormányzat intézményrendszerének működtetéséhez és felújításához köthető (pl. az élelmiszerbiztonsági HACCP rendszerek kialakítása)
- a nagyberuházások jelentős részét csak abban az esetben lehet megvalósítani, ha ahhoz jelentős külső társfinanszírozás járul (a közlekedés és környezetvédelem esetében leginkább a Kohéziós Alap forrásaira lehet támaszkodni)
- a Magprogramban megjelenő PPP projektek részei ugyan a programnak, azonban nem igényelnek a közszféra részéről tartósan forráslekötést – **tehát nem terhelik tartósan a Fővárosi Önkormányzat fejlesztési forrásait**, így nem is számoltunk velük kapcsolatban kiadásra. Ezek azok a projektek, amelyek esetében a közszféra olyan ingatlannal, vagy vagyoni értékű joggal rendelkezik, amely a projektben önerőként értelmezhető, és abból a közösségi beruházások érvényesítése mellett a középtáv végére nullszaldós megoldás, vagy akár profit is remélhető. (Jelentkeznek tehát a Fővárosi Önkormányzatnak költségei, akár nagyon jelentős költségei a projektekkel kapcsolatban, azonban ezeket a költségeket középtávon a haszon ki kell, hogy egyenlítsse.)

A Magprogram nagyságrendjének becslése két típusú forrásra támaszkodik. A program egyes elemei megtalálhatók a jelenlegi 7 éves fejlesztési tervben³, különösen igaz ez az éppen folyamatban lévő nagyberuházásokra. A javasolt fejlesztések egy másik része azonban nem, vagy megítélésünk szerint nem megfelelő áron és/vagy tartalommal szerepel a 7 éves tervben, ezért ezen fejlesztéseket szakértők segítségével áraztuk be.

Minden Magprogramban szereplő beruházás esetében a kiindulás a teljes beruházási összeg/program 2004-es áron történő kalkulációja.⁴ (Az árak tartalmazzák az ÁFA-t abban az esetben, ha a Fővárosi Önkormányzat azt valószínűleg nem tudja visszaigényelni, és nem tartalmazzák abban az esetben, ha a megvalósítást olyan szervezet végzi, amely jogosult ÁFA visszaigénylésre.)

Az összegzés alapján (ld. A Magprogram részletes pénzügyi táblája) a Magprogram 1-4. kategóriái megvalósításának teljes költsége körülbelül 1950 milliárd forintot tesz ki a 2005-től kezdődő 9 éves időtávra. A folyamat során további bontásra is sor került egy „**forrástérkép**” segítségével, amelyben az szerepel, hogy az adott beruházás esetében várhatóan mekkora a Fővárosi Önkormányzat szerepe a finanszírozásban, szemben az egyéb szereplők (állam, kerületek, EU, piaci szereplők) szerepével. A modell szempontjából a **meghatározó a saját forrás és hitel összege** – hiszen ezt kell a Fővárosi Önkormányzatnak önmagának biztosítania – amely a számítások szerint **490 milliárd forintot jelent a Magprogram esetében**.

A Magprogram elemeinek egy része már jelenleg is megtalálható a 7 éves fejlesztési tervben – legfeljebb nem teljesen azonos összeggel vagy tartalommal. A Magprogram és a 7 éves terv átfedéseinek összegzése kimutatja, hogy a **Magprogram saját forrás és hitel igényének körülbelül 70%-a megtalálható a jelenlegi 7 éves tervben**.

³ A „7 éves fejlesztési terv” alatt a 2005 februárjában véglegesített 2005-ös költségvetés tervezetét értjük.

⁴ A 2004-es árakon történő kalkuláció azt is jelenti, hogy ha egy projekt szerepelt a 7 éves tervben, akkor annak beruházási összegeként a terv egyes évekhöz feltüntetett összegeinek diszkontált értékét használtuk.



Forrásoldali kalkuláció

A **7 éves fejlesztési terv célhitele, saját forrás és egyéb hitel oszlopait összeadva** adódik egy jelenértéken – 2004-es árakon - számított **553,7** milliárd forintos nagyságrend, amely az összes, fejlesztésekre fordítható saját erőt jeleníti meg a Fővárosi Önkormányzat részéről. (A fejlesztési keret a 7 éves finanszírozási prognózisból vezethető le, azzal koherens módon került meghatározásra.⁵)

Ez az összeg 7 évre áll rendelkezésre, tehát a 9 éves középtávú prognózishoz a keretet arányosan meg kellett növelnünk (9/7-del való szorzás révén). **Az így kapott finanszírozási lehetőség jelenértéken 712 milliárd forintot eredményez.**⁶ Ebből le kell vonnunk azokat a tételeket, amelyek a Magprogramban nem találhatóak, ellenben feltétlenül szükségesek, mert biztosítják a város működéséhez nélkülözhetetlen fejlesztéseket. (Ezen fejlesztések a Középtávú Programban nem kerülnek tételeken felsorolásra, részben relatíve kicsi méretük miatt, részben pedig azért, mert rendszerint a mindennapi működéshez szorosan köthető intézményfelújításokat érintenek, tehát nem stratégiai jelentőségű fejlesztéseket. Ezen projekteknek nem a tartalmuk, hanem a 7 éves terv főösszegéhez képest vett arányuk a fontos.) Ezen fejlesztések a 2004. novemberében lezárt 7 éves fejlesztési program I-III. kategóriáinak tartalma szerint kerültek lehatárolásra (tehát szerződés van rájuk, törvényi kötelezettséget teljesítenek, jelentős külső forrás kapcsolódik hozzájuk)⁷.

A 2004. novemberi 7 éves program szerkezetében az **I-III. kategóriák Magprogrammal le nem fedett részei a saját forrás és hitel teljes összegének 14,3%-át kötik le.** Azt feltételezzük, hogy a 9 év folyamán ez az arány állandó, mivel így biztosítható a város zavartalan működése az időszak egészében. Példaképpen a következő fejlesztésekre kell gondolni a megadott 14,3% keretében:

- kisebb útberuházások
- kisajátítások
- kisebb volumenű ivóvíz és szennyvízberuházások
- szociális intézmény rekonstrukciók egy része
- kulturális intézmények felújítása
- iskolafelújítások egy része
- zöldfelületi, játszótér rekonstrukciók

Így tehát a Programban szereplő fejlesztések Fővárosi Önkormányzati önrészeinek maximális kerete a feltétlenül szükséges fejlesztések arányával csökkentett 610 milliárd (712 mínusz 102 milliárd) forint, amely a beruházási keret 2004-es árakon számolt változatát jeleníti meg.

⁵ A fejlesztések pénzügyi kereteinek ilyen módon való meghatározása megkérdőjelezhető annyiban, hogy a valóban rendelkezésre álló források ilyen hosszú távon sokat változhatnak. Ha azonban a 2005 februárjában érvényes 7 éves tervhez kívánjuk viszonyítani az általunk javasolt programelemeket, akkor szükségszerű, hogy a finanszírozási terv minden elemét adottnak tekintsük.

⁶ A 9/7-del való szorzás, mint a pénzügyi keretek 9 évre való definiálásának módszere szintén nem magától értetődő. A finanszírozási prognózis alapján ugyanis egyértelműen látszik, hogy az időszak elején – 2005-2008 között – van egy beruházási boom, amelynek árát a 2009-2011 esztendőik fizetik meg. Megtehettük volna tehát, hogy csak az utolsó két év átlagával növeljük a 7 év utáni időszak keretét, ekkor azonban szintén hibát követhettünk volna el, hiszen nem lehet tudni, hogy a trendek tartósan hogyan folytatódnak. Azt mondhatjuk tehát, hogy bizonyos logika alapján kimutatható egy 712 milliárd 2004-es forintnak megfelelő beruházási keret, nagy azonban a valószínűsége annak, hogy ez egy felső becslés.

⁷ A kalkulációkhoz alapként használt, 2005. februári 7 éves terv szerkezete eltér a 2004 novemberitől. Az előbbi nem különíti el a projekteket alapvető fontosságuk szerint, ezért a feltétlenül szükséges beruházások szintjének meghatározásakor a 2004 novemberi változatot vettük alapul.



Összevetés

A fentiekben bemutatott 610 milliárd forintos önrésszel áll szemben a Magprogram által kimutatott 490 milliárd forintos önrész igény. Látszik tehát, hogy a Magprogram a 7 éves tervben szereplő, 9 évre kivetített saját forrásokból megvalósítható, **sőt kimutatható még egy kis további „játéktér” is**. Ez a mintegy 120 milliárd forint körüli összeg az, amely felhasználható a politikai és szakmai folyamatok segítségével későbbiekben meghatározott programok és projektek finanszírozására. Alapvető kérdése a Programnak, hogy a fennmaradó pénzüsségeket milyen módon kiválasztott programokra költi el

Ugyancsak alapvetően fontos kérdés, hogy a város a Programon keresztül dinamizálni tudja az egyéb szereplők erőforrásait és ennek segítségével ne kelljen egy, a Magprogram által vázolt szűk térben mozognia. A program megvalósításával párhuzamosan fel kell tehát tárni azokat a **pótlólagos forrás-lehetőségeket**, amelyek középtávon növelhetik a további beruházások esélyeit:

- A Fővárosi Önkormányzat **hitelfelvételi lehetőségei** a 7 éves prognózis alapján maximálisan kihasználtak, jelentősebb hitelfelvételre tehát már aligha van lehetőség. (A folyó bevétel és az adósságállomány hányadosa a minimálisan megkövetelt 1 körül van.)
- A Magprogramban meghatározott fejlesztési lépések szándékosan úgy kerültek kialakításra, hogy segítségükkel a város élhetősége, versenyképessége javuljon, és így a főváros **közvetett bevételei nőjenek**. A fejlesztések megvalósításával inflációnál nagyobb mértékben növekedhet az iparüzési adó – vagy a későbbiekben helyette kialakítandó adónem - mértéke, az idegenforgalmi adó mértéke, a személyi jövedelemadó helyben maradó összege.
- A fejlesztések egy részéhez nemcsak közvetett, hanem **közvetlen bevétel növekedés** is kapcsolható. A BKSZ és BKV fejlesztéseivel nőhet a jegybevétel, a megújított közterületek mentén magasabb lehet a bérleti díj bevétel, a beavatkozások környezetében megnő az eladható fővárosi ingatlanok értéke. Természetesen a beruházások révén létrejövő új objektumok fenntartási költsége pótlólagos működési kiadásként jelentkezik, azonban a Magprogram gyakorlatilag nem számol fővárosi tulajdonú intézményfejlesztéssel, igényként legfeljebb a P+R rendszerek működtetése, néhány új zöldfelület fenntartása említhető.

Nagyon fontos feladata lenne a Fővárosi Önkormányzatnak, hogy a Középtávú Programhoz kapcsolódóan kidolgozásra és állami szinten elfogadtatásra kerüljenek olyan pénzügyi konstrukciók, amelyek a közszféra pénzügyi szerepvállalásának megtérülését biztosítják, és a beruházások során tapasztalható értéknövekedés nem kizárólag a magánszférát gazdagítja. Megfelelő mechanizmusok kidolgozása esetén a közszféra közvetlenül érdekeltté válhat a beruházások elvégzésében – pl. kerületekkel egyeztetett érték alapú ingatlanadó esetén.

- A Magprogram költségvetése relatíve kis arányú állami támogatással számol. Amennyiben sikerül kialakítani egy konzisztens Budapest programot a kormányzat részvételével, akkor **az állami forrás aránya megnőhet**, ami a saját forrás egy részének kiváltását jelentheti.
- A privát szféra közösségi programok finanszírozásába történő bevonásának lehetőségei koránt sincsenek teljesen kiaknázva. Itt most nem a klasszikus PPP megoldásokról van szó, amelyeknek nagyprojektként, a közösségi érdekek maximális figyelembe vétele mellett is meg kell állniuk a saját lábukon, hanem arról, hogy a közösségi fejlesztések széles köre részlegesen áthárítható a fejlesztés externális hatásaiban érdekelt privát partnerekre. (Kerületek és helyi önkormányzatok ma is sikeresen alkalmazzák az út és közterület felújítások, intézmény építések társfinanszírozásában az érdekelt magánfelek bevonását.) Ez a megoldás elsősorban a belváros revitalizációjához lesz majd kapcsolható.



- A kerületek bekapcsolása a projektek finanszírozásába szintén számbajöhető lehetőség, azonban csak abban az esetben, ha a források felhasználásának folyamatába a kerületek nagyobb beleszólást kaphatnak. Már jelenleg is rendelkezésre állnak olyan, majdnem teljes mértékben kidolgozott, alapvetően kerületi projektek, amelyek csak a Fővárosi Önkormányzat szimbolikus hozzájárulására várnak, vagy éppen csak az együttműködésére. A demokratikus, kerületekkel is számoló tervezési rendszerben tehát finanszírozási tartalékok is vannak.
- A Fővárosi Önkormányzat fejlesztési lehetőségei nagyban függenek a működési költségektől, ezért már eddig is számtalan olyan innovatív kezdeményezéssel élt, amely a fejlesztési források biztosítását a működési költségek csökkentéséhez kötötte. Ilyen módon már sikerült eredményeket elérni, azonban az igazán jelentős fejlesztésekhez hozzá kell nyúlni a nagyrendszerekhez, a fővárosi önkormányzati tulajdonú közszolgáltató vállalatok helyenként nem túl hatékony működési mechanizmusaihoz, át kell tekinteni az intézményrendszerben lévő tartalékokat és feleslegeket. A regionális kórházprogram ilyen racionalizálási, optimalizálási szemléletben született, de ugyanez elkerülhetetlen pl. a regionális közlekedési rendszer (működő BKSZ) esetében is.



4. Budapest Középtávú Városfejlesztési Programjának megvalósítása: intézményrendszer, monitoring és a megvalósítás eljárási rendje

1. A városfejlesztés fontosabb szereplői közötti kapcsolatrendszer mai problémái

Egy középtávú városfejlesztési program akkor lehet igazán sikeres, ha kialakítása, megvalósítása és utólagos kiértékelése során **a legfontosabb szereplők kooperálnak egymással**. Ahhoz, hogy a Program elemei, középtávú céljai az elkövetkező kilenc év fejlesztéseinek alapjai legyenek, bizonyos feltételeknek teljesülniük kell, alapvetően javítani kell a fontosabb szereplők közötti kapcsolatrendszeren, ami mai állapotában sokféle problémával jellemezhető.

a) A Fővárosi Önkormányzaton belüli viszonyok

A Városfejlesztési Koncepció elfogadása óta eltelt idő jól mutatja a hosszabb időtávlatú elképzelések megvalósításának a Fővárosi Önkormányzaton belüli legfontosabb problémáit. Alapvetően fontos **a rövid távú (pénzügyi) és a hosszabb távú (stratégiai) tervezés közötti kapcsolat javítása**, kiemelten pedig a stratégiai tervezés lehetőségeinek erősítése, a létszámot és a kompetenciákat tekintve egyaránt.

b) Főváros - kerület viszony

A magyar önkormányzatiság helyzetéből adódó nehézségek fokozottan jelentkeznek a fővárosban, a kétszintű rendszer a szokásoshoz képest is jóval több problémát okoz Budapesten. Olyan körülményeket kell teremteni, hogy **a 23+1 önkormányzat** egymással való viszonyában a kooperációra való készség erősödjön.

c) Város - környék viszony

Budapest és környékének versengésben zajló, és olykor érdekellentétekkel terhes együttlése gyarapodó, de életminőségében romló és besűrűsödő agglomerációt eredményez, miközben a falai közé beszoruló Budapest legaktívabb lakossági csoportjainak és vállalkozásainak elköltözése következtében fokozódó városrehabilitációs problémákkal, közlekedési és környezeti gondokkal küszködik. A közös érdekek kiemelésével és a párbeszéd minden formájának erősítésével el kell érni a ma jellemző **„másik ellen élés”** káros folyamatainak megállítását, a kölcsönös előnyök alapján való együttműködés erősítését.

d) Főváros – állam viszony

Budapest fejlesztési lehetőségeit illetően meghatározó a mindenkori városvezetés és kormányzat viszonya, ami a rendszerváltás óta alapvetően konfliktusos. Az, hogy mennyire főváros ellenes a kormány politikája, alapvetően a politikai ciklustól függ, az azonban minden kormányzati ciklusra jellemző, hogy az ország fővárosának gondjaival és a hatékonysági érveléssel szemben jelentősebb hangsúlyként fogalmazódik meg az országon belüli egyenlőtlenségek kiegyenlítésének politikája, amely **háttérbe szorítja a fővárosi fejlesztéseket**.

A Fővárosi Önkormányzatnak el kell érnie, hogy a kormányzat elismerje a nagyvárosoknak az ország versenyképességében játszott kiemelkedő szerepét, és megfelelő mértékben járuljon hozzá ezek fejlődéséhez, illetve a tipikusan nagyvárosi problémák (tömegközlekedés, lakótelepek helyzete, hajléktalanság, stb.) megoldásához. A 2004. ősztől érvényesülő kormánypolitikában a rendszerváltás óta először érzékelhető elmozdulás a nagyvárosok problémáinak megértése és kezelése irányában – a Fővárosi Önkormányzatnak segítenie és erősítenie kell az ezirányú változásokat.

e) Budapest – EU viszony

Függetlenül attól, hogy milyen források állnak rendelkezésre 2013-ig, Budapest részéről nagyon erős **pályázati aktivitásra és felkészültségre, sőt „előkészítettségre”** van szükség. Megfelelő szakmai alátámasztással a Programban javasolt fejlesztések egy jelentős részére uniós forrásokat lehet szerezni. Ehhez azonban Budapestnek nem az utolsó pillanatokban kell előállítania a



pályázatait. Egy új, **rugalmasabb tervezési rendszerre** van szükség, amely feltételezi a pályázati részvételekhez és az önrész finanszírozásához elengedhetetlen, rugalmasabb költségvetési szemléletet is.

2. Javaslatok a Program megvalósításának intézményrendszert érintő vonatkozásaira

A Program sikeres megvalósítása érdekében, a kooperációs és kommunikációs problémák kezelésére intézményrendszeri, eljárásrendbeli változásokra van szükség, amelyek a következőkben körvonalazhatók.

A Fővárosi Önkormányzaton belül

Ahhoz, hogy középtávon a Program megvalósítása sikeres legyen, és a fővárosi életminőség javítását érezni lehessen, szükség van politikai jellegű változásokra: el kell érni a városvezetés és az ellenzék viszonyának legalább szakmai kérdésekben való rendezését. Ezen túlmenően természetesen szükséges az, hogy a városvezető koalíció és a frakciók maximálisan támogassák az elfogadásra kerülő fejlesztési elképzeléseket.

A politikai feltételeken túlmenően alapvetően fontosak az intézményi feltételek: **elkerülhetetlen a Program megvalósításáért és monitoringjáért felelős intézményi egység létrehozása.**

A középtávú, stratégiai jellegű programok végrehajtásának szervezése és ellenőrzése fontos feladat, amelynek valós gazdája kell legyen, olyan önálló szereplő, aki megfigyelheti és értékelheti a szakmai ügyosztályok munkáját, felelősséggel nyilatkozhat és kapcsolatokat építhet a térség, a gazdaság szereplőivel. Létre kell tehát hozni a Fővárosi Önkormányzaton belül egy **Stratégiai Fejlesztési Csoportot**, amelynek mindennapi működése a szakmaisághoz köthető, előremutató, rendszerbe illesztett. A mozgástér biztosítása érdekében ennek a csoportnak a többi ügyosztályhoz képest egyes vonatkozásokban (pl. más ügyosztályoktól információk bekérése, alternatívák kidolgoztatása) különleges jogosítványokkal kell rendelkeznie. Ha egy ilyen új szervezeti egység a Program elfogadásával egyidőben nem hozható létre (különös tekintettel a választásokig hátralévő idő rövidegére), akkor átmenetileg más módon, külső kapacitásokkal kell biztosítani e funkció betöltését.

A Program megvalósításának egy további feltételeként a jelenlegi hierarchikus rendszert fokozatosan **mátrix rendszerű struktúra** irányába kell változtatni, amely biztosítaná, hogy a kiemelt fejlesztéseknek, a több ügyosztályhoz köthető programoknak, projekteknek a megvalósítása kooperatív alapon történjen. (Jelenleg a Főépítési Iroda esetében fedezhetőek fel az ügyosztályok közötti kapcsolatokat koordináló, kommunikáló szerep nyomai, illetve bizonyos munkákhoz köthetően munkacsoportok alakulnak ügyosztályközi részvétellel.)

A több ügyosztályt is koordináló, hatékony szervezeti rendszer biztosítására a későbbiekben fel kell állítani olyan **stratégiai munkacsoportokat**, amelyek a Program által kiemelt fejlesztési térségek menedzsmentjét végzik és a legfontosabb tematikus programokat felügyelik. Egy-egy kiemelt térséghez több nagyberuházás is kötődik, olyan beruházások, amelyek egymás közötti viszonya, a környezetükbe való beillesztése térségi szemléletet igényel. Egy-egy fejlesztési térség akkor tudja a szinergia maximális szintjét elérni, ha a területi menedzsment biztosítja az elemek közti összefüggést. Kellenek tehát olyan felelősök (praktikusan a Stratégiai Fejlesztési Csoport munkatársai közül), akik egy programtárséghoz közvetlenül kapcsolhatók, akik képesek és jogosultak tárgyalni a területek szereplőivel, kerületekkel, magánbefektetőkkel egyaránt, és sajátjuknak érzik a területet, motiváltak a munkájukban. Ezek a felelősök kell vezessék az adott programtárséghoz stratégiai munkacsoportját.

A területi szemléletnek nemcsak Budapesten belül, de a városkörnyék esetében is komoly jelentősége van (ezért került kialakításra 7. programtárséghként a teljes városkörnyék). Meg kell teremteni a város környékén lévő fejlesztések fővárosi összehangolásának, a térségi kommunikációnak felelős gazdáját a Városházán belül. Ha sikerül végigvinni a program-



menedzsment struktúrát a Főpolgármesteri Hivatal egészén belül, akkor a városkörnyéki feladatok is „nevesülnek”, azaz a Stratégiai Fejlesztési Csoport által vezetett **térségi munkacsoport** felelősségi körébe kerülnek.

A Budapest Középtávú Városfejlesztési Programjában definiált tematikus programok többsége ügyosztályokhoz közvetlenül köthető, van azonban egy rendkívül fontos terület, amely szétszabdaltan jelenik meg a struktúrában. Ez a városrehabilitáció. A Fővárosi Városrehabilitációs Keret stratégiai és működtetési kérdései megoszlanak a Lakás Ügyosztály és a Főépítészeti Iroda között. A városrehabilitációs tevékenység koncentrációja érdekében létre kell hozni egy **városrehabilitációs munkacsoportot**, amely teljes körűen felügyeli, koordinálja, adminisztrálja, és stratégiaileg befolyásolja a rehabilitációs tevékenységek menetét. Ezen csoporthoz tartozna a klasszikus rehabilitáció, amely például a Zsidónegyedben fog megvalósulni, a szociális rehabilitáció, amelynek először a kísérleti programjai indulnak, és a lakótelep rehabilitációs kerületi törekvések ösztönzése. A barnamezős területek rehabilitációja azonban már nem ezen csoport feladata, mert azok elsősorban nem lakott területeket, hanem átalakuló ipari zónákat érintenek, ezért másfajta megközelítést igényelnek. A barnamezős rehabilitáció felelőse a Stratégiai Fejlesztési Csoport kell legyen.

A Fővárosi Önkormányzat és a kerületek kapcsolata

A kerületekkel való kapcsolat jogi alapjai hosszabb időre rögzítettnek tűnnek, hiszen a kétharmados Önkormányzati Törvény részét képezik. A mai helyzethez képest talán némi javulást fog jelenteni a kerületi szövetségek szerepének növekedése. A **Fővárosi Önkormányzatnak a kerületek irányában is kezdeményező és koordináló szerepet kell játszania**, amelynek a felelőse ugyancsak a Stratégiai Fejlesztési Csoport kell legyen. A főváros egységesebb működésének biztosítása, a Program megvalósítása, továbbá a városi térség nemzetközi versenyképességének javítása önkéntes kooperációkkal azonban csak korlátozottan érhető el. Hosszabb távon ezért elengedhetetlen a Fővárosi Önkormányzat és a kerületek közötti feladatmegosztás megváltoztatása az Önkormányzati Törvény módosításával.

Addig is vannak azonban olyan lehetőségek a kapcsolatok megerősítésében, a fejlesztések koordinálásában, amelyek akár közvetlen anyagi előnnyel járnak mindkét fél számára. Sok esetben csak az infrastruktúra fejlesztések koordinálásáról van szó, az erőforrások hatékonyabb összpontosításáról – pl. az egy térségbe tartozó, de különböző tulajdonú közterületek integrált fejlesztése, bérházak közös működtetése, vagy akár az egységes parkolás feltételeinek megteremtése.

A Fővárosi Önkormányzat kapcsolata a városkörnyékekkel

A Fővárosi Önkormányzat a városkörnyékekkel a Stratégiai Fejlesztési Csoporton, illetve azon belül a térségi munkacsoporton keresztül kell tartsa a kapcsolatot. Szükséges a rendszeres megbeszélések, a program vagy projektszintű egyeztetések kezdeményezése, és ezekre alapozva az egész metropolisz térség fejlesztési stratégiájának kimunkálása.

Az új kommunikációs formák természetesen nem helyettesíthetik a már jogszabállyal létrehozott formációkat. Miután lényegében eldőlt, hogy a közeljövőben a **Közép-Magyarországi Régió** (KMR) nem válik szét, hanem egy régióként működik tovább (ami hosszabb távon minden szempontból jobb megoldás a szétválasztásnál), ezért a Közép-Magyarországi Regionális Fejlesztési Tanács és annak ügynöksége elvileg biztosíthatják a megfelelő koordinációs csatornákat. Ehhez azonban az **KMRFT összetételének jelentős átalakítására** van szükség, a jelenlegi felállás ugyanis nem kedvez a valós térségi párbeszéd kialakításának. A Területfejlesztésről és területrendezéséről szóló 2004. évi LXXXV. törvény alapján a 19 tagú KMRFT-ben a Fővárosi Önkormányzat és kerületeinek képviselője csak 2 fő – míg Pest megyéé 4 fő, míg a fennmaradó tagok dönten a minisztériumok delegáltjai. A fennmaradó tagok különböző minisztériumok delegáltjai. Ilyen feltételek mellett a Fővárosi Önkormányzat mindig defenzívába



szorul, érdekérvényesítési lehetőségekkel szinte egyáltalán nem rendelkezik, ami erősen meghatározza a KMRFT-vel kapcsolatos politikáját. Kezdeményezni kell tehát a Közép-Magyarországi Regionális Fejlesztési Tanács összetételének megváltoztatását, a Fővárosi Önkormányzat súlyának növelését. Amennyiben ez megtörténik, a Tanács válhat a meghatározó kooperációs testületté, ami egyúttal azt is biztosíthatja, hogy a Fővárosi Önkormányzat megfelelően tudjon együttműködni a régió ügynökségével. Emellett még azt is biztosítani kell, hogy a főváros és környéke közötti folyamatos párbeszéd a szakértői és hivatali szintek között is folytatódjék.

A térségi kooperáció szempontjából fontos lehet a **Budapesti Agglomeráció Fejlesztési Tanácsa** (BAFT) is. Ez a szervezet a KMRFT-nél lényegesen kiegyensúlyozottabb összetételű, hiszen a megye és a főváros ugyanolyan számban delegál képviselőket. Miután a BAFT feladatait, lehetőségeit az azt létrehozó Területfejlesztési Törvény nem taglalja, vagyis ezt a résztvevő szereplők – Fővárosi Önkormányzat, kerületek, megye, kistérségek – határozzák meg, annak van döntő jelentősége, hogy a szereplők milyen mértékű kooperációra hajlandók. A Fővárosi Önkormányzatnak mindenképpen az áll érdekében, hogy a BAFT ne hatáskör és pénzügyi lehetőségek nélküli intézmény legyen, hanem tényleges térségi tervező szerepet fejtessen ki, bizottságokon és munkacsoportokon keresztül. Ez akkor is hasznos lenne, ha egyébként a KMRFT is a mainál jobban működne.

Idővel a BAFT akár regionális szolgáltatóként is felléphet, hiszen nem véletlen, hogy külföldi városok esetében a területi tervezés mellett a tömegközlekedés és a fekvőbeteg ellátás rendszerint az a két terület, amely regionális szintre kerül. Ez az a két terület, amelynek térségi rendszere a legelőrehaladottabb jelenleg is, hiszen a Regionális Egészségtanács valamint a BKSZ már valóban a szolgáltatások térségi szemlélet alapján való működése felé haladnak.

A KMR jövőbeli fejlődése és mindkét testület szempontjából az az elsődlegesen fontos, hogy a **jelenlegi nagyon szűken értelmezett egyeztetés és kommunikáció kiterjedjen a valós térségi szereplők szintjére**, és el lehessen érni, hogy – először a közös érdekeket jelentő területeken – a térség konszenzusos alapon definiálja a feladatait, azaz létrejöjjön a térségi munkamegosztás. Mindez annál is inkább sürgető, mert a Közép-Magyarországi Régió 2007-2013 közötti időszakra szóló Regionális Operatív Programjának kidolgozásához csak a térség szereplői közötti valós politikai együttműködés teremthet megfelelő alapot. A feltételek eddigi bizonytalansága miatt ez mindeztől nem valósult meg, márpedig a valós politikai együttműködés további elmaradása már a terv kidolgozását, és mintegy 260 milliárd Ft-nyi európai uniós támogatás megszerezhetőségét veszélyezteti.

A jelenlegi politikai helyzetben igen valószínűtlen, hogy az önkormányzati régiókat rövid időn belül felülről, politikai döntés révén létre tudják hozni. A hatékony térség/régió kialakítása csak kis lépésekben lehetséges, olyan lépésekben, amelyek az önkéntes összefogásra épülnek. Magasabb szintű törvényi szabályozás hiányában igen valószínűtlen az olyan kooperációs szint elérése, mint ami például térségi szinten harmonizált iparűzési adóban, vagy összehangolt területfejlesztési politikában és szabályozásban nyilvánulna meg.

A Fővárosi Önkormányzat és az állam kapcsolata

A Fővárosi Önkormányzat és az állam közötti kapcsolatnak a stratégiai tervezésen kell alapulnia. Egy olyan középtávú programhoz, amelynek program- és projektelemei tisztázottak, helyi támogatottsága jól kommunikált, sokkal könnyebb állami szerepvállalást biztosítani, hiszen a beruházások rendszerszerűsége és hatása egyértelmű. A Program elfogadása után tehát a Fővárosi Önkormányzatnak meg kell céloznia az országos szint megnyerését, a főbb fejlesztési elképzeléseknek a Nemzeti Fejlesztési Tervhez kapcsolását. Felmerülhet az a lehetőség, hogy a Programban definiált zászlóshajó projektek finanszírozásába lenne érdemes az állami finanszírozást bevonni. Ennél is jobb lenne azonban, ha a megközelítés nem projekt, hanem programalapú lenne, ami mindkét oldalon jobban kommunikálható politikai síkon is. A minta a holland „Nagyváros-politika” (Big Cities Policy) lehetne, amely az összes holland nagyvárost



középtávú stratégia elkészítésére készíti. Az már egy technikai kérdés, hogy konkrétan, szerződés szintjén az állam projektek finanszírozásában tud részt vállalni.

Az állammal történő tárgyalások során ki kell tehát alakítani egy olyan „**Budapest Programot**”, amelyben egyértelmű, hogy középtávon milyen programelemek, projekteket lehet megvalósítani, döntően állami vagy ahhoz kapcsolódó EU forrásokból. (Ekkor kell egyértelművé válnon, hogy az állam részéről milyen közreműködés várható el a BKSZ-ben, a Ferihegyi gyorsvasút esetében, a felépítendő Duna-hidak kérdésében, az 5-ös metró megvalósításában, stb.) Ez irányban 2005 elején a kormányzat is nyitottnak látszik azzal, hogy céllá vált egy 2005 szeptemberére összeálló Budapest program kidolgozása. Az állam adminisztrálja és közvetíti a **Kohéziós Alap** forrásokat, amelyek a Fővárosi Önkormányzat legjelentősebb EU bevételeit biztosítják majd 2007-től. Egyáltalán nem mindegy, hogy a Kohéziós Alap hazai tervezési szakaszában a fővárosi projektek milyen megítélést kapnak. Ez ügyben erős lobbitevékenységet kell folytatni, célszerűen a térségi szereplőkkel együtt.

A programszerű együttműködés el kell vezessen oda is, hogy a program keretei között megjavuljon a Fővárosi Önkormányzat és a legnagyobb állami tulajdonú cégek (pl. MÁV) közötti együttműködés a programelemek megvalósítása érdekében. Rengeteg ilyen közös érdek van – pl. barnamezős területek fejlesztése, vasútvonalak kiváltása – amelyek jelenleg eseti alapon, kemény tárgyalások mentén kerülnek ütköztetésre, ahelyett, hogy egy közös fejlesztési programban, a kölcsönösen előnyös kooperáció lehetőségeit kihasználva öltenének testet.

Az államnak és a Fővárosnak a stratégiai terv forrásigényein felül folyamatos kontaktusban kell maradnia a **törvényalkotó munka** vonatkozásában is. Csak abban az esetben lehet elvárni az államtól, hogy érdemben figyelemmel kísérje a főváros törekvéseit, ha a Fővárosi Önkormányzat állandó szereplője a döntéselőkészítési rendszernek. Számtalan törvény esetében mutatkozik igény a főváros szempontjából kedvező módosításokra. Például:

- Önkormányzati törvény: a Fővárosi Önkormányzat és a kerületek jogállásának, a köztük lévő feladatmegosztásnak az újradefiniálása szükséges.
- Költségvetési törvény: az önkormányzati feladatokhoz rendelt források átgondolása szükséges, nagyobb mozgástér biztosításával a helyi szinten.
- Területfejlesztési törvény: a KMR RFT tagösszetételének korrekcióját kell szorgalmazni, ha pedig ez nem vezet eredményre, akkor a BAFT hatáskörének szélesítését, a törvényi megalapozottság erősítését, a központi források biztosítását.
- Építési törvény: cél kell legyen az építésügyi igazgatás függetlenítése a helyi hatalomtól, egyúttal magasabb szintre emelve e településrendezési tervek jóváhagyásának hatáskörét; továbbá el kellene érni az értéknövekedéssel járó közösségi beruházások esetén az értéknövekedés egy részének jogszabályi segítséggel történő visszaszerzési lehetőségét (betterment)
- Országos Településrendezési és Építési Követelmények (OTÉK): a fővárost és kerületeit leginkább zavaró rendelkezések a parkolási előírásokkal kapcsolatosak, amelyek túlságosan szigorúak olyan építmények esetében mint a szociális bérlakások vagy a tömegközlekedéssel jól megközelíthető helyek.
- Közösségi érdekű beruházások eljárásrendjének meghatározása a kisebbség különvédelmének megfelelő kezelésére (a kisebbségek beleszólását megfelelően biztosító eljárás lezárulása, döntés meghozatala után ne lehessen a döntés végrehajtását blokkolni).

A Fővárosi Közmunkák Tanácsának (FKT) létrehozására irányuló, újra meg újra felmerülő elképzeléseket az eddig felsorolt javaslatok fényében kell megítélni. Ha az KMRFT átalakítására, illetve a BAFT szerepének növelésére irányuló törekvések sikertelnek, akkor egy ilyen szervezetnek lehet létjogosultsága. Ha viszont az átalakítási törekvések sikeresek, akkor nincs szükség FKT-ra, mert csak feleslegesen szaporítaná az intézményeket, mivel az állam és a város kapcsolatát a fejlesztési tanácsokban, továbbá programszerződésekben lehet rögzíteni.



A Fővárosi Önkormányzat és a civil szféra kapcsolata

A Fővárosi Önkormányzat civil szférával való kapcsolatának nincsenek kialakult hagyományai. A kétszintű rendszerben a Fővárosi Önkormányzat részben jogosan érezheti úgy, hogy a kapcsolattartásnak főleg a kerületek a letéteményesei. Egy átfogó fejlesztési koncepció kapcsán azonban alapvető kérdésként merül fel, hogy a tervezés és a megvalósítás során milyen „koalíciót” lehet kötni a városlakókkal és ezek képviselőivel.

A civil szféra megítélése ma Budapesten igen kétértelmű. A pozitív vélemények mellett sok esetben a civileket a nagyberuházások kerékkötőjének érzi a lakosság, elég csak a 4-es metró körüli, éveken át húzódó csatározásokra gondolni a Fővárosi Önkormányzat és egyes civil szerveződések között.

A jövőben a Fővárosi Önkormányzatnak már a fejlesztések tervezése, előkészítése során be kell vonnia a civil szervezeteket, és a lehetőségek határáig figyelembe kell vennie ezen szervezetek ajánlásait. Feltételezhetően a civil szervezetek politikája is építőbb jellegűvé válik, ha a **Fővárosi Önkormányzat idejében bevonja e szervezeteket az egyeztetésekbe, érdemi és nem csak adminisztratív módon.** Ehhez a Fővárosi Önkormányzat PR tevékenységét alapvetően meg kell változtatni, erősebben szakmai alapokra kell helyezni, ebben is a Stratégiai Fejlesztési Csoportnak adva jelentős szerepet.

A civil szervezetekkel való újfajta kapcsolat jelentős állomása volt – a Városfejlesztési Koncepció Városfórumok vitasorozatának pozitív hagyományaira alapozva – magának a Programnak a vitasorozata. Ennek során bebizonyosodott, hogy a közlekedési, építész, kulturális, szociális, gazdasági, stb. szakemberekkel lehet építő vitát folytatni. Erre alapozva ki kell dolgozni annak módszerét, hogy a Program elfogadása után is legyen lehetőség rendszeres vélemény-cserére szakma-csoportok szerinti fórumok formájában.

A Fővárosi Önkormányzat és a magánszféra kapcsolata

A magánszféra az utóbbi másfél évtizedben a legnagyobb városfejlesztő erővé vált, a Budapesten történő beruházások döntő hányada, több, mint négyötöde magántőkéből kerül megvalósításra. A Fővárosi Önkormányzat csak úgy érheti el ambíciózus céljait, ha a kölcsönös előnyök alapján jó kapcsolatban van a magánszektoral. Ez utóbbinak is érdeke, hiszen a fejlesztések megvalósíthatósága nagymértékben múlik a hatóság hozzáállásán. Külföldi példák alapján Budapesten is nagy lehetőségek adódnak egyes programok PPP típusú (a közösségi és a magánszféra együttműködésén alapuló) megvalósítására.

A PPP-t jelenleg mind a közszféra, mind a magánszféra előítéletei övezik, részben jogos okokból. A PPP-k általános eredménye a közfeladatok háttérbe szorulása, illetőleg az egyéni érdekek előtérbe kerülése. Ma Magyarországon még nem alakult ki a kultúrája a PPP jellegű kezdeményezések megvalósításának – és törvényi akadályai is vannak a hatékony együttműködésnek - de valójában itt van az idő, hogy a külföldön már bevált módszerek megfelelő kontroll mellett Budapesten is elterjedjenek.

A PPP, amennyiben helyesen alkalmazzák, egy közösségi vagyon - ingatlan, vagyoni értékű jog – és a magánszféra tőkeerejének kombinációja annak érdekében, hogy a közfeladatok megvalósítása mellett a magánszféra profitvárakozásai is beteljesüljenek. A PPP tehát a kölcsönös előnyökön nyugszik.

A külföldi példák, és néhány megvalósult magyar projekt tapasztalatai is arra intenek azonban, hogy a PPP sikeréhez a közszféra megfelelő felkészültsége is szükséges. A Fővárosi Önkormányzat meg kell találja a módját tehát annak, hogy a tárgyalásokon legalább ugyanolyan jó pénzügyi, jogi, műszaki szakemberekkel rendelkezzen, mint a magánszféra. Természetesen a PPP formában megvalósuló programoknak, projekteknek is teljes mértékben bele kell illeszkedniük a Program által megadott keretekbe.



Budapest Középtávú Városfejlesztési Programja több olyan fejlesztési projektet is megjelöl, amely esetében a PPP konstrukció sikeresen alkalmazható. Ezekben a területeken a közszféra ingatlanokat birtokol, amelyeket saját tőkéből nem képes fejleszteni. Minden területre létrehozható azonban egy olyan fejlesztési terv, amely aztán nyilvános közbeszerzésre kerülve kijelöli a kölcsönös előnyök biztosításának lehetőségét. Ehhez a közszférának megfelelő politikai támogatottságot, elkötelezettséget, szakembereket, és felelős döntéshozókat kell biztosítani. Amennyiben a közszféra víziói egyértelműek, és a politikai kockázat csekély, a magánszféra garantáltan bevonható a projektek finanszírozásába.

A PPP egy egészen különleges megoldását kellene megvalósítani a MÁV ingatlanokkal kapcsolatban, hiszen a rozsdáövezetben található MÁV tulajdonok jövője alapvetően befolyásolja a térség fejlesztésének lehetőségeit. A Fővárosi Önkormányzat számára a MÁV nagyon sok fejlesztés kapcsán jelent partnert, ezért a szoros és folyamatos kapcsolattartás az irányába döntő fontosságú.

3. A Program megvalósításának ellenőrzése: a monitoring rendszere

Budapest Középtávú városfejlesztési Programja a Magprogramon és ennek az elkövetkező egy-két évben bekövetkező kiegészítéseiben, felülvizsgálatain keresztül megadja azt a fő városfejlesztési irányt, amely sarokkövét képezi az elkövetkező 8-10 év fejlesztési folyamatainak. Évtizedes távlatából adódóan a program természetesen többször is módosulni fog, nemcsak a finanszírozási háttér, hanem a fejlesztési kihívások és lehetőségek megváltozása, esetenként pedig a politikai irányvonal módosulása okán is. A Program megvalósulásának ellenőrzése, az esetleg szükségessé váló változtatások felismerése szempontjából egyaránt elsődlegesen szükséges a program monitoringja, amelynek biztosítani kell az indukált folyamatok ellenőrzését, dokumentálását, az eredmények elemzését, a programra való visszahatását, és a leszárt tapasztalatok hasznosítását a későbbi tervezésben. **A Program elkészülte és elfogadása tehát nem célbaérés, hanem a tényleges munka kezdete.** Ahhoz, hogy ez a partnerségen alapuló munka sikeres legyen, rendkívül fontos a tervdokumentum utóéletének, és az abban körvonalazott folyamatoknak a kézben tartása.

Egy középtávú program célkitűzései megvalósításának **utólagos ellenőrzése** többféle módon történhet: "önbevallásra" alapozva, ellenőrző testületek felállításával, ezek jelentéseinek kiértékelése alapján, indikátorok rendszerére alapozva, az indikátorok értékeinek összegyűjtése és kiértékelése alapján, továbbá lakossági megkérdezések felhasználásával. A valós folyamatok monitoring rendszere annál jobb, minél többféle eszközt alkalmaz a felsoroltak közül. Leginkább egy kombinált ellenőrzési metódus javasolható, ahol az eszközök mindig a célkitűzések jellegének megfelelően kerülnek felhasználásra.

A monitoring szempontjából az eszközök helyes megválasztása mellett legalább ugyanolyan fontos az **ellenőrzés intézményi rendszerének** megfelelő kialakítása, és az, hogy ebben a végrehajtásban érdekeltektől független egységek és személyek fontos szerepet játsszanak. Az egyes célok terén elért haladás lemerésében, akármelyik fenti módszerrel is történik, független szakembereknek kell a vezető szerepet betölteniük, míg a végső, közgyűlés elé kerülő jelentés (és változtatási javaslatok) megfogalmazásáért politikusok gondosan összeállított csoportja kell felelősséget vállaljon.

Az ellenőrzés folyamatának sarkköveként a Fővárosi Önkormányzatnak minden évben monitoring jelentést kell készítenie a Program előrehaladásáról, amit hozzáférhetővé tesz a Fővárosi Önkormányzat honlapján. A **monitoring** a Magprogram határozatban rögzített **térbeli és tematikus programjaira** vonatkozik, melyekhez az elfogadó határozat **politikai felelősöket** (főpolgármestert, -helyettest vagy bizottsági elnököt), továbbá konkrétan nevesített **szervezeti egységeket és személyeket** is megnevezhet, mint akik a végrehajtásért szakmailag felelősek.

A monitoring tevékenység folyamán **mindegyik programra külön elemzés készül**, melynek készítésében a végrehajtásért felelős politikus mellett a képviselőtestület még egy tagja, a szóban forgó program fő szakmai felelőse, független szakértő(k), valamint a prioritásnak a Stratégiai



Fejlesztési Csoporton belüli felelőse kell részt vegyen. Az egyes prioritásokról szóló monitoring jelentéseket a Stratégiai Fejlesztési Csoport összesíti, és elkészíti a Program éves monitoring jelentésének tervezetét. A tervezet a '**Városfejlesztési Kabinet**' kerül, amely a legmagasabb szintű monitoring csoport: a főpolgármester vezeti, tagjai a főpolgármester-helyettesek, a városfejlesztési bizottság elnöke, a legfontosabb ügyosztályok vezetői és a Stratégiai Fejlesztési Csoport vezetője. (Politikai kérdés annak megvalósíthatósága, hogy a prioritások értékelésének, valamint a végső monitoring jelentésnek az elkészítésébe ellenzéki politikusok is bevonásra kerüljenek.) A Városfejlesztési Kabinet megvitatja és véglegesíti a **jelentést a Program előrehaladásáról és a következő évi feladatokról**. A jelentés előbb a Főpolgármesteri Kabinet, majd a Közgyűlés elé kerül.

A monitoring jelentés kiindulópontja az előző évi monitoring jelentés ajánlásai teljesítéséről szóló beszámoló. A jelentésnek továbbá be kell mutatnia az előirányzatoktól való eltéréseket, valamint rá kell mutatnia azokra a területekre, ahol jelentős elmaradás tapasztalható az előirányzattól. A monitoring jelentés részét képezik bizonyos **következtetések és ajánlások**, különös tekintettel a kimutatott eltérések, lemaradások helyrehozásának lehetőségeire. különleges esetekben – de csak előre meghatározott gyakorisággal – szerepelhet a javaslatok között a Program egyes prioritásainak módosítása is. Az éves monitoring jelentéseknek közvetlen következménye lehet az intézkedéseken belüli projektek közti preferenciák átértékelése, azonban a nagyobb volumenű, intézkedések célját megváltoztató módosításokra csak előre meghatározott periódusokban nyílhat lehetőség.

A javasolt rendszernek fontos eleme a megfelelő **időzítés**: a monitoring jelentést még nyár előtt el kell fogadni, hogy az ennek részét képező javaslatok hatással lehessenek a következő évi terv és költségvetés készítési folyamatára. A monitoring jelentés készítésének fázisai ennek alapján a következők lehetnek: február-március folyamán információ-gyűjtés és értékelés, részelemzések készítése, áprilisban a monitoring jelentés elkészítése, májusban a 'Városfejlesztési Kabinet' döntése, júniusban a közgyűlési megvitatás és döntéshozatal.

4. A Program megvalósításának eljárási rendje

A Budapest Középtávú Városfejlesztési Programot elfogadó közgyűlési határozatban külön figyelmet kell fordítani a Program megvalósításának eljárási rendjére. Megfelelően erős, **Közgyűlés által szentesített biztosítékok** nélkül ugyanis a Program megvalósítása kétséges marad, még akkor is, ha a javasolt intézmény-rendszerbeli változások (Stratégiai Fejlesztési Csoport létrehozása) végbemennek és a monitoring rendszere is kialakításra kerül.

A Program egységes, koherens és szakági érdekektől független végrehajtása továbbá nagymértékben múlik a **Stratégiai Fejlesztési Csoporton**. Kulcsfontosságú, hogy ez a csoport **megfelelő személyi és anyagi feltételek mellett és megfelelő kompetenciákkal** működhessen. A csoportnak legalább 8-10, különféle szakmai háttérrel rendelkező munkatársból kell állnia, akiknek a Program megvalósítása és teljesülésének megfigyelése és kiértékelése kell legyen a legfontosabb feladata. A Csoportnak a szakmai ügyosztályok struktúrájához képest különleges státusza kell legyen, pl. az információkhoz való hozzájutás tekintetében. (Leginkább talán a jelenlegi Főpolgármesteri Irodához hasonló pozíció képzelhető el.)

Általános elvként le kell szögezni, hogy a **Középtávú Városfejlesztési Program kell, hogy legyen a főváros fejlesztését befolyásoló legerősebb dokumentum**, azaz minden egyéb dokumentumnak ehhez kell igazodnia. Ebből következően a **7 éves fejlesztési terv évenkénti „továbbgördítésekor” Budapest Középtávú Városfejlesztési Programját kell alapul venni**. Ez a gyakorlatban azt kell jelentse, hogy a terv-egyeztetés folyamán úgy a szakmai ügyosztályok, mint a tervek készítésért felelős szervezet részéről jelen Programot kell kiindulási alpnak tekinteni. További biztosítékként **az elkészített éves, valamint 7 éves fejlesztési tervet a Közgyűlés elé terjesztést megelőzően véleményeztetni kell a Stratégiai Fejlesztési Csoporttal**. Ebben a véleményben kell kimutatni a terveknek a Programhoz való illeszkedését. Amennyiben jelentős



eltérés kerül kimutatásra a tervek és a Program között, akkor a Közgyűlésnek kell döntenie arról, hogy melyik kerüljön módosításra.

A cél természetesen az, hogy **a Program módosítására csak nagyobb időközönként**, pl. politikai ciklusok első évében **kerüljön sor**. Ennél sokkal gyakoribb módosítgatások erősen veszélyeztetnék a városfejlesztés folyamatosságát, koncepcionális megalapozottságát. Az elv betartása érdekében ezért a Program (a négyéves ciklusok első évétől eltérő időpontban sorra kerülő) módosításának külön, „nehezített” eljárási rendje kell kialakításra kerüljön. (Ez rendkívül fontos, hiszen ha a Program módosításának rendszerében nem a stratégiai gondolkodás a meghatározó, akkor a Program nem lesz más, mint egy „árnyék 7 éves terv”, annak részletezettségével és évenkénti alakítgatásával.)

Miután a Budapest Középtávú Városfejlesztési Program a meglévő **szakmai koncepciók és középtávú tervek** maximális figyelembevételével készült, reális elvárás, hogy ezeknek egy megadott határidőn (pl. a Program elfogadásától számított egy éven belül) **teljes mértékben illeszkedniük kelljen a Programhoz**. Ennek gyakorlati megvalósításában és ellenőrzésében ugyancsak a Stratégiai Fejlesztési Csoportnak kell fő szerepet játszania.



5. Felhasznált szakmai anyagok jegyzéke

A középtávú programok kiindulási alapnak tekintik, és beépítik a meglévő átfogó városfejlesztési és ágazati dokumentumokat, terveket, melyek a következők:

- A fővárosi csatornázási és szennyvíztisztítási hosszú távú komplex feladatterve. Dél-budai régió szennyvízelvezetési és szennyvíztisztítási programja
- A fővárosi gazdaság hatékonyságának elősegítése (munkaanyag Budapest Középtávú Városfejlesztési Programjához, 2004)
- A Fővárosi Önkormányzat Egészségpolitikai Cselekvési Programja 2002.
- A gyakorlati képzőhelyek és a szakiskolák helyzete a Közép-Magyarországi Régióban, 2004.
- A kerületi és fővárosi Szolgáltatás Tervezési Konceptiók (SzTK-k)
- A Közép-Magyarországi Régió Középtávú szakképzés-fejlesztési terve, 2004.
- A Közép-Magyarországi Régió Regionális Operatív Programja, 2004.
- A Közép-Magyarországi Régió struktúraterve, 2001.
- A távfűtési rendszer, mint környezetbarát fűtési megoldás c. tanulmány 2003. október
- A város és környéke térségi integrációjának fejlesztése (munkaanyag Budapest Középtávú Városfejlesztési Programjához, 2004)
- Az Egységes Parkolási Rendszer Stratégiája (részletes anyag), FŐMTERV, 2005.
- Budapest főváros kereskedelemfejlesztési stratégiája, GfK Hungária Kft., 2005.
- Budapest Közlekedési Rendszerének Fejlesztési Terve, Budapest, 2001. május (Valamint a Fejlesztési Terv aktualizálásai)
- Budapest Főváros Környezetvédelmi Programja 2002.
- Budapest főváros szelektív hulladékgyűjtésének növelése hulladékgyűjtő szigetek létesítése útján - tanulmányterv, 2000. Zöld- és biohulladékok kezelése - Konceptió, 2002.
- Budapest Főváros Településszerkezeti Terve, Budapest, 2005.
- Budapest főváros turisztikai stratégiája és 2010-ig szóló fejlesztési programja, a „Budapest, mint márka” marketing szempont érvényesítésével, Horwath Consulting Magyarország Kft. 2004.
- Budapest Városfejlesztési Konceptiója, 2003.
- Budapest Városrehabilitációs Programja
- FEMI modellkísérlet, az 'Esélyegyenlőség, 40+' program
- Fogyatékosügyi program; Budapesti Információ-gazdálkodási Konceptió (BIG),
- Fővárosi Szabályozási Keretterv és Budapest Városépítési Keretszabályzat
- Gazdasági és Közlekedési Minisztérium - „A kis és középvállalkozás-fejlesztés hosszú távú stratégiája”, vitaanyag, 2004.
- Szabó Ervin könyvtárhálózat középtávú fejlesztési konceptiója (2008-ig)
- Szociálpolitikai ágazati rekonstrukciós programok
- Visszailleszkedési – támogatott lakhatási lehetőségek az ún. hajléktalan-ellátásban, 2004.



6. Mellékletek

6.1. 1. Melléklet - térbeli és tematikus programok

A KIEMELT FEJLESZTÉSI TÉRSÉGEK RÉSZLETES BEMUTATÁSA

A 4-es metró vonala (a kapcsolódó felszíni közterületek rehabilitációjával, kiemelten a Kelenföldi pályaudvar – Etele tér intermodális központ kiépítésével)

A 4-es metró első és második szakasza a főváros egyik legfontosabb fejlesztése középtávon. Azért is kiemelt jelentőségű, mert nem egy városrész, vagy övezet szinergikus fejlesztési térségeként, hanem nyomvonalas infrastruktúra-fejlesztéshez tartozó felszíni városfejlesztési területként értékelendő, tehát a metró feletti felszín szélesebb sávjának fejlődését eredményezi. A főváros leendő „húzóprojektje” kiindulási pontnak tekinthető, ugyanakkor Budapest Középtávú Városfejlesztési Programja nemcsak a Kelenföld – Baross tér – Bosnyák tér szakaszokkal számol, hanem feltételezi egy Kelenföld – Budaörsi úti Virágpiac szakasz megépítését is a 2013-ig tartó programidőszak végéig, amely kedvező esetben a leendő 5-ös metró mintájára agglomerációs gyorsvasúti szerepet kaphat.

A 4-es metró

A metró engedélyezési tervei elkészültek, a kivitelezés költségeit a Keleti pályaudvar és Kelenföld közötti szakaszra az elfogadott 7 éves terv tartalmazza. A projekt megvalósítását a Metrótvény ill. a Magyar Állam és a Fővárosi Önkormányzat közötti finanszírozási szerződés biztosítja az első szakaszra, és hamarosan a Bosnyák térig tartó második ütemre is. A második ütemre az EIB-vel (Európai Beruházási Bank) előrehaladott tárgyalások folynak, ugyanakkor esély van a Kohéziós Alap igénybe vételére is, kibővített tartalommal. A városi és a regionális közlekedés fejlesztésének dinamikája függvényében javasolható a programidőszak végére a Kelenföld – Budaörsi úti Virágpiac szakasz megvalósítása is. Az alábbiakban a metróépítés projektjéhez kapcsolódó felszíni építési, közterület-rehabilitációs projektek olvashatók.

Kelenföld intermodális csomópont kialakítása, közterületi rehabilitáció

A 4-es metróvonal megépülése után a dél-budai elővárosi közlekedés metróra tereléséhez nemcsak a szűken vett Etele tér közterületi rendezése, hanem a végállomás környezetének intermodális csomópontként való kialakítása is szükséges, a csatlakozó tömegközlekedési vonalak megfelelő kapcsolódásával, a hiányzó P+R parkolókkal. A közcélú fejlesztések egyrészt az Etele téri oldalon, másrészt az Órmező felé eső oldal rendezését szolgálják. Mindkét hely környezetében jelentős ingatlanfejlesztési lehetőségek nyílnak meg. A parkolási kapacitás növelésének elsődleges célja a városba áramló gépkocsiforgalom megállítása, a vonzó tömegközlekedési kapcsolatok révén az utazók eszközváltása. Ezeken túl az új városrészközpont leendő igényei is szükségessé teszik új parkolóhelyek létesítését. A fejlesztések hatályos szabályozási terv teszi lehetővé, az engedélyezési tervek részben készülnek, költségeiket az elfogadott 7 éves terv (bizonyos mértékig) biztosítja. A sok szereplő (kerület, MÁV, Volánbusz stb.) miatt elengedhetetlen a fejlesztési folyamatok fővárosi koordinációja. A beruházás még középtávon befejezhető. A kelenföldi P+R parkoló része a Kohéziós Alap támogatására benyújtott fővárosi P+R projektsomagnak.

A Kelenföldi pályaudvar a távlati tervekben szereplő európai nagysebességű vasút egyik fővárosi állomása lesz, így az elővárosi, az interregionális (távolsági) és a nagysebességű vasút számára egyaránt kulcsfontosságú az Etele tér és a Kelenföldi pályaudvar szerepe.

Tétényi út, Bocskai út, Szt. Gellért tér megálló környezete

Mindhárom megálló környezetében a hatályos kerületi szabályozási tervek P+R garázsok létesítésével számolnak, melyeket a metróállomás létesítésével párhuzamosan célszerű megvalósítani.



Fővám tér és a Kálvin tér közterületi rehabilitációja

A Fővám tér, a Kálvin tér, a Vámház krt. és a rakparti sétány kivitelezés költségeit a 7 éves terv a metróépítés járulékos és kiegészítő beruházásai között csak részben tartalmazza vagyis a projekt költségei jóval meghaladják a betervezett összeget - különösen, ha a Szabadság-híd feltétlenül szükséges felújításával is számolunk. A kivitelezés a metróépítéshez kapcsolva 2005-ben megkezdődik, a beruházás 2013-ig befejezhető. A 4-es metró építéséhez területileg kapcsolódik a Közraktárak hasznosításának kérdése is. A Fővám térhez való közelségük folytán annak tömegközlekedési vonzaskörzetébe tartoznak, és ezért a tér rendezésével együtt kezelendő ezen épületek kulturális célú rekonstrukciója. A Kálvin téri metró, mint kibővítendő közlekedési csomópont (3-as, és a leendő 4-es és 5-ös metró), a belvárosi forgalomcsillapítás egyik stratégiai eleme lesz.

Rákóczi tér közterületi rehabilitációja és zöldfelület-rekonstrukciója

A metróállomás kiépítésével párhuzamosan megoldandó a csatlakozó térszín alatti parkoló kialakítása is - adott esetben a csarnok pincszintjének bekapcsolásával -, ami a környék parkolási gondjait oldhatja. Nem javasolt, hogy a tér rekonstrukciója során a mélygarázs építése ne valósuljon meg, hiszen akkor évtizedekre blokkolja a környék ilyen irányú parkolás-fejlesztési lehetőségeit. A tér értékes zöldfelületének megóvása, rekonstrukciója a fővárosi parkrekonstrukciós program keretében középtávon tervezhető, finanszírozható és kivitelezhető. A Rákóczi tér rehabilitációja, a metró kapcsolata a Nagykörúttal, újjáélesztheti a József körút egyre sivárabbá váló, megszűnt üzletekkel teli területét, és visszaadja a tér közterületként (park, játszótér, piac) való használhatóságát.

Köztársaság tér zöldfelületi rekonstrukció és közterületi funkciók

A parkrekonstrukció tervezése-előkészítése megtörtént, a kivitelezés a metróépítéshez kapcsolódóan a közterületek teljes rendezésével középtávú feladat. Az Erkel színház fejlesztése érdekében a színház előterében mélygarázs kialakítása indokolt, melynek kivitelezése a metróépítéssel egyidőben javasolt, hasonló okok miatt, mint a Rákóczi tér esetén. Bár a metróállomás építése csak kisebb részben érinti Köztársaság tér parkterületét, indokolt a tér egészén a teljes zöldfelületi rekonstrukció, a történeti park eredeti minőségének helyreállítása.

Baross tér intermodális csomópont kialakítása, közterületi rehabilitáció

A tér környezetében megindult a szabad területek fejlesztése (Baross tér – Mosonyi utcai foghíj, Jobbágy utcai foghíj csoportok, Köztársaság tér menti szabad területek, Garay tér) és egyes területek funkcióváltással összefüggő új fejlesztési lehetőségeinek kibontakozása (Ügető, Verseny utca menti MÁV-terület, Népstadion területe, XIV. kerületi lakás projekt és a Récsei központ). A területet érintően szervezetlenül, mozaikosan zajlanak a rehabilitációs tevékenységek is. A térségben várható mintegy 400.000 m² szintterületű fejlesztés, mindez megköveteli a két kerület határán fekvő jelentős fővárosi közterületeket és MÁV tulajdonokat is érintő térségfejlesztési – rehabilitációs folyamatok összehangolását. Az elővárosi vasúti közlekedés fejlesztése is fokozott terhelést fog jelenteni erre a térségre, cél, hogy a közlekedési rendszerek közti átszállási kapcsolatok mind kapacitásban, mind használhatóságban megfelelőek legyenek. A tér engedélyezési tervei elkészültek (bár felülvizsgálatuk indokolt), a kivitelezés költségeit a 7 éves terv a metróépítéshez kapcsolva, szűken, de tartalmazza (7,1 md Ft – 2005-2008). A kivitelezés a metróépítéshez kapcsolva 2005-ben megkezdődött, a kilencéves periódusban befejezhető. Javasolt a tér közterületi funkcióinak minőségi fejlesztése és nem kizárólag egy, a metrókijáratokhoz kötődő minimális közterületi beavatkozás.

Bosnyák tér közterületi rehabilitáció

A terület arculatformálásának legfontosabb elemei: az új kerületközpont, a csatlakozó közlekedés fejlesztése, a közterület rehabilitációja, a piac áthelyezése, a magán ingatlanfejlesztői szándékok integrálása. Kiindulási feltétel a metróállomás és a Nagy Lajos király útja szélesítése, ehhez kapcsolódóan a Bosnyák tér funkciójának átalakítása, a Nagy Lajos király útja és a Thököly út funkcionális és arculati fejlesztése Zugló kerületfejlesztési elképzeléseivel összhangban.



Észak–Budapest térségének fejlesztése új közlekedési kapcsolatok kiépítésével, rozsdáövezeti rehabilitációval

A Duna által két részre osztott térség kiemelkedően fontos városfejlesztési pólus. A déli fejlesztési zónához hasonlóan (Csepel-Észak, Soroksári út, Infopark, Lágymányos) lehet a város északi térsége (Észak-Buda és Észak-Pest) az elkövetkező évtized városkép-alakító tevékenységeinek egyik legfontosabb helyszíne. Egy leendő Észak-Déli Regionális Gyorsvasút (5-ös metró), a megépülő Aquincumi-híd és Körvasúti körút az alpinfrastruktúrát, a térszerkezeti fejlesztések (Gázgyár, Mocsáros, Római part, Hajógyári sziget) pedig Észak-Budapest arculatát fogják meghatározni 2013-ig. A ma még tetszhalott területet a dinamizmus, a sokszínűség és a vonzás fogja jellemezni. Az „Észak-Budapest projektek” lehetnek a városfejlesztés első olyan komoly elemei (véltetően Észak-Buda felől indulva), amelyek a szuburbanizáció folyamata ellen hatnak, és újra vonzóvá teszik a városi értékeket és a városi létet, miközben a tudásvárosi funkciók is megtelepednek a területen.

Észak-Budapest, mint egységes fejlesztési terület egyelőre nem létezik, az újpesti és az óbudai barnamezős zónát csak vasúti híd köti össze. A két térség külön-külön is fejleszthető, de a terület tényleges felértékelődését az Aquincumi-híd és a Körvasúti körút fogja jelenteni. A budapesti tudásváros északi, budai zónája a déli fejlesztések, illetve a Budapest környéki meglévő és leendő tudásközpontok (Gödöllő, Zsámbéki medence) mellett akkor lehet igazán versenyképes, ha nem csak területi elhelyezkedése kedvező, hanem megközelíthetősége a pesti oldal különböző területei felől is megoldott.

Az észak-pesti területek közös vonása a barnamezős jelleg, a használatban lévő és a már használaton kívüli vasúti területek. A körvasúti körút pesti szakasza és a Nagy Lajos király útja Szegedi úti átkötése a hiányzó fővárosi harántoló funkciókat látja majd el, miközben a kettő közti, kihasználatlan rákosrendezői terület is a használhatóság szempontjából értékesen (lakóterület, zöldterületek) fejleszthető.

Észak-Buda

Aquincumi-híd építése kétoldali lehajtókkal

Az Aquincumi-híd tanulmánytervei több változatban elkészültek. A kerületekkel való politikai megegyezés feltételrendszere kialakult, ez feltételezi a pesti oldalon a híddal egy időben a Körvasúti körút megépülését a 10-es útig, illetve az M3 bekötéséig. A híd helybiztosítását a Főváros Településszerkezeti Terve tartalmazza, a pesti oldal lehajtóit a készülő Újpest központi szabályozási terv fogja pontosítani. A Fővárosi Önkormányzat sürgős feladata a politikai egyezség megkötése után a híd engedélyezési terveinek elkészíttetése, engedélyeztetése, a szükséges kisajátítások lefolytatása, és a híd építésének tervezése. Mindez az elkövetkező két évben elvégezhető, a megfelelő finanszírozási kereteket feltételezve a híd középtávon kivitelezhető. A híd megépítéséhez uniós (kohéziós) források legfeljebb abban az esetben remélhetők, hogyha a vasúti híd megújítása és az új közúti híd építése egységes szerkezetben történik, és kialakításra kerülnek a közösségi közlekedés formái: buszközlekedés, vasúti vágányon többrendszerű HÉV, vagy villamos, light-rail). A projekt a Fővárosi Önkormányzat és a MÁV szoros együttműködését igényli ahhoz, hogy az előkészítés, engedélyeztetés és a tervezés valamennyi lépése 2006 végéig megvalósuljon. Javasolt, hogy a 2006-ban kezdődő MÁV hídrekonstrukció a későbbi város híd megépítését a fenti céloknak megfelelően segítse elő.

Körvasúti körút kiépítése az Aquincumi-hídtól az új 10-es út bevezető szakaszáig

A Körvasúti körút és az új 10-es út fővároson belüli összekötéséhez a III. kerülettel való megegyezés hiányzik – legújabb információk szerint a III. és IV. kerület bizonyos feltételek mellett támogatja a projektet. A 10-es út nyomvonala a városhatáron kívül épül, így néhány éven belül jelentős többletterhelést fog jelenteni a szektor agglomerációból érkező forgalma. A Fővárosi Önkormányzat sürgős feladata a kerülettel való megegyezés alapján a nyomvonal végleges



kialakítása, az Aquincumi-híddal párhuzamosan, vagy akár azt megelőzően az útszakasz engedélyezése és kivitelezése. Lényeges, hogy a 10-es út fejlesztését, az Aquincumi-híd és a Körvasúti körút megvalósításával egységesen kell kezelni. A Körvasúti körút északi szakasza és a híd harántoló szerepük révén nem csak a pest-budai átkelési lehetőségek számát növelik, hanem a belvárosba irányuló forgalom sugárirányú terhelését is csökkentik, megosztják.

Mocsáros-dűlő fejlesztésének előkészítése, közművesítése

A Városfejlesztési Koncepció alapján a Mocsáros-dűlő a Fővárosi Önkormányzat egyik legjelentősebb lakófejlesztésre kijelölt területe, amelyen az agglomeráció lakóingatlanaival szemben is vonzó városi lakásformák alakíthatók ki.

Az Aquincumi-híd és a 10-es út városi szakasza megépítésével a terület feltárása megoldódik. A középtáv egyik stratégiai jelentőségű feladata ezért az Aquincumi-híd építésével párhuzamosan a Mocsáros hiányzó szabályozási tervének elkészítése, a szükséges közterületi és közműrendszer kiépítése, a tulajdonjogi problémák rendezése. A fejlesztési projekt a kerület és magán ingatlanfejlesztők bevonásával megvalósítható. A Mocsáros-dűlő potenciális fejlesztései a gázgyári terület közvetlen közelében kínálnak igényes lakóterületi beruházásokat Budapest területén belül, így komplex városi szolgáltatást nyújtanak.

Óbudai Gázgyár, barnamezős „zászlóshajó projekt” elindítása

A Gázgyár elhelyezkedése és a környező várható fejlesztések miatt a főváros egyik legértékesebb területe, a fejlesztést azonban akadályozza a gázgyártási technológiából származó jelentős talajszennyezés, valamint valódi koncepció hiánya, kiforratlansága. A terület sorsáról politikai döntés szükséges, hiszen fővárosi tulajdonként mind privatizációra, mind a kármentesítés után a Fővárosi Önkormányzat saját, pl. kulturális célú fejlesztésére alkalmas. A területre KSZT készül (2002 óta), mely egyeztetés alatt áll. A Gázgyár fejlesztési programja várhatóan 2005-ben készül el. A Fővárosi Önkormányzat középtávú feladata a fejlesztés ötletszerű és építészeti pályázatként való projekt-előkészítése, a legmegfelelőbb funkciók megtalálása, a legjobb ötlet megvalósítása – akár uniós forrással, akár PPP rendszerben. A gázgyári terület kiemelt térséggé szerepel Budapest 2010-es kulturális főváros pályázatában. Cél, hogy vegyes funkciójú, kulturális célokat is szolgáló rehabilitációs területté váljon a Gázgyár és térsége, amely az északi innovációs és tudásközpont egyik központi helyévé válhat.

Az Észak-Déli Regionális Gyorsvasút északi ütemeinek előkészítése, a szentendrei hév rekonstrukciója a gyorsvasút igényeinek megfelelően

Az előkészítés a következő szakaszokra terjed ki: a jelenleg meglévő szentendrei hév felszíni szakaszához Aquincum térségében csatlakozva, Óbuda városközpont feltárásával, felszín alatti összekötő vonalszakasz kiépítésére kerülhet sor a Flórián tér, a Szépvölgyi út, a Margitsziget, a Lehel tér, az Oktogon és a Klauzál tér érintésével, az Astoriáig, csatlakozva a Gyorsvasút I. üteméhez (Csepel – Astoria). A beruházás megvalósítása várhatóan 2013 után reális, de az előkészítés, a meglévő hév vonal fokozatos átalakítása a későbbi metró üzemre már 2005-től megvalósítandó.

Római part árvízvédelme, közterületi rehabilitációja

A Római part a főváros egyik utolsó dunai partszakasza, ahol a közterületi rendszer közvetlen kapcsolati lehetőséget enged a folyóval, az erre az adottságra épülő vízparti rekreációs tevékenység elemei még megvannak. Mindezek következtében a Római part szinte egyedülálló hangulatú szabadidős és szórakozási területe Budapestnek. Ugyanakkor a lakóterületi fejlesztések nyomása, a közterületek leromlása veszélyezteti ezt a használatot. A terület egyik nagy kérdése az árvízvédelem megoldása, amely – nagy gát építése esetén – a szabadidős funkciók rovására, a lakóterületi használat felé tolná el a Római part karakterét. A területre érvényes szabályozás van.



Kaszásdűlő felhagyott ipari területeinek revitalizációja

A Kaszásdűlő lakótelep mögötti vegyes ipari zóna, mely fő közlekedési útvonalak által határolt szinte szigetként létezik a térségben, jelenleg részben működő feldolgozóiparral, részben pedig teljesen hasznosítatlan területekkel rendelkezik. A 10-es és a 11-es út közötti összekötés megvalósulása, és méginkább az Aquincumi híd megépítése esetén a terület elszigeteltsége jelentősen javulhatna, és bekapcsolódhatna a város vérkeringésébe. A terület jelentőségét emeli, hogy mind kerületi, mind fővárosi, mind fővárosi tulajdonú cégek tulajdonában álló ingatlan található rajta, tehát középtávon PPP típusú megoldásokkal biztosítható a fejlesztése.

Észak-Pest

Körvasúti körút kiépítése az Aquincumi-hídtól az M3-as autópálya csatlakozásáig

A IV. kerülettel történt politikai megegyezés szerint a Fővárosi Önkormányzatnak az Aquincumi-híd megépítése esetén meg kell építenie a Körvasúti körutat is az Aquincumi-hídtól az M3-as autópálya bekötéséig. Az útvonal helybiztosítását a KSZT tartalmazza. A Fővárosi Önkormányzat középtávú feladata a még szükséges kisajátítások lefolytatása, az Aquincumi-híddal párhuzamosan az útszakasz engedélyezése és kivitelezése.

Rákosrendező térségének részleges funkcióváltása

A Rákosrendező pályaudvar rendezésére a szabályozási terv elkészült. A megmaradó Vasúttörténeti Park mellett a szegélyező utcákhoz csatlakozva vegyes és lakóövezeti fejlesztések valósulhatnak meg. Fontos, hogy a pályaudvar területének fejlesztése ne kizárólag a MÁV irányítása alatt, felaprózott logisztikai és ipari funkciók megtelepítésével jöjjön létre, hanem a kialakítandó Fővárosi Önkormányzat – kerületek - MÁV együttműködés kooperatív javaslati (pl. Újvárosliget) valósuljanak meg.

Szegedi úti felüljáró kiépítése

Béke tér – Szent László tér körút kiépítéséhez a Szegedi úti felüljáró megépítése, a Nagy Lajos király útra való átvezetése középtávon kiemelten szükséges. A felüljáró tervezésében a Fővárosi Önkormányzatnak a kerületekkel együttműködve kell proaktívan közreműködnie, és biztosítani a kötőpályás közlekedés átvezetését is. Az érintett kerületek fejlesztési programjaiban kiemelt prioritást élvez a projekt.

Nagy Lajos Király útja szélesítése

A Hungária körutat kívülről tehermentesítő, a Béke teret a Bosnyák téren át a Szent László térrel összekötő körút kiépítése alapvető fontosságú a gyűrűirányú kapcsolatok fejlesztéséhez. E kapcsolat minőségi és nagyobb kapacitású kiépítése jelentős mértékben magával húzza az érintett térségek rehabilitációs folyamatait, valamint az itt található funkcióváltó területek átépülését. Ez a körút jelentős mértékben tehermentesíti a Hungária körutat, a külső gyűrű irányú mozgások levezetésével. Az útvonal rekonstrukciójához tanulmányterv készült, szélesítéséhez az utóbbi évek bontásai és átépítései nyomán a szükséges közterületi sáv a nyomvonal háromnegyedében létrejött. A Fővárosi Önkormányzat feladata a kerületekkel egyeztetve (és a Szegedi úti felüljáró építésével összhangban) az útvonal tervezetése, engedélyeztetése, a további kisajátítások meggyorsítása és a kivitelezés. Mindez középtávon megvalósítható.

Pesti duna-parti „Északi belváros” kialakítása

A XIII. kerületi part menti területeken összvárosi szinten is jelentős ingatlanfejlesztések kezdődtek, amelyek az élıhetőség alapvető kritériumait (kellemes lakókörnyezet, jó közlekedési feltártság, zöldfelületek és közterületek magas aránya) magas szinten elégítik ki. A leendő északi belváros előnye abban mutatkozik meg, hogy a még rendelkezésre álló szabad, vagy funkcióváltó területeken páratlan lehetőség adódik a lakó, iroda, vagy akár a tudásvárosi funkciókkal való benépesítésére. A parti sáv az Újlipótvároستól az Újpesti hídig (a leendő Aquincumi hídig), beleértve a Népsziget és a Margitsziget vonalát is, fejlesztési lehetőséget biztosít a befektetők



számára. Fontos a partnerekkel való együttműködés és a főbb közberuházásoknál az egységes érdekérvényesítés kerületszövetségi és fővárosi szinten. A monitoring jellegű politika része az önkormányzatoktól független folyamatok lehetőség szerinti kontrollja és a megvalósult fejlesztések folyamatos ellenőrzése a kerületi és fővárosi elképzelésekkel való összevetés, értékelés révén. A terület egyik kulcsprojektje kell, hogy legyen a térség megközelíthetőségének, közösségi közlekedési feltárásának javítása (pl. 75-ös trolibuszvonala meghosszabbítása).

A Belváros „revitalizációja” a forgalomcsillapítás megvalósításával

Budapest viszonylag szűk belvárosa egyszerre több funkciót is ki kell elégítsen, hiszen itt található az ország legfontosabb közintézményeinek jelentős része, ez a térség a város egyik fő turisztikai célterülete, és mindezekon kívül – bár csökkenő mértékben – lakóterületi funkciója is megmaradt. A Belváros egyre kevésbé képes e funkciók megfelelő színvonalú kiteljesítésére a nagy átmenő gépkocsiforgalom és a kedvezőtlen környezeti és közterületi állapotok miatt. A város fejlesztésében az egyik kiemelt középtávú cél kell, hogy legyen a Belváros komplex, átfogó felértékelése, egyrészt forgalomcsillapítással, a tömegközlekedés fejlesztésével, közösségi parkolás-fejlesztéssel; másrészt közterületi és lakóterületi rehabilitációval, zöldfelület-rekonstrukcióval. A középtávon megvalósítható konkrét fejlesztési projektek (Erzsébet tér kulturális hasznosítása, Városháza projekt, Zsidónegyed rehabilitációja, Közraktárak átalakítása) egyszerre kell, hogy szolgálják a Kiskörúton belüli térség átalakulását és a belvárosi funkciók kiterjesztését a környező területekre, a kapcsolatok megteremtésével.

A belváros tehermentesítésének kulcsai: parkolási elemek kialakítása és a közösségi közlekedés fejlesztése a városhatár térségében és a város külső területein

A belváros forgalomcsillapításának egyik fő eleme a gépjárműforgalom minél kisebb történő megállítása, P+R parkolók rendszerével, korszerű és versenyképes közösségi közlekedéssel. A feladatok közlekedési kérdéseit a tematikus programok „*A közösségi és környezetbarát közlekedés előnyben részesítése*” c. eleme tartalmazza.

Nagykörúton belüli területek forgalomcsillapítása

A Belváros forgalomcsillapítása – az agglomerációs és külvárosi gyűrű parkolási és közösségi közlekedési fejlesztéseit követően, illetve azzal egy időben - feltételezi a Nagykörúton belüli fő-, és menekülő-útvonalak forgalmi terhelésének csökkentését. Ennek legfőbb előfeltétele középtávon a 4-es metró lesz, annak megépülését követően a jelenleginél erőteljesebb forgalomcsillapítást lehet a városban végezni. Azonban a belváros már a 4-es metró átadása előtt is tehermentesítendő. Első ütemben a Nagykörúton belüli területek részleges, a Kiskörúton belüli részek gyakorlatilag teljes forgalomcsillapítására van szükség.

Kiskörúton belüli területek forgalomcsillapítása

A Fővárosi Önkormányzat egyik legsürgetőbb feladata, hogy élhető Budapestet, élhetőbb belvárost teremtsen lakói és „használói” számára. Az élhetőség egyik alappillére a közlekedési krízis oldása. Cél, hogy a Kiskörúton belüli területek összefüggő városmagként ne a gépkocsiforgalom átvezető és menekülőútjai, hanem az összefüggő belvárosi gyalogoszóna elemei legyenek. A forgalomcsillapítás nem jelenti a gépkocsiforgalom teljes kitiltását, de el kell érni, hogy a helyi lakossági, a sürgősségi, a közösségi közlekedési és a szállítási forgalmon kívül külön behajtási engedély mellett váljon csak lehetővé a Kiskörúton belüli közlekedés. Külön megfontolást igényel a pesti alsórakpart jövőjének (a budai rakparttal, szélesebb értelemben a budapesti észak-déli közlekedés egészével összhangban lévő) meghatározása. Javasolt a Nemzetközi Hajóállomás helyszínének átgondolása, adott esetben áthelyezése és a kapcsolódó parkolási lehetőségek fejlesztése is.

A Belváros forgalomcsillapításának célja, hogy számtalan európai nagyváros mintájára Budapest szívében az élhetőség a funkcionalitás fölé helyezhető értékévé váljon, aminek előfeltételeként a mindennapi átmenő forgalom a belvárosból kijebb kell, hogy szoruljon. A projekt megvalósítását szolgáló alapvető fontosságú elemek a következők:



Közvetlen és közvetett elemek:

- A forgalomcsillapítás feltételeként egy, a kerületekkel összhangban kialakított forgalmi rend tervezése – a Magprogramban vázoltak mentén
- A kiskörúti villamos továbbvezetése a Bajcsy-Zsilinszky úton a Nyugati pályaudvarig, illetve a vonal meglévő pesti szakaszainak rekonstrukciója a Szabadság híd tartószerkezeteinek megerősítésével, a pálya felújításával.
- Parkológarázsok és parkolóházak építése, fenntartása (döntően magánforrásból) – a lakossági közterületi parkolás kiváltására
- A közterületek rehabilitációjának tervezése, engedélyezése, közszféra általi támogatása, kivitelezése
- Turisztikai szempontú, igényes belváros-arculat kialakítása (közterületek, zöldfelületek, utcabútorok, kirakatok, információs rendszerek)
- Belvárosi, (akár elektromos) buszjárat indítása, igény szerinti megállásokkal, sűrű követéssel
- Összhang teremtése a parkolás és a közösségi közlekedés díjszabása között (parkolójeggyel igénybe vehető közlekedési eszközök rendszerének kidolgozása).
- Kiskereskedelmi forgalom visszavezetése a belvárosba, egységes kiskereskedelmi arculat tervezése
- Városi logisztika átalakítása (pl. éjszakai szállítás).
- A városhatáron kívüli és a város külső területein létrehozott intermodális rendszerek és kötőpályás közösségi közlekedési eszközök fejlesztése a belvárosi területek forgalomcsillapítása érdekében

Városháza projekt és a Károly körút közterület-rehabilitációja

A Városháza Kiskörúthoz csatlakozó oldalának rekonstrukciója a Belváros legnagyobb és legértékesebb fejlesztési lehetősége. Nagyságrendje miatt alapvető hatással van az egész Belváros életére, mert egy ilyen nagyságrendű fejlesztés téves program esetén forgalom vonzásával, kereskedelmi konkurenciájával a Belváros környezeti értékeit kiemelő rehabilitációját teheti semmissé. Középtávú feladat a Kiskörúton belüli terület forgalomcsillapításához, a Belváros közterületi rehabilitációjához, a zöldfelületek növelésének koncepciójához illeszkedő fejlesztési döntés meghozása, a magas presztízsű beruházás és helyszín miatt nemzetközi építészeti tervpályázat kiírása, és széles társadalmi egyeztetéssel meghozott döntés után a fejlesztés megindítása a magán ingatlanszektor bevonásával. Ez az a térség, ahol a Belvárosnak a környező területekkel, kiemelten a nagyszabású rehabilitáció előtt álló Zsidónegyeddal, való gyalogos kapcsolata (a Kiskörút alatti átvezetéssel) a mainál sokkal hangsúlyosabbá fejlesztendő.

Az Erzsébet tér zöldfelületi rekonstrukciója

Az Erzsébet tér a Belváros szabad területekben szűkölködő térségének egyik legfontosabb parkja, amely nemcsak a környék lakosságának, iskoláinak zöldfelülete, de turisztikai szerepe is jelentős. A Deák téri fejlesztésekhez kapcsolódva, tekintve a park leromlott állapotát, aktuálissá vált a fővárosi zöldfelület-rekonstrukciós programok sorában az Erzsébet tér megújítása. A parkfelújítás első sorban politikai döntést, ezt követően tervezést, kivitelezést igényel, mindez nyolc éven belül megvalósítandó.

A Zsidónegyed kulturális – turisztikai rehabilitációja

A területen a központi és a Rumbach Sebestyén utcai zsinagógák felújításához kapcsolódóan kisléptékű magán fejlesztések sora valósult meg. Jelentős civil kezdeményezés bontakozott ki



arra vonatkozóan, hogy a felújítások és a fejlesztések jobban kapcsolódjanak a beépítési jelleghez, a hely zsidó hagyományaihoz. A Főépítési Irodán végzett vizsgálatok célja ezeknek a fejlesztéseknek és a még nyitva álló fejlesztéseknek a feltérképezése, rendszerbe illesztése, egy turisztikai-kulturális rehabilitáció lehetőségének feltárása. A vizsgálatok eredményei alapján a VII. kerülettel együttműködve, fejlesztési elképzeléseit integrálva turisztikai - közterületi - lakóterületi rehabilitációs akcióterület kialakítását kell kezdeményezni, amely az esetleges 2010-es Európa Kulturális Főváros programhoz illeszkedve segítené a város sokszínűségének, a kisebbségek kulturális hagyományainak megőrzését.

Közraktárak kulturális hasznosítása

Az érvényes szabályozási terv (Urbanitás Kft.) mindhárom épületrész megtartásával, kulturális célú hasznosításával, valamint a Nehru park zöldfelületi rehabilitációjával számol. A kulturális központ kialakítását a Fővárosi Önkormányzat kulturális vezetése is támogatja. A Főépítési Iroda építészeti tanulmánytervet készített az épületek újrahasznosíthatóságáról.

Az elkészült tervdokumentumok elégséges alapot nyújtanak az ingatlan(ok) hasznosításáról szóló politikai döntéshez. A fővárosi tulajdon, a megcélzott funkció és a városképi szempontból rendkívül meghatározó helyzet indokolja, hogy fővárosi beruházású, a lehető legmagasabb építészeti színvonalú beavatkozás történjen. Ennek megfelelően a politikai döntés utáni lépések: a KSZT elkészítése, a kivitelezés fedezetének biztosítása a költségvetésben, nyilvános építészeti tervpályázat lebonyolítása, projekttervezés, tendereztetés, kivitelezés. A projekt méretéből adódóan a kulturális központ nyolc éven belül átadható.

A Belső-átmeneti zóna (Keleti-kapu) egyes részeinek megújítása

A Belső-átmeneti zóna területe két, egymással kapcsolatban álló, szinergikus területre osztható. A terület legbelsőbb része a józsefvárosi Magdolna-negyed, ahol a leendő 4-es metró (Rákóczi tér, Köztársaság tér) és az Orczy tér – Kőbányai út fejlesztési pólusai együttesen teremthetik meg a lehetőségét a térség felértékelődésének, amit egy célzott és integrált szociális városrehabilitációs folyamattal kell megvalósítani. A Kőbányai út menti területek (GANZ, Józsefvárosi pályaudvar) funkcióváltása, újjáélesztése alapvető fontosságú része a fővárosi barnamezős zóna átalakításának. A térség másik fontos fejlesztési zónája az Örs vezér tere, ahol intermodális csomópont alakítandó ki újabb P+R parkolóval, valamint a Fehér út – Élessarok – volt Finommechanikai Vállalat környéke, mint dinamikus tehető városfejlesztési akcióterületek. A térség fejlesztéseihez kapcsolódik a Vásárváros (Expo) barnamezős területének jövőbeni hasznosítása, esetleges funkcióváltása is.

Magdolna negyed szociális rehabilitációja

A Baross u – Fiumei út – Népszínház u – Koszorú u. által határolt, leginkább leromlott, nagy lakosságú budapesti városrész piaci alapú rehabilitációjára nincsen mód, mert a városrész lakossági összetétele, rossz minőségű épületállománya, relatív városszerkezeti elszigeteltsége nem biztosít kellően attraktív területet a befektetők számára. Ugyanakkor a társadalmi és fizikai folyamatok egymást erősítő negatív hatása a közszféra azonnali beavatkozását igényli.

A rehabilitáció érdemi lefolytatása a környező területeken történő fővárosi/magán beruházásokat igényelne – Teleki tér, Ganz területek – ugyanakkor komplex beavatkozások alkalmazását, amelyek a terület fizikai és társadalmi hátrányainak felszámolására egyaránt vonatkoznak.

A Magdolna negyed rehabilitációs folyamatainak megvalósítására a VIII. kerületi önkormányzat rehabilitációs koncepciót fogadott el, amelynek első beruházásait az EU Strukturális Alapjaiból kívánják finanszírozni. A Magdolna negyed ugyancsak célterülete a Fővárosi Önkormányzat 2005-ben indított szociális rehabilitációs mintaprogramjának.



Kőbányai út

A Kőbányai út átépülése a VIII. és X. kerület Hungária körútra szerveződő perifériáját kedvező helyzetbe hozta. A Józsefvárosi pályaudvar (kb. 20 ha) kitelepítése a GANZ, a Népliget menti rozsdazóna és az Orczy tér - Mázsa tér környéki területkínálat a térség koordinált fejlesztését, a rehabilitációs és szerkezetalakító folyamatok összehangolását igényli. A Fővárosi Önkormányzat és a MÁV halaszthatatlan együttműködésében elsődlegesen kidolgozandó a Kőbányai úti térség fejlesztési programja, ezt követően hangsúlyos előkészítő jellegű feladatok: az Orczy tér rendezése – építészeti arculat formálásának lezárása (Józsefvárosi pályaudvar épületeinek újrahasznosítása, GANZ-szegély rendezése); a Kínai piac áthelyezése, a terület kármentesítése és szabályozása, a mozaikos rendezési tervek programnak megfelelő felülvizsgálata, stratégiai vezérterv kidolgozása. A terület összehangolt – integráló szabályozásának kidolgozása és elfogadása után szükséges az ingatlanpiaci értékesítés szervezett megvalósítása;

Az átmeneti zóna zöldterületei

Budapest Középtávú Városfejlesztési Programja az Orczy-kert és a Népliget minőségi zöldfelületi rendszerekké alakítását javasolja. Mind a megújuló, Népliget, mind pedig az Orczy-kert a szabadidő kulturált eltöltésének és a 2010-es programsorozat eseményeinek színhelyei lehetnek: az Orczy-kertbe kisebb, míg a Népligetbe a nagyobb tömegeket vonzó kulturális eseményeket lehet telepíteni. A kulturális főváros cím elnyerésétől függetlenül a két zöldfelület városi térben betöltött szerepének növelése javasolt.

Örs vezér tere és az egykori Finommechanika területe

Az Örs vezér tere ma a fővárosi „kényszer-átszállást” igénylő területek egyik tipikus példája. Középtávon megvalósítandó a tér metróállomás és a Fehér úti járműjavító bejárata melletti területen nagy befogadóképességű P+R megépítése, illetve a tér szintbeli csomópontjának különszintűvé alakítása. Az Örs Vezér tere egyik lényeges fejlesztési eleme lehet a kettes metró és a Gödöllői hév átjárhatóságának biztosítása középtávon. Megakadályozandó a tér további besűritése, és a egyes funkciók arculat-kavalkádjának a jelenleginél még intenzívebb jelenléte. A Finommechanika és a körülötte lévő hasznosítatlan területek felértékelésére, funkcióváltására koncepció kidolgozása, és kerületi-fővárosi együttműködés szükséges.

Élessarok – Jászberényi út (Rákoskeresztúrra vezető kötöttpályás rendszer (light-rail, stadtbahn) kiépítésével távlati célként).

Az Élessarok területének újjáépítése a MÁV, a Fővárosi Önkormányzat és a X. kerület közös feladata. Cél, hogy a közlekedési funkciók ésszerű átszervezése a közterület jellegének felértékelésével párosuljon. Hosszabb távon megoldandó Rákoskeresztúr kötöttpályás elérhetőségének megépítése, amely a Jászberényi út rekonstrukciójával kell, hogy párosuljon.

Expo-terület

A Hungexpo vásárvárosi területére számtalan elképzelés született az utóbbi években. Ahhoz, hogy a vásárváros az eredeti helyszínén európai szintű kiállítási területté válhasson, mind közterületi, mind közlekedési-infrastrukturális fejlesztésekre van szükség. A vásárváros kötöttpályás kapcsolatát vissza kell állítani, és a villamoson történő elérhetőség mellett kulturált vasúti megközelíthetőséget is biztosítani kell mind a belváros felől (Keleti pu. – miskolci vonal, Nyugati pu. – szolnoki vonal), mind pedig az ország nagyvárosai irányából.

Dél-budapesti térség

A dél-budapesti térség a főváros aktuálisan legdinamikusabban fejlődő területe. A dinamizmus azonban ma már részben a Fővárosi Önkormányzattól független, és éppen ezért nehezen irányítható és átlátható folyamatokból adódik. A déli fejlesztési zóna célja, hogy átgondolt, és hosszú-távú fenntarthatóságot biztosító városfejlesztés valósuljon meg, különös tekintettel a Duna környéki és a Duna - város kapcsolatokat érintő projektelemekre.



A déli fejlesztési pólus alapját a kilencvenes évek közepén szanált MÁV területek (volt Dunaparti Teherpályaudvar, Soroksári út) és az eddig még nem beépített észak-csepeli zónák adják, amelyek együttesen Expo telkeként voltak nyilvántartva. A város célja kell legyen a korábban egységes koncepció mentén megvalósítani szándékozott fejlesztési területek elaprózódásának megakadályozása, illetve a dunai panoráma és a folyó megközelíthetősége, mint örök városi értékek apránként történő elépítésének megakadályozása.

A térségben a fejlesztések eddig nagyrészt állami- és magánforrásból indultak (PPP konstrukciókban). A Fővárosi Önkormányzat kezdeményező és koordinatív szerepvállalása mégis elengedhetetlen ahhoz, hogy a fővárosi és kerületi forrásokhoz integráltan kapcsolódó magántőke, uniós források és állami szerepvállalás együttesen kiegyensúlyozott fejlődést eredményezzenek. Csepel, mint a legnagyobb városon belüli beépítetlen területek gazdája, felbecsülhetetlen fejlesztési potenciállal rendelkezik. A megépülő Központi Szennyvíztisztító, a leendő gerincút, az átalakuló Szabadkikötő adják a fejlesztések alapját, amelyek várhatóan felgyorsítják a volt Csepeli Vasmű barnamezős területének ésszerű revitalizációját. Az infrastrukturális fejlesztések közül kiemelkedő lesz a régió és város kapcsolatát, a külvárosok és a belső területek viszonyát közlekedési szempontból erősítő Észak-Déli Regionális Gyorsvasút, amelynek mind a csepeli ága (ma: csepeli hév), mind a Soroksár-Tököl-Ráckeve ága (ma: ráckevei hév) a területen halad át. A leendő gyorsvasút és a mai Déli Összekötő Vasúti Híd metszésében, a Lágymányosi-híd pesti oldalán a középtávú időszak végéig intermodális központ, esetleg nagyvasúti (elővárosi és interregionális) állomás építhető ki. A budai oldalon az Infopark és az egyetemek (ELTE, BME) térsége a déli tudásközpont magját alkotják, amelyhez magas színvonalú lakóingatlan-fejlesztés társítható a Csepel-sziget északi területein, illetve Pesterzsébet északi, part menti zónáiban. A déli térség fejlesztései közé tartoznak továbbá az Infopark térségében lévő sport- és szabadidőközpont (uszoda) megépítése (ill. befejezése), és a 2006-os vízilabda EB Lágymányoson javasolható rendezése. A főváros számára várhatóan egyre fontosabb Budapesti Konferenciaközpont megépítése (kb. 6000 fő befogadóképességig) a térség pesti oldalán indokolt. A térség intenzív fejlesztése, a Csepel-északi területek várható dinamikus átalakulása a Albertfalvai-híd megépítését indokolja a középtávú programidőszak végén, 2013 környékén. (A híd építése az Aquincumi-híd átadását követően indokolt).

1-es villamos átvezetése Budára, 3-as villamos meghosszabbítása

A Hungária körút tömegközlekedési rendszerének teljessége a gyorsvillamos-vonal teljes megépítésével lehetséges, ami még a 4-es metróvonal átadása előtt könnyítené a dél-budai tömegközlekedési helyzetet. A villamos vonal meghosszabbításának engedélyezése folyamatban van, ennek keretét a 7 éves terv 2003-ra jóváhagyta. A Fővárosi Önkormányzat feladata a középtávú időszakban az engedélyeztetés után a fejlesztés megvalósítása. Cél, hogy az 1-es villamos a Budafoki, majd a Fehérvári út elérése után Kelenföld, Etele térig közlekedjen, a leendő 4-es metró megépítésével párhuzamosan felértékelje a térség városon belüli szerepét és a közlekedési kapcsolatait.

A 3-as villamos meghosszabbítása Pestszenterzsébet felsőig (ma a hév, majd a leendő 5-ös metró állomása), illetve távlati célként Csepelig a harántirányú kötőpályás közlekedési gyűrűk teljes kiépítését jelenti. A két villamosvonal meghosszabbítása részét képezi a Fővárosi Önkormányzat által, a Kohéziós Alap támogatásaira benyújtott nagyprojekteknek.

Központi Szennyvíztisztító megépítése

A szennyvíztisztító helybiztosítása megtörtént, engedélyezése folyamatban van. A Kohéziós Alap támogatás segítségével a beruházás középtávon megvalósítandó. Az építészeti tervpályázat kiírása 2005-ben várható. Cél, hogy a funkcióinak teljes mértékben megfelelő, ugyanakkor esztétikusan tájba illesztett üzem jöjjön létre, amely zöldfelületi rendszerei révén kapcsolatban kell, hogy álljon a tervezett észak-csepeli közparkkal.

Kvassay úti kapcsolat (Kvassay áttörés)

A Kvassay úti kapcsolat kiépítése elengedhetetlen a csepeli szigetcsúcs átalakuló funkcióinak, felértékelődő városi területeinek kiszolgálásához. (Hiszen a Szabadkikötői út és a Soroksári út



csomópontja már a mai forgalom mellett is megbénítja a csepeli közlekedést, a szigetcsúcs beépítése után pedig elzárja majd a területet.) Az engedélyezési tervek elkészültek, az engedélyezés folyamatban van. A Fővárosi Önkormányzat középtávú feladata az engedélyek után a teljes kivitelezés, és a várhatóan megnövekedő forgalmi igények (Csepel-Észak beépülése, Közvágóhíd környéki fejlesztések) miatt szintbeli helyett külön szintű csomópont megépítése.

Csepeli gerincút kiépítése

Az út vonalvezetését a Csepeli sziget északnyugati szektorára készült szabályozási terv (Urbanitás Kft.) tartalmazza. A gerincút célja, hogy tehermentesítse a Csepel belvárosán áthaladó forgalmat, és elkerülő utat jelentsen a Szabadkikötő megközelítésre is. A Csepeli gerincút tanulmányterve 2002-ben elkészült. A megvalósításhoz szükséges ingatlanok felmérése megtörtént, a kisajátítás folyamatban van.

Északi-csepeli lakóterületek

A szigetcsúcs keleti oldalán jelentős lakóterületi fejlesztések javasolhatók (pl. Lagúnaváros), amelyek megfelelő ingatlankínálatot nyújthatnak a déli tudásváros (Infopark, egyetemek) használóinak, és segítségükkel a lakófunkciókat is városon belül lehet tartani.

Szabadkikötő

A dunai kikötőket is érintő országos közlekedéspolitikai koncepció (2003-2015) a MAHART privatizációját feltételezve a Csepeli Szabadkikötőt országos közforgalmi kikötőként tervezi tartós állami tulajdonban működtetni. A magyar dunai kikötők (Gönyű, Csepel, Dunaújváros, Baja) párhuzamos fejlesztése versenyhelyzetet szül, amelyben a fővárosi kikötő akkor lehet igazán versenyképes, ha nemcsak víziúton, hanem közúton (M0, Gerincút) és vasúton (Bp. Ferencváros, BILK, Bp. Kelenföld felől) egyaránt könnyen elérhető. A Fővárosi Önkormányzat feladata, hogy a szabályozási és infrastruktúra-fejlesztési szempontokat az érintettekkel (MAHART, XXI. kerület, Magyar Állam) együtt koordinálni tudja.

Csepeli közpark kialakítása

A Csepel-szigeten kialakítandó park fontos funkciója a budapesti zöldfelületi rendszer kiegészítése mellett a fejlesztendő városi terület felértékelése is. Középtávon feladat a park projekttervezése és megfelelő finanszírozási feltételek esetén megvalósítása.

Körvasúti körút déli szakasza

A Körvasúti körút déli szakaszának vonalvezetését előszabályozás biztosítja. Az elkövetkezendő években feladat a nyomvonal véglegesítése az érintett kerületekkel kooperálva, a helybiztosítás a szabályozási tervekben, a szükséges kisajátítások elkezdése, a műszaki engedélyezés és a projekttervezés lefolytatása.

Az Észak-Déli Regionális Gyorsvasút déli szakasza

Az Észak-Déli Regionális Gyorsvasút tervezett nyomvonala több ponton is kiemelt fejlesztési és rehabilitációs területeket érint. A fejlesztésről tanulmányterv készült a Közlekedési Ügyosztály megbízásából. A Fővárosi Önkormányzat középtávú feladata a tanulmányterv megállapításai alapján a szükséges helybiztosítás az FSZKT-n és a kerületi szabályozásokon keresztül, a kerületi egyezségek létrehozása és a részletes tervezés.

A leendő Észak-Déli Regionális Gyorsvasút első ütemének megvalósítása a jelenleg meglévő csepeli gyorsvasúti, illetve a ráckevei hév felszíni szakaszainak felhasználásával történik. A további szakaszokon térszint alatti összeköttetés kialakítására kerül sor a Lágymányosi-híd térségében, illetve továbbvezetéssel a Boráros téri, a Kálvin téri és az első ütem végén az Astoria csomópontokhoz. Távlati cél a Csepeli hév, majd leendő Észak-Déli Gyorsvasút csepeli ágának déli meghosszabbítása az M0-s felé, opcionálisan a Csepel-szigeti agglomerációs települések irányában, végállomásánál P+R parkolót kiépítve.



Műegyetem rakparti villamosvonal

Az Infopark és térségének megközelíthetőségét az 1-es villamos Lágymányosi-hídon való átvezetésén túl a meghosszabbítandó budai rakparti villamos is elő fogja segíteni középtávon. Első ütemben a 17-es és a 19/41-es vonalak összeköttetésére van szükség még az 5-ös metró északi szakaszának megépítése előtt, a Batthyány tér - Margit híd között, majd a Gellért tér – Műegyetem rakpart – Infopark pálya megépítése indokolt., A fejlesztéssel megvalósítandó középtávon a budai Duna parti villamosvonal Óbudától Lágymányosig összekötve a déli és az északi tudásközpontokat. A fejlesztés Kohéziós Alap projektcsomagként is, ütemekre bontva kidolgozható.

Kopaszi-gát

A nemrégiben lezárult tervpályázat eredményeként a Budafoki út, a Hengermalom út, a Lágymányosi híd, a vasúti töltés és a Kopaszi-gát által határolt területen első ütemben (2006-ig) vízi vidámpark, vízi színpad, zenepavilon és szálloda épül majd, magántőkéből. A későbbiekben kikötőt, strandot, és vendéglátó helyeket emelnek majd az átalakított Lágymányosi-öböl partján. A Fővárosi Önkormányzat teendője itt a szabályozási tervek feletti kontroll és az engedélyek támasztotta feltételek gördülékeny biztosítása és megkövetelése.

Albertfalvai-híd (előkészítés)

Az Albertfalvai-híd és kapcsolódó úthálózatának megvalósítása (M7-es autópálya – Duna híd – Soroksári út) akkor indokolt középtávon, ha a szigetcsúcs fejlesztése, 2013-ig a jelenleg becsülhetőnél jóval dinamikusabb lesz. (Azaz, nem csak a szennyvíztisztító, hanem az észak-csepeli lakóterületek is teljesen megépülnek, valamint a Szabadkikötő északról való megközelíthetőségének javítása is szükségessé válik). Ugyanakkor a híd megépítése is forgalomgeneráló hatású, és serkenti a befektetések megtelepedését a területen. A kikötő elérhetőségének javítását első időben ugyanis segíteni fogja a Csepeli Gerincút megépítése és a déli M0-s híd kiszélesítése is. A megépítése az Aquincumi-híd átadását követően indokolt. A híd előkészítésére részletes tanulmányok eddig nem készültek.

Buda-központ

A budai hegyvidék közlekedési és térszerkezetből adódó problémái ma szinte teljes egészében a Moszkva téren és környékén csapódnak le. Középtávon elkerülhetetlen a Moszkva tér teljes rehabilitációja, figyelembe véve azonban azt is, hogy a tér közlekedési problémakörének jelentős százalékát a téren kívül kell megoldani. Az 56-os villamos gyorsvasúttá alakítása, egy potenciálisan visszaépíthető 58-as, zugligeti vonal, leveszik a Moszkva tér egyik legnagyobb terhét, a kényeszerű átszállást, és csökkentik a tér közlekedési folyosóként való használatát. Mindezek figyelembe vételével javasolt a közterületi és városarculat-fejlesztés, amely egy kevésbé nyüzsgő, de funkcióiban inkább térnek, mint csomópontnak használható közösségi helyet eredményez. Lényeges fejlesztési elem lehet a Déli pályaudvar térségének revitalizációja.

Moszkva tér közterületi fejlesztése – új arculat és funkciók megteremtése

A Moszkva tér a kedvező városszerkezeti elhelyezkedés és az utóbbi évek nagy arányú magán és állami ingatlanfejlesztések ellenére – részben azok eredményeként is – a budai oldal közlekedésszervezésének kritikus pontjává vált és a közterületek leromlásának folyamata sajátos szubkultúrát hozott létre a területen. A tér jelenleg a budai hegyekből a város felé haladó forgalom tölcészerű gyűjtőhelye, mind a közúti, mind a közösségi közlekedési kapcsolatok tekintetében. A Moszkva tér megújításának előfeltétele ezért mindenekelőtt a tömegközlekedési hálózat kérdéseinek rendezése, a tér végállomási szerepének csökkentése.

A Moszkva tér fejlesztése, minőségi feljavítása az építészeti-urbanisztikai gondolkodást régóta foglalkoztatja, amelyet a tervpályázatokon felmerült gondolatok bizonyítanak. A tér rendezéséhez azonban nemcsak a szűken értelmezett Moszkva tér, hanem a csatlakozó közterületek (Széna



tér, Csalogány u.) forgalmi és közterületi fejlesztései, a meglévő (Mammut I. és II., Fény utcai Piac, Millenáris park, Széna téri autóbusszpályaudvar, Gazdasági és Közlekedési Minisztérium épülete, stb.) és a lehetséges intézményi fejlesztések integrálása is szükséges. A problémával összefüggésben kezelendő a Hűvösvölgyi gyorsvillamos távlati összekötése a meglévő és leendő kelet-pesti (rákoskeresztúri) vonalakkal a belvároson keresztül. Szükséges Budakeszi térségének kötőpályás elérhetőségére új javaslatok kidolgozása, valamint a Fogaskerekű rekonstrukciójához kötődően egy potenciális meghosszabbítás a Normafa, illetve a Moszkva tér felé, járműcserével egybekötve. A fejlesztés potenciálisan Kohéziós Alap támogatásra jogosult lehet.

Az 56-os villamos gyorsvasúttá alakítása

A projekt célja, hogy megfelelő alternatívát kínáljon a villamos az egyéni közlekedéssel szemben Hűvösvölgy és a Budagyöngye, ill. a Moszkva tér között (esetlegesen a 61-es, vagy a 18-as vonallal összekötve Dél-Buda, illetve távlati célként a Belváros felé). A gyorsvasútként működő, a közúttal szemben mindenhol elsőbbséget élvező vonal a Moszkva teret a jelenleginél jóval rövidebb idő alatt kell, hogy elérje.

Budai Vár turisztikai funkcióinak növelése

A Fővárosi Önkormányzat számára fontos turisztikai bevételek növelésének egyik kulcsa a városon belüli és nemzetközi városmarketing minőségének kérdése. A Budai Vár, mint turisztikai érték nem kérdőjelezhető meg, de fontos, hogy a hangulatos várnegyed a jelenleginél pezsgőbbé váljon a turista szezonon kívül is. A régi Honvéd Főparancsnokság, ill. Hadügyminisztérium állami tulajdonú épülettömbje méltó, a környezetbe illeszkedő revitalizációt igényel, és szükséges az épület új funkciójának építészeti megfogalmazása. A kerület és az illetékes minisztérium ajánlása szellemi-, kulturális központ célú hasznosításra szól, mely összhangban van a Városfejlesztési Koncepció általános elképzeléseivel az ilyen jellegű műemlékekre vonatkozóan. A Vár funkcióinak emelése a Fővárosi Önkormányzat és az I. kerület közös ügye kell, hogy legyen.

Budapest és térsége

Amíg a megelőző hat programterület esetében a jól definiálható projektek láncolata egy-egy területileg lehatárolható térségben, körülhatárolt területen kerül megvalósításra, addig Budapest és környezete egy lényegesen nagyobb térséget jelent, amelyen belül programok és projektek sokasága lehetséges és szükséges. Mindezek kialakításáért és megvalósításáért azonban nyilvánvaló módon nemcsak a Fővárosi Önkormányzat és kerületei felelősek, hanem Pest megye és a Közép-Magyarországi Régióban lévő kistérségek, önkormányzatok, vállalkozások, szervezetek összessége.

Ennek megfelelően Budapest Középtávú Városfejlesztési Programjában nem határozhatóak meg pontosan, hogy melyek azok a fejlesztések, amelyek Budapest részvételével a határain kívül jönnek létre, vagy azok, amelyek erősen befolyásolják a város működését. A Budapest körüli közvetlen és tágabb térség fejlesztési koncepciója kizárólag a térség szereplőivel egyetértésben alakítható meg. Az azonban körvonalazható, hogy mely területeken kellene, hogy áttörés történjen középtávon a fővárosi térség élhetősége és hatékonysága biztosítása érdekében.

- A várostérség európai pozíciójának definiálása, gazdaságfejlesztési program kidolgozása a nagytérség szereplőivel (beleértve a megyén kívüli „csapágyvárosokat” is)
- A KMR fejlesztési koncepciójának sokszereplős kidolgozása
- Megfelelő munkamegosztás kialakítása a városkörnyéki térben, pólusképzés révén
- Az ezen városkörnyéki térnek megfelelő közlekedési hálózat létrehozása a Budapesti Közlekedési Szövetség feladatainak teljeskörű megvalósításával.
- Az élhető várostérséget biztosító zöldhálózat, zöldgyűrű-elemek és térszerkezet definiálása



- A hatékony várostérséget eredményező ellátórendszerek optimalizálása (oktatási és egészségügyi rendszer)
- Az ivóvíz, szennyvíz, szilárd hulladék rendszerek optimalizálása
- A Duna nemzetközi és térségi jelentőségének növelése Szentendrétől a fővároson keresztül a Ráckevei Duna ág revitalizációjához. (Beszédes program)
- Informális egyeztetési fórumok és mechanizmusok kialakítása és működtetése
- A hivatalos intézményhálózat megfelelő szintű kialakítása, átalakítása és működtetése (KMRFT, BAFT)

Ezek a beruházások és együttműködési tématerületek lényegesen szélesebb körűek, mint a korábbi fejlesztési térségek esetében. Ennek ellenére a teljes városkörnyéket egy fejlesztési térségnek kell definiálni, mert ekkor alakítható ki az az intézményi háttér a Fővárosi Önkormányzatnál, amely biztosítja, hogy a várostérség egy szervezeti egységen belül egységes projektmenedzsmentet kapjon. A városkörnyéki, térségi együttműködés kulcsa – a fenti programokra való tekintettel – a kooperációért felelős és azt szervező, megfelelő kapacitású városközi egység kijelölése (létrehozása).



KIEMELT FONTOSSÁGÚ TEMATIKUS PROGRAMOK

BUDAPEST, AZ ÉLHETŐ VÁROS ÉRDEKÉBEN

A közösségi és környezetbarát közlekedés előnyben részesítése

A kiemelt fejlesztési térségek legtöbbje – tükrözve Budapest egyik legfőbb hiányosságát és egyúttal fő kompetenciáját – valamilyen közlekedési (tömegközlekedési, vagy úthálózat-fejlesztési) problémához kapcsolódik. A közlekedés, ezen belül pedig különösen a tömegközlekedés fejlesztésének azonban vannak tétől független követelményei is. Az Európai Unió által támogatott fenntartható, környezetbarát városi tömegközlekedés igénye számos – az egész közlekedési hálózatra és járműparkra vonatkozó – megoldandó kérdést vet fel rövid és középtávon. A környezetbarát közlekedés kiterjesztésére uniós direktívák is kötelezik a fővárost.

A közösségi és környezetbarát közlekedés előnyben részesítésének részfeladatai többet jelentenek egy-egy lokalizálható nagyprojektnél. A közösségi közlekedés előnyben részesítése az egyénivel szemben nemcsak a városi élet minőségét javítja, hanem a gazdaság versenyképességére is komoly hatással van, többek közt a munkaerő-áramlás javításán keresztül.

A regionális szinten is jelentős közösségi közlekedés-fejlesztés célja a kötöttpályás és átjárható rendszerek integrált kialakítása, az egyéni és közösségi közlekedés funkcionálisan elkülönített, kiegyensúlyozott használatára való törekvés szabályozási feltételeinek kidolgozása és a programelemek megvalósítása.

A középtávon megvalósítandó programelemek:

- A **BKSZ létrehozása** a kidolgozott elképzelések szerinti három lépcsőben (városhatáron belüli tarifaközösség, agglomerációs tarifaközösség és menetrend-harmonizáció, hálózatfejlesztés és racionalizálás);
- **4-es metró** I.-II. ütem
- **Észak-Déli Regionális Gyorsvasút I. ütem** (Csepel / Pesterzsébet-felső – Astoria szakasz).
- Csepeli hév (leendő Észak-Déli Regionális Gyorsvasút csepeli ága) meghosszabbítása dél felé az M0-ig (illetve opcionálisan az agglomerációs területek felé).
- A tömegközlekedéshez a városon belül és a városkörnyéken kapcsolódó **P+R rendszer fejlesztése**. Ennek támogatására lehetőség nyílik az EU Strukturális és Kohéziós Alapokból, a megvalósítási konstrukciótól függően pedig a kiépítéshez a magántőke is igénybe vehető;
- **Ferihegyi Repülőtér és kötöttpályás kapcsolatainak fejlesztése:**

A projekt célja a repülőtér kötöttpályás kapcsolatainak kiépítése, és bekapcsolása nemcsak Budapest irányában, hanem a hazai inter-regionális /és távlatként a nagysebességű/ vasúti hálózat részeként. Cél, hogy több szakaszban teljesen kiépüljön a Repülőtér kötöttpályás kapcsolatrendszere. Az első ütemek gyorsvasút kiépítésével számolnak részben a meglévő, részben új nyomvonal építésével, míg a programozási időszak végére reális elképzelés a 3-as metróvonal meghosszabbítása az Üllői út alatt, Pestszentlőrinc, Kispest bekapcsolásával és feltárásával. A két kötöttpályás rendszer kiegészítője és nem versenytársa lesz egymásnak.



- **Nagykörúti villamosok cseréje**, amely jelenleg futó program a 7 éves terv finanszírozásában
- **2-es metró felújításának befejezése, a Gödöllői hévvel való távlati átjárhatóság biztosítása mind pálya, mind jármű tekintetében**
- **1-es villamos Fehérvári útig, majd az Etele térig vezetése, a 3-as villamos déli meghosszabbítása Pesterzsébet-felső, majd opcionálisan Csepel felé**
- A fentiekén túli cél a **parkolás egységes, logikus**, a belvárosi forgalomkorlátozással is összhangban lévő **rendszerbe szervezése**, az ehhez tartozó szervezeti, informatikai háttér kiépítésével és megfelelő ellenőrző és monitoring rendszerrel – az elfogadott egységes parkolási stratégia alapján;
- A közlekedés környezetbarát jellegének erősítése elképzelhetetlen a **kerékpáros közlekedés arányának növelése** nélkül. Ehhez a mainál sokkal jelentősebb energiákat és pénzeszközöket kell fordítani a kerékpárút-hálózat (a gyalogos-forgalomtól is elkülönített) kiépítésére, továbbá a közterületi rehabilitációk nyomán terjedő forgalom-csillapított zónákkal való összeillesztésére;
- A parkolásfejlesztésnél alapvető elem, hogy a belvárosi közterületi parkolás a kliens parkolást szolgálja, míg a lakossági parkolást mélygarázsok, parkolóházak segítsék. A felszínen felszabadított közterületi parkolófelületek egy része – számos külföldi példa alapján – más funkciót kell, hogy szolgáljon (kerékpársáv, buszsáv, gyalogosfelület, zöldfelület)
- Lényeges fejlesztések a budai **Duna parti villamostengely** fejlesztése a 17-es – 19/41-es vonalak összekötésével, illetve az Infoparkig történő déli megépítéssel. A projekthez kapcsolódik a Műegyetem rakparti mélygarázs megépítése, amely PPP konstrukcióban indokolt. A projekt Kohéziós Alap fejlesztésként (is) indokolt.
- A belváros és a Kiskörút revitalizációját és a villamosvonalak hálózati szerepének növelését célozza a **Bajcsy-Zsilinszky úti villamos** visszaépítése, illetve a 14-es vonal Lehel tér – Nyugati pályaudvar közti szakaszának megépítése. A Nagykorutat elérő két hosszabbítás a tervidőszak végére összeköthető, így kialakítva Dél-Buda és Észak-Pest közti közvetlen felszíni, kötöttpályás összeköttetést. A projekt Kohéziós Alap fejlesztésként (is) indokolt.
- A fenntartható városi közlekedés kulcsterületei az energiahatékonyság növelő, illetve környezetbarát rendszerek fejlesztését célozzák meg; indokolt a budapesti **trolibuszhálózat fejlesztése** (pl. az új északi Duna parti területek kiszolgálására), kapcsolódó járműbeszerzéssel együtt.

Lakó- és közterületi rehabilitáció felgyorsítása

A főváros élhetőségének és nemzetközi szerepének biztosítása érdekében ki kell alakítani egy olyan rehabilitációs stratégiát, amely a jelenlegi struktúra (a társasház felújítás támogatásának dominanciája) helyett nagyobb hangsúlyt helyez a területi alapú komplex rehabilitációs megközelítésre és a közterületi rehabilitációra. Ezek lehetséges célterületei:

- Belváros, ahol a cél a térség egységes elvek mentén való megújulásának biztosítása komplex megközelítés alkalmazásával, a parkolási, forgalomcsillapítási, épületfelújítási, kiskereskedelem fejlesztési elképzelések harmonizálásával
- Átmeneti zóna hanyatló lakóterületei, ahol a cél a szociális városrehabilitációs program beindítása a kooperációra kész kerületekkel, a teljesen szegregált városszerkezet elkerülése érdekében
- Külső kerületek központi részei, ahol a cél a rehabilitáció eszközeivel hozzájárulni az alközponti jelleg, forgalomcsillapítás, stb. kialakításához.



- Lakótelepek, ahol a cél rehabilitációs akcióprogramok meghirdetése az állami programokhoz kapcsolódóan, a kerületekkel szoros együttműködésben.

Főként a múlt század elején épült városrészekben akut probléma a leromlott épületállomány kezelése, rekonstrukciója. A 7 éves tervben ugyan megjelenik az épületállomány rekonstrukciója is a városrehabilitációs keretben, de ennek forrása elenyésző. Az elkövetkező programozási időszak uniós forrásaira nagyobb eséllyel pályázhatnak majd a kerületi szövetségek, melyek többféle területi formában (külső, belső, gyűrű) működnek és fognak működni.

Fentiek mellett indokolt egy elkülönített közterületi rehabilitációs program beindítása, amely elsősorban a nagy forgalmú közterületek – pályaudvarok, közlekedési csomópontok, aluljárók – rehabilitációjára irányulna annak érdekében, hogy a városlakók e gyakran használt terekben 'jól érezzék magukat'.

A középtávon megvalósítandó programelemek :

- A **belső városrészek koncentrált felújításának támogatása** (a társasházi és az akcióterületi rehabilitáció eszközeivel), **gyalogos belváros kialakítása**, elsősorban a turisztikai, ingatlanpiaci és kulturális szempontok alapján, pályázati rendszer keretei között. A jelenleg is létező városrehabilitációs keret stratégiai megalapozásával;
- **Akcióterületi városrehabilitáció kiterjesztése** és a kísérleti program tapasztalatai alapján való véglegesítése a város leginkább leromlott lakóterületeire (belső városrészek pereme, átmeneti zóna) való kiterjesztése pályázati rendszer útján;
- Közterületi rehabilitációs program beindítása a **nagy forgalmú közterületek – pályaudvarok, közlekedési csomópontok, aluljárók – rehabilitációjára**;
- **Köztisztasági program** - tekintettel a probléma ma tapasztalható jelentőségére megkülönböztetett figyelemmel kezelendő;
- **Szociális városrehabilitáció beindítása**
- A **külső kerületek központi részei** elsősorban közterületi jellegű **rehabilitációjának** pályázati úton való **támogatása**;
- A **nagy lakótelepek felújítására** vonatkozó, elsősorban állami kezdeményezésű kísérleti programok támogatása;

A város népességmegtartó képességének erősítése városias lakóterületek kialakításával

A Fővárosi Önkormányzat törvényi kötelezettségéből eredő szerepköre a lakáspolitikai terén erősen korlátozott. Ennek ellenére a főváros nem mondhat le a lakhatás feltételeinek javításáról, hiszen a sok év óta erős szuburbanizációs folyamatok következtében a város népességének aktív rétegei költöznek el, ami egyrészt tényleges anyagi (adóbevételben, fogyasztásban lemerhető) veszteséget okoz a városnak, másrészt az elköltözöttek ingázása a környezeti feltételek jelentős romlásához vezet.

A Fővárosi Önkormányzat, koordinatív szerepét kihasználva, a kerületeken túlmutató érdekeire alapozva több proaktív, közvetlen feladatait meghaladó lépést is kell tennie, melyekkel hozzájárul a város élhetőségének biztosításához, és az egészségesebb, kiegyensúlyozottabb térszerkezet kialakításához.

A középtávon megvalósítandó programelemek :

Városias lakóterületek kialakításának elősegítése fővárosi tulajdonú földterületeken PPP konstrukcióban: alternatíva biztosítása a szuburbanizációval szemben, városias, de nem túlszűfolt



beépítés leszabályozásával és terület-előkészítéssel (akár területvásárlással és közművesítés utáni értékesítéssel). Ilyen lehetőségek adódnak a fővárosi tulajdonú Csepeli szigetcsúcson és a III. kerületi Mocsáros-dűlő területén, illetve területvásárlással a város számos más helyén. A Fővárosi Önkormányzat aktív fellépésére azért (is) szükség van, mert egyre kevesebb az átminősítés nélkül városias lakásformákkal beépíthető területek mennyisége Budapesten. A területek kiválasztásánál a közműfejlesztés költségei mellett döntő szempont kell legyen a tömegközlekedés feltételeinek kialakíthatósága.

A komplex hulladékgazdálkodás rendszerének fejlesztése

A hulladékgazdálkodás az egyik olyan terület, amelyben komoly lemaradása van hazánknak a régi uniós tagországokhoz képest, mind az infrastruktúra, mind a lakossági szokások tekintetében. A komplex hulladékgazdálkodás és azon belül a szelektív hulladékgyűjtés teljes körű megvalósítása, az európai uniós elvárások teljesítésén túl is elemi érdeke Budapestnek. Az Fővárosi Hulladékgazdálkodási Terv alapján a Fővárosi Önkormányzat is részt vesz a rendszer kiépítésében. 2003. novembere óta folyamatosan növekszik a szelektív hulladéklerakó szigetek száma (jelenleg mintegy 350 db üzemel), de ez még messze elmarad a 2500 darabos, kívánt lefedettségtől. A szelektív gyűjtés fontosságát az is indokolja, hogy a települési szilárd hulladék kétharmada a háztartásokból származik és annak térfogata – a csomagolóanyagok miatt – évről éve növekszik.

A középtávon megvalósítandó programelemek :

- Lakossági **hulladékgyűjtő szigetek** (2008-ig legalább 2000 darab), és **hulladékudvarok** (a jelenlegi 14 darab mellett további 20) **kiépítésének folytatása**;
- **Szelektív gyűjtés háttérintézményének kiépítése**, válogatás, újrahasználat és újrahasznosítás rendszerének kidolgozása és működtetése, többek közt a jelenlegi és leendő betétdíjakból származó bevételekből;
- Városi és városkörnyéki **illegális lerakók felszámolása**, a szankcionálás hatékonyabbá tétele, törvényi szigorítás, szemétkommandó alapítása, felhagyott lerakók zöldterületként való rekultivációja. Építési hulladék kezelésének egységes szabályozása;
- **Pusztazámori lerakó további fejlesztése** az előírásoknak megfelelően;
- **A lakosság környezettudatosságának javítása** tájékoztató programok indításával, közintézményekben, iskolákban, óvodákban, és a médiában. Takarékos és környezetbarát fogyasztásra nevelés, érdekeltségi rendszer kialakításán keresztül is.

Távfűtési rendszer korszerűsítési programja

A budapesti távhőszolgáltatás – csakúgy, mint bármely vidéki városban – az egyedi gázfűtéshez képest jelenleg komparatív hátrányban van, magasabb árakon biztosítja a hőt, több okból: a költségeket nem megfelelően tükröző gázár rendszer, a kevésbé hatékony hőtermelés, a magas fenntartási költségek miatt. Az összehasonlításokhoz képest magas távhő árak szociális feszültséghez vezetnek, és hosszabb távon növelhetik a rendszerről való leválások számát, amely a fix költségek állandó volta miatt tovább rontják a távhőszolgáltatás versenyképességét.

A negatív spirált eredményező folyamatba tehát környezetvédelmi és szociális megfontolások miatt egyaránt be kell avatkozni. A probléma

A távhő versenyképessége szempontjából alapvetőnek tekinthetők a gáztarifa rendszerben történő változások, amelyek révén a távhő szolgáltatáshoz felhasznált gázmennyiség az EU –ban alkalmazott megoldások szerint a költségeinek megfelelően árazódik be (amire a remények



szerint középtávon sor kerül). Ezen felül azonban a versenyképesség szempontjából elengedhetetlen további beruházások megvalósítása is.

A modernizációnak alapul szolgálhat az EU 2007 utáni kohéziós politikája, amely szerint a Kohéziós Alap forrásaiból 2007 után energiahatékonysági projektek is részesülnek. A részletes szabályozás még nem készült el, de valószínűsíthető, hogy a távhő rendszerek korszerűsítése és a kapcsolt energiatermelésre való átállás EU támogatásban részesíthető majd.

A középtávon megvalósítandó programelemek :

- **Kapcsolt hőtermelésre való átállás** (kogenerációs erőművek telepítése a Főtáv saját fűtőműveiben, és a Budapesti Erőmű Rt. erőműveiben), valamint a rendszerek összekötése révén a hulladékhő optimális felhasználása;
- **Primer rendszerek korszerűsítése** (a korszerűsítés elsősorban a hőközpontokra vonatkozik, és csak műszakilag szükséges mértékben a csőhálózatra – ez utóbbinak a cseréje csak a hőveszteség miatt nem rentábilis);
- **Szekunder rendszerek korszerűsítése** (A távhő rendszerek presztízsének növelése, a kintlévőségek csökkentése, és a szociális feszültségek mérséklése érdekében a fogyasztói oldalon mérhetővé kell tenni a fogyasztást, és javítani kell az épületek energiafelhasználási paramétereit.)

Budapest kulturális életének dinamizálása, decentralizálása és demokratizálása

Budapest kulturális élete igen sokszínű, évente számos fesztivál, kisebb-nagyobb kulturális esemény, koncert, előadás, kiállítás várja az itt lakókat és az ide látogatókat. Az elmúlt évtized során a programskála folyamatosan bővült, a felkínált lehetőségek állandóan színesedtek. Megjelentek új, hiánypótló intézmények is - mint az A38 hajó vagy a Trafó - Kortárs Művészetek Háza - amelyek az addig színterét kereső kortárs kultúrának igyekeztek otthont adni. Mindeközben az állami és fővárosi támogatások mellett a magántőke is egyre nagyobb arányban jelent meg a kulturális piacon, befektetőként és szponzorként egyaránt.

A pozitív átalakulást azonban beárnyékolja, hogy a kulturális fogyasztók köre, a különböző felmérések tanúsága szerint, meglehetősen szűk a fővárosban. A széles kínálat ellenére a lakosság döntő többsége ma inkább otthon marad, és részben anyagi okokból részben pedig a megszólítotttság hiánya okán, nem vesz részt Budapest kulturális életében.

Éppen ezért kiemelt célkitűzés a kulturális fogyasztás demokratizálása Budapesten, minél szélesebb rétegek, különböző korosztályok bevonása a programokon és eseményeken való részvételbe. Ehhez elengedhetetlen a területi diszparitások feloldása, a programok – legalább részleges - területi decentralizálása, lehetőséget teremtve a különböző városi alközpontok kulturális funkcióinak erősítésére illetve kialakítására. A kultúrát fogyasztók bázisának erőteljes szélesítése pedig hosszú távon járul hozzá a város kulturális életének felpozícionálásához, kulturális dinamizmusának erősítéséhez.

A fentebbi célok elérését nagyban megkönnyítené, ha a főváros megnyerné az Európa Kulturális Fővárosa programsorozat rendezési jogát. A pályázat kidolgozása folyamatban van, a 2005. augusztusában beadandó pályázat elbírálása 2005. végére várható.

A Budapest pályázatában szereplő programsorozat alapvető szándéka (Víz, város és kultúra címszóval), a városiak és a városi környezet, az épített és a természeti környezet viszonyának fókuszba állítása. A pályázat két jelentős nagyberuházást tartalmaz: egyrészt az Óbudai Gázgyár területének részleges revitalizálását és rekreációs célú hasznosítását, másrészt a Közraktárak területén egy vegyes hasznosítású – kulturális és kereskedelmi – terület kialakítását. Mindkét nagyberuházás – éppen a Duna közvetlen közelsége kapcsán – kitűnően illeszkedik a



programsorozat témaköréhez. Amennyiben Budapest pályázata nem részesül kedvező elbírálásban, a két említett terület PPP alapú átalakítása akkor is napirenden kell, hogy maradjon.

A Kulturális Év esetleges megrendezése mindenképpen jelentős feladatokat ró a fővárosra és a többi közszereplőre (kerületek, városkörnyéki térség, régió, csapágyvárosi gyűrű) kapcsolatuk fejlesztésében, amire sikeres pályázat esetén külön koordinációs kapacitásokat kell kiépíteni. Ezek létrehozása azonban hosszabb távon is hatványozottan segítheti a fővárosi metropolisz térség hatékonyabb működését, és óriási lehetőséget jelentene a város és a régió szimbolikus, kultúrán keresztül megvalósuló 'újraegyesítésére'.

A középtávon megvalósítandó programelemek :

- **Budapest 2010 – Európa Kulturális Fővárosa** programjának megvalósítása, amennyiben a főváros elnyeri a rendezés jogát.
- **A Budapest 2010 – Európa Kulturális Fővárosa pályázati anyag főbb programpontjainak megvalósítása** abban az esetben is, ha végül a főváros nem kapja meg a lehetőséget a rendezvénysorozat megszervezésére. (PI. Gázgyár és Közraktárak PPP alapú átalakítása)
- **A már meglévő kulturális nagylétesítmények közterületeinek felújítása**, a kulturális kínálat térbeli hálóvá való szervezése (a frekventált közterületek felújítása részét képezi a Városfejlesztési Program Magprogramjának, tehát mindenképpen megvalósul, de a Kulturális Főváros cím elnyerése esetén rövidebb határidő alatt kell megvalósítani a beruházásokat).
- **A művelődési házak szisztematikus revitalizációja**, elősegítve a városi alközpontok kulturális vonzerejének növelését és a jelenleg nem kultúra fogyasztó rétegek kulturális aktivitásának növelését.
- **Az agóra program** beindítása – kapcsolódva a kulturális nagylétesítmények közttereinek felújításához – ami elősegíti a különböző típusú városi terek – piacok, templomok vagy éppen intézmények előtt – megújulását és igazi találkozási ponttá válását, hogy elfoglalhassák méltó helyüket a városi köz-illetve kulturális életben.
- További kulturális programok és fesztiválok szervezése illetve intézmények támogatása azzal a céllal, hogy Budapest a Közép-Európai régióban önmagát, mint **a kortárs és alternatív kultúra egyik bázisát** pozícionálni tudja.
- A mindennapi élet kultúráját megjelenítő „**Hegy program**” (amely szerint, ha Mohamed nem megy a hegyhez, akkor a hegy megy Mohamedhez, tehát amennyiben a városlakók nem látogatják a kulturális rendezvényeket, akkor a mindennapi életükbe kell belecsempészní a kultúra elemeit). A mindennapi élet kultúráját biztosíthatja például a minősített zenészek számára engedélyezett térzene, a közlekedési eszközökön és városi tereken megjelenő kulturális „nyomok” – versek, idézetek, performance-ok.
- **Az erős kulturális identitást hordozó városrészek** revitalizációja során előtérbe helyezett kulturális hangsúly. Ez elsősorban a kiemelt fejlesztési térségek közül a belvárosi zsidónegyedet, és az átmeneti zónában lévő Magdolna negyed környékét érinti, ahol a zsidó illetve cigány kultúra erősítése a terület átalakításának egyik kulcsává válhat.



A zöldfelületi ellátottság növelése, térségi zöldövezet-fejlesztés

Az élhető Budapest egyik legfontosabb célkitűzése, hogy környezettudatos város legyen, amely a páratlan geográfiai adottságait a jelenlegi tendenciáktól eltérően nem éli fel, hanem a környezet és az ember kapcsolatát felértékelve próbálja megőrizni, sőt növelni lakosságát, illetve visszaszorítani a környezeti ártalmak kibocsátó forrásainak mértékét. A zöldfelületek arányának növelése egyfelől a meglévő „zöldvagyonnal” való gazdálkodás kérdése, másfelől a szabályozás erősségének és hatékonyságának megtestesülése. Az a város, régiós tér, amelyik a gazdasági, a rövidtávú motorizációs és az ingatlanspekulációs igényeit a környezet rovására elégíti ki, középtávon elveszíti a lakosságának egy részét mind az élhető területek lecsökkenése, mind a közvetlen károsító hatások miatt.

Budapest beépített hegyei, a beépülő és motorizációs csatornákkal övezett város-Duna kapcsolatok, a beszürkülő-átminősülő zöldfelületek, az elhanyagolt parkok, közterek, vízfolyások (pl. Rákos-patak) együttesen állítják ki Budapest kórképét. Ahogy a híres „Zöld Zugló”, mint Budapest egyik leginkább zöld kerülete, egyre inkább besűrűsödik, és elszürkül, úgy a hegyvidéki és agglomerációs települések is, amelyek pedig a város tüdejeként funkcionáltak, mind inkább elveszítik ezt a képességüket.

Középtávon feltétlenül szükség van Budapest ökológiai szempontokat is figyelembe vevő érdekérvényesítő-képességére, és együttműködésre az agglomerációs településekkel a „még menthető” zöld mozaikdarabok megőrzésére, a szabályozásban való megjelenítésükre.

Budapest (és a fővárossal együtt a Közép-Magyarországi Régió is) sikeres pályázat esetén házigazdája lesz a Budapest Kulturális Fővárosa 2010-es rendezvényeinek, amelyben az ökológiai szempontok, a város környezeti élhetősége a legfőbb célkitűzések egyike.

A középtávon megvalósítandó programelemek :

- **Városi parkok, terek, játszóterek, szabadidős helyszínek minőségi és mennyiségi fejlesztése**, a funkciógazdagság és a vonzerő szintjeinek fokozása (pl. Orczy Kert fejlesztésével);
- **Csepel-Észak nagy park** a Központi Szennyvíztisztítóhoz és a beépülő északi szigetcsúcshoz kapcsolódóan **általános zöldfelületi rekonstrukció**;
- **A Duna megközelíthetőségének javítása**, a budai alsórakpart megújítása a Világörökség helyszínek megfelelően és az ökológiai szempontok figyelembe vételével,
- **A BAFT eredményes érdekérvényesítő és szabályozó funkcióinak erősítése a térségi zöldfelületi rendszerek megőrzésében, mennyiségük növelésében**. A térségi szereplők egyeztetéseinek előmozdítása (város kontra agglomeráció, intenzív gazdasági aktivitást eredményező beruházások kontra ökológiai értékőrző „zöld” szemlélet). Kompenzációs alapuló Zöldgyűrű program kidolgozása;
- **A rehabilitációs területek zöldfelületi ellátottságának növelése**;
- **Fővárosi és agglomerációs kisvízfolyások környezetének rendezése**, mintaprojekt megvalósítása (pl. Rákos-patak);
- **Barnamezős területek egy részének belső zöldgyűrűvé alakítása**, új beruházásokhoz kötődően zöldfelületi elemek létrehozása (pl. Észak-Csepel, Dél-Budapest program);
- **Fasortelepítés** az egész főváros területén
- **Ráckeve-Soroksári Dunaág, rekreációs fejlesztései a Beszédes Program részeként**



BUDAPEST, A HATÉKONY VÁROS ÉRDEKÉBEN

Az innovativitás, a tudásváros funkció erősítése

Kelet-Közép-Európában egyre jobban körvonalazódnak a nagyvárosi térségek fejlődési irányai. Ebben a kontextusban Budapest – bár kivételesen jó geopolitikai pozícióval rendelkezik – egyelőre nem tudta teljes mértékben kihasználni meglévő előnyeit.

A ma virágzó jóléti társadalmak sikerét megalapozó oktatás jelentőségét nem lehet eléggé hangsúlyozni. Jelen program a tudás-alapú gazdaság kulcs-intézményeire koncentrálna, amelyek a leginnovatívabb termelési tényező, a tudás felkarolásával a legmagasabb hozzáadott értéket képesek hosszú távon is biztosítani a város fejlődéséhez. A nagyrészt állami és magán szerepvállalást igénylő programokban a város vezetése – mint azt a középtávú gazdasági programban is hangsúlyoztuk – a háttér-infrastruktúra (tömegközlekedés) megteremtésével, illetve koordinatív, közvetítő, szervező erejével képes és kell, hogy előmozdítsa a folyamatok gördülékenységét.

A középtávon megvalósítandó programelemek :

- **Fővárosi Stratégiai Fejlesztési Csoport létrehozását** követően, a működésének kiterjesztése a gazdaságfejlesztési és tervezési kérdések koordinálására, közlekedési és egyéb ingatlanfejlesztési nagyprojektek fővárosi oldalról történő előkészítésére, koordinálására;
- **Innovációs erőforrások fejlesztése:** "Tudásváros": **az egyetemi** (tudományos), **a versenyszféra** (gazdaság) **és az önkormányzati szféra közötti fővárosi közvetítés**, illetve részvétel a párbeszéd és a partneri kapcsolatok kialakításában;
- **Húzó klaszterek erősítése**, tudományos park és technopolisz fejlesztések támogatása. (Minta a már létező Infopark, különösen annak eredeti koncepciója, illetve a barnamezős területet felhasználó Graphisoft informatikai cég);
- A közlekedési infrastruktúra rendszerének átgondolása abban a tekintetben, hogy a potenciális **tudásbázisok tömegközlekedéssel jól elérhetők legyenek** – pl. Gázgyár területe, Infopark területe;
- Fővárosi közreműködés és „jelképes” támogatás a **Budapesti Konferenciaközpont** „helykiválasztásában” és megépítésében.

Kis és középvállalkozások (KKV) fejlődésének elősegítése, tudatos gazdaságfejlesztés

A főváros anyagi jólétét, fejlődését, és lakóinak megélhetését jelentős részben a magánszféra biztosítja. Ezen belül számottevő arányt képvisel a kis- és középvállalkozások aránya, melyek versenyhelyzete meghatározó az egész város működésére, dinamizmusára nézve.

A jövőben lényegesen aktívabb és tudatosabb gazdaságszervező tevékenységre van a Fővárosi Önkormányzatnak szüksége ahhoz, hogy a már meglévő adottságait pozitív eredményekké változtassa. Ehhez járulnak hozzá a következőben felsorolt intézkedések, melyek főleg szervezési, koordinációs, marketing feladatok végrehajtását jelentik, melyek nem annyira anyagi, mintsem humán erőforrás igényűek.



A középtávon megvalósítandó programelemek :

- A **KKV-k telephely problémáinak megoldását segítő módszerek, eljárások kidolgozása**, beépítése a Fővárosi Önkormányzat ingatlanpolitikájába (ipari parkok kialakítása, hozzá kapcsolódó közlekedési infrastruktúra fejlesztése);
- **Beszállítói tevékenység támogatása;**
- A főváros gazdasági erősségét képviselő **vállalkozói szféra érdekeinek képviselése a városvezetés diplomáciai szereplései alkalmával:**
befektetői partnerkeresés és külföldi városokkal való gazdasági együttműködésben történő közreműködés;
- Együttműködés a **KKV-k már bevált finanszírozási eszközeinek továbbfejlesztése** érdekében (Budapesti Vállalkozásfejlesztési Közalapítvány - Mikrohitel és Budapesti Kisvállalkozói Hitel programja);
- Egyeztetés a **magasabb szintű, régiós gazdasági partnerség** kialakítása érdekében (pl.: iparűzési adó harmonizáció);
- **Európai uniós** vállalkozás-fejlesztési, tapasztalatcsere-, és partner-közvetítői projektekben, **programokban való aktív közreműködés** (anyagilag hozzájárulással) a versenyképesség javítása céljából, főként az innovációt megtestesítő vállalkozásokat segítő;
- A **szakképzés** (következő programpontra) **céljainak megvalósítása** jelentősen hozzájárul a vállalkozói háttérfeltételek (naprakész tudású, adaptív munkaerő) biztosításához.
- **Inkubátorház-program a kutatás-fejlesztésben tevékeny kis-, és középvállalatok számára** a meglévő Infopark és a leendő hasonló profilú technopoliszok területén;

A szakképzési struktúra átalakítása, a tudásgazdaság igényeihez igazítása a budapesti agglomerációra is kiterjedően

A jelenlegi képzési struktúrában a továbbtanuló diákok a gimnáziumok, a szakközépiskolák és a szakiskolák között választhatnak. Napjainkban az érettségit nyújtó intézményeket részesítik előnyben, a szakiskolákat jobbra a legrosszabb átlagot (2-es, 3-as) teljesítők választják, de az utóbbi években a felére csökkent Budapesten az ilyen iskolákba jelentkezők száma. Budapest és Pest megye területe, jórészt az agglomerációt tekintve, a munkaerő-áramlás és a szakképzés szempontjából is összefüggő területnek tekintendő. A szakképzés az egyik leginkább „régiószempontú” témakör a KMR területén. A fővárosban található a legtöbb szakképző intézmény, és itt helyezkednek el jórészt a szakképzettséget igénylő beruházó, kereskedelmi és szolgáltató cégek, üzemek is. Pest megyében ugyanakkor olyan intézmények is találhatóak, amelyek országos szinten egyedülállóak. A szakiskolák felszereltsége sok esetben igen kedvezőtlen, a KMR-ben mindössze az iskolák 3-6%-a tekinti magát kiválóan felszereltnek, és közel 30%-a közepesen felszerelt.

Az utóbbi években egyre több vegyes funkciójú szakközépiskola jelent meg (gimnáziumi oktatást is folytatva), ugyanakkor kerületi gimnáziumok – a fenntartó működtetési problémái miatt – a Fővárosi Önkormányzathoz kerültek, ezzel megnehezítve az átjárhatóságot, a képzési kínálat és a fenntartói kötelezettségek átláthatóságának kérdéseit. Pest megye és Budapest szakképzés-fejlesztési terveit alapul véve készült a KMR Középtávú Szakképzés-fejlesztési terve, amely célja, hogy az érdekeket, a lehetőségeket a racionális működtetés és az uniós lehetőségek szempontjából is vizsgálja, és javaslatokat tegyen a fenti problémák enyhítésére.



A Fővárosi Önkormányzat számára alapvető fontosságú, hogy regionális szinten, a térségi, a kerületi, a magán és az egyházi intézményekkel megfelelő kapcsolatban álljon, és egyfajta koordinatív szerepet vállaljon a (hiány)szakmák, a képzési lehetőségek, az intézményi kapacitások, valamint az utánkövetés funkcióit tekintve. A főbb problémák, amelyekre regionális szinten kell választ keresni, az alábbiak: szakképzés-szerkezet és a gazdaság igényei közti szakadék; széttagolt intézményi és fenntartói rendszer; párhuzamos képzések; gyakorlatorientáció hiánya; finanszírozási problémák; a Munkaerő-piaci Alap támogatási fejlesztéseinek alacsony hatásfokú hasznosulása; a felnőttképzés hatékonyságának és a vállalat paramétereinek elmaradása.

A középtávon megvalósítandó programelemek :

- A 2004-2006-os **Nemzeti Fejlesztési Terv szakképzést és munkaerő-piaci kérdéseit érintő lehetőségek kihasználása** együtt a térség szereplőivel. Koordinált részvétel a pályázatokon (pl. térségi integrált szakképző központok). A 2007-2013-as időszakra a Régió valamennyi érintett szereplője által elfogadott Középtávú Szakképzés-fejlesztési Terv prioritásainak megvalósítása;
- A szakképzés tartalmi megújítása az **egész életen át tartó tanulás** és a munkába állás kedvező lehetőségei érdekében;
- A **munkaerő-piac és a szakképzés összehangolása**, változáskövetés és visszajelzés rendszerének megteremtése (szakmacsoportonkénti hálózatracionalizálás, gyakorlati alapozó képzés erősítése, a speciális képzések termelőszektor irányában történő átvitele);
- Regionális szakképzési érdekegyeztetés, közös tervezés.

A közigazgatás, az oktatás és a könyvtárhálózat informatikai háttérének fejlesztése

Az utóbbi tizenöt év tapasztalatai bebizonyították, hogy amelyik nagyváros nem alkalmazkodik az információs kor támasztotta kihívásokhoz, az menthetetlenül lemarad a nemzetközi versenyben. Az internetes közigazgatás, ha ésszerű rendszerben működtetik, időt és pénzt takarít meg, s ezzel csak hozzájárul a város, mint gépezet olajozott működéséhez.

Budapest a szélessávú európai gerinchálózat tagjaként fontos része a világhálóknak, s a jól felkészült hazai szakembereknek és az üzleti háttérnek köszönhetően lépést is tart a technikai követelményekkel. A lemaradás sokkal inkább a felhasználói oldalon van, annak is több szegmensében: egyrészt a lakosság számítógép-, és internet-ellátottsága, másrészt a használathoz szükséges alapvető számítógépes ismeretek és nyelvtudás terén. A világháló anyanyelve az angol, s bár egyre gazdagabb a magyar nyelvű oldalak kínálata, a virtuális világában igazából a lényegét jelenti a külvilág felé való nyitás, melynek alapfeltétele a nyelvismeret.

Mindkét szempontból (számítástechnikai-, és nyelvismeret) fontos szerepet kapnak azok az intézmények, amelyek a fenti, humán oldali feladatokat látják el, azaz az iskolák, és egyéb művelődési intézmények, pl. könyvtárak. Az internet és mindaz a multimédiás infrastruktúra, amely a számítástechnikához kötődik az adaptív, könnyen konvertálható tudás leginnovatívabb forrása lehet.

A középtávon megvalósítandó programelemek :

- **e-Közigazgatás rendszerének továbbfejlesztése;**
- **Egységes térinformatikai rendszer kiterjesztése az összes kerületre**, uniós források igénybe vételével;



- **Szabó Ervin Könyvtár hálózatának fejlesztése:** multifunkcionális, minden korosztály számára programot kínál, nyitott könyvtárhálózat kialakítása. Fizikai infrastruktúra fejlesztése (számítógépek, oktató szoftverek) és a kiszolgáló személyzet felkészítése, oktatási programok szervezése mind a számítógép-, és internethasználat, mind az idegen nyelv terén;
- **Kreatív oktatási programok indítása** fiataloknak az iskolákban és más művelődési intézményekben, illetve ezek kínálatának bővítése;
- **e-Learning** – internetes távtanulás formáinak megismertetése és fokozatos kiterjesztése a lakosság minél szélesebb körére – főleg a Fővárosi Önkormányzat fenntartása alatt működő intézményekben. “Virtuális iskolák” építése, hasonlóan a Mindentudás Egyeteme koncepcióhoz;
- **Intézményi honlapok**, és egyéb tartalomszolgáltatási fejlesztések: Budapest és a kerületek önkormányzatainak és egyéb intézményeinek, informatív, tetszetős, és folyamatosan frissített honlapjainak kidolgozása és működtetése.

Turisztikai fejlesztések

A turizmus, mint iparág jelentősége a belőle származó jövedelem (visszaforgatott fejlesztési forrás) és a munkahelyteremtés folytán nem csupán városfejlesztési, hanem nemzetgazdasági tekintetben is kiemelkedő. A Program kapcsán elinduló fejlesztések egyben a főváros turisztikai vonzerejét is növelik, így automatikusan adódik, hogy a beruházások kivitelezésekor a turisztikai szempontokra is figyelemmel kell lenni.

A turizmus élénkülését célzó legfontosabb programelemek egy része megtalálható a Program egy-egy térbeli, vagy tematikus fejezeténél. Ilyen például a **turistafogadás feltételeit javító** tömeg- és egyéni közlekedés infrastrukturális fejlesztése, továbbá a repülőtér jobb bekapcsolása a városi közösségi közlekedésbe a Ferihegyi gyorsvasúttal. Továbbá ide sorolható a konferenciaközpont is a tudásvárosról szóló fejezetben. Külön kell azonban említeni, hogy az idegenforgalmi információ-szolgáltatás komoly fejlesztésre szorul, melynek keretében többek közt ingyenes, naprakész turistatájékoztató promóciós anyagokra, térképekre van szükség.

A **turisztikai vonzerőt** jelentő legfőbb látványosságokat, mint például a világörökség részét képező helyszínek (Várkert Bazár, Gellérthegy, Budai Vár, stb.) állagmegóvása, illetve rekonstrukciója szintén kiemelt feladat. Az európai, sőt világviszonylatban is kuriózumot jelentő fürdővárosi arculat továbbfejlesztése és népszerűsítése, a Belváros újraélesztése szintén alapvető elemei a város kiaknázható erősségeinek, csakúgy, mint a már ismert és a jövőben rendezendő kulturális rendezvények (Tavaszi Fesztivál, Sziget Fesztivál, potenciálisan az Európa Kulturális Fővárosa év programsorozatának megrendezése 2010-ben). Mindemellett szükség van olyan turistavonzó attrakciókra is, melyek egyediségükkel emlékeztetnek maradtak.

Ahhoz, hogy a turizmust segítő **intézmények** gördülékenyen működjenek, arra is szükség van, hogy kiépüljön, illetve bővüljön az intézményrendszer, valamint az is fontos, hogy képzett, nyelveket beszélő munkaerő szervezze a feladatokat ebben a kibővített információs irodahálózatban.

A „Budapest főváros turisztikai stratégiája és fejlesztési programja 2010-ig” című szakmai anyag alapján a turisztikai marketing hangsúlyos részét képezi az a szemlélet, amely Budapestet egy jól ismert **márkanévként** („brand”-ként) próbálja bevezetni a hazai, illetve nemzetközi köztudatba, ezzel segítve a főváros jól megragadható imázsának, identitásának kialakítását.



A középtávon megvalósítandó programelemek

- **Idegenforgalmi információ-szolgáltatás** és kapcsolódó marketing tevékenységek a fővárosi turisztikai értékekre vonatkozóan; promóciós eszközök, tájékoztató irodák számának bővítése - turisztikai városmarketing
- A városban való **tájékozódást általánosságban elősegítő beavatkozások**:
 - o Közlekedési eszközök belső tájékoztató rendszereinek javítása
 - o Városi közterületek és középületek egységes tájékoztató rendszereinek kialakítása, a meglévő elemek fejlesztése
- **Nemzetközi hajóállomás funkcióinak minőségi biztosítása** a hozzá kapcsolódó kiszolgáló háttér-infrastruktúra fejlesztéssel
- **Fürdőfelújítások és -fejlesztések** és a fürdők turistabarát szolgáltatásainak kiterjesztése és kapcsolódó marketing; (A magántőke és a Budapest Gyógyfürdői és Hévízei Rt. együttműködésével)
- **Kiemelt turisztikai látványosságok** és a városmag egyes területei idegenforgalmi vonzerejének növelése a kiskereskedelem fejlesztésével, a forgalomcsillapítással, közterületi revitalizációval (különös tekintettel a pesti Belvárosra).

A kiskereskedelmi tevékenység élénkítése

A kereskedelmi tevékenységek legnagyobb része a magántőke aktivitásához kötött, azonban a jelenleg is tapasztalható anomáliák – a belső városrészek főbb útvonalai mentén a kereskedelmi tevékenységek elsorvadása, a külsőbb városrészek túlméretezett, kihasználatlan bevásárló komplexumai – arra engednek következtetni, hogy a közszférának áttételesen szerepe van a kiegyensúlyozott, és mindenki által elérhető kereskedelmi hálózat kialakításában.

Ez a szerep részben szabályozási jellegű – bérbeadások rendszere, nagy bevásárlóközpontok letelepedésének korlátozása – részben pedig infrastrukturális jellegű: a vonzó városi környezetben a kereskedelmi forgalom is élénkül.

A középtávon megvalósítandó programelemek

- **A belvárosi kiskereskedelem újjáélesztése** – bevásárló, sétálóutcák a Kiskörúton belül, a Nagykörút, a Rákóczi út és a Kossuth Lajos utca kereskedelmi jelentőségének visszaállítása (A kereskedelem felélénkítése a területen komplex, city-marketingen alapuló, a teljes területre vonatkozó rehabilitációs, forgalomcsillapítási és közvetlen kereskedelemfejlesztési beavatkozásokkal lehetséges.)
- Az **intermodális csomópontokon, átszállóhelyeken** kialakítható korlátozott méretű bevásárló létesítmények kialakítása – döntően a magántőke révén, a MÁV és a BKV létesítményeinek bevonásával
- A kiskereskedelem koordinált fejlesztése szabályozási típusú elemeken keresztül – a kerületek és a főváros közti szoros együttműködés révén

Főbb közútfejlesztések – új hálózati elemek létrehozása

A Program hangsúlyos elemei a hiányzó közúti fejlesztések megvalósítása. A legjelentősebb úthálózati elemek a kiemelt fejlesztési térségeknél szerepelnek (pl. Körvasúti körút), de a zónákon kívüli közútfejlesztések (új elemek) Budapest Közlekedési Rendszerének Fejlesztési Terve alapján az alábbiak:



A középtávon megvalósítandó programelemek :

- **Hiányzó budai úthálózati elemek:**
 - o Körvasúti körút a 10-es útig
 - o Budai tehermentesítő elkerülő utak (Kiscelli utca – Váradi utca összekötése, hidegkúti kapcsolat, hidegkúti elkerülő utak)
- **Meglévő elemek fejlesztése a budai oldalon:**
 - o 10-es számú főút bevezetése (Városhatár – Pomázi út)
 - o Budai alsórakpart városképbe illő, alagútban megépítendő változata
 - o Andor utca kiszélesítése
- **Hiányzó pesti úthálózati elemek:**
 - o Körvasúti körút az M3-ig
 - o Körvasúti körút déli szakasza
 - o Külső kerületi körút (Soroksári elkerülő út – Nagykőrösi út – Helikopter utca)
- **Meglévő elemek fejlesztése a pesti oldalon:**
 - o Váci út északi szakaszának (Fóti út, 2-es sz. út bevezetése) kiszélesítése
 - o Csömöri út - Drégelyvár utca szélesítése (44-es villamos Körvasút feletti átvezetése a 4-es metró megvalósításának függvényében)
 - o Ferihegyi repülőtérre vezető út átépítése
- **Útfelújítások (minőségi kátyúprogram)** elsősorban a tömegközlekedéssel rendelkező fővárosi és a tömegközlekedéssel rendelkező kerületi utcaszakaszokon.

Városrehabilitáció a barnamezős területeken

Az átmeneti zóna közös problémája, de egyben lehetősége is a volt ipari, MÁV és honvédelmi területek hasznosítása. Ezekben az esetekben általában két tényező okozza a legnagyobb problémákat: egyrészt sok helyen a szétszabdalt tulajdonosi struktúra nehezíti, illetve lehetetlenné teszi az érdekegyeztetést, másrészt a kármentesítés jogi, felelősségi és anyagi háttere (ki viselje a tetemes költségeket) okoz nehezen feloldható problémát.

A Fővárosi Önkormányzatnak elsősorban szervezés, koordináció útján kell segítenie abban, hogy a rozsdáövezeti rehabilitációban érdekelt szereplők között meginduljon a kommunikáció, és a közös érdekek alapján egyes területek újrahasznosítása valóra válhasson. A középtáv fontos feladata legalább egy területen a megvalósítás kísérleti program formájában való elindítása.

A középtávon megvalósítandó programelemek :

- **Az átmeneti zóna újrahasznosítható területeinek feltárása**, az újrahasznosítás feltételeinek számbavétele, a lehetséges partnerek körvonalazása (barnamezőzeti program készítése az érintett kerületekkel, kerületi szövetségekkel együttműködésben), a legfontosabb területekre a tervezettség megindítása és támogatása;
- **A barnamezőzeti újrahasznosítható területek környezeti kármentesítésének áttekintése** (kármentesítési kataszter készítése), a legfontosabb területekre az országos és EU támogatások elnyerése érdekében készítenő pályázatok támogatása;
- **Mintaprojektek megvalósítása, mindenképp az Óbudai Gázgyárra.**



BUDAPEST, A SZOLIDÁRIS VÁROS ÉRDEKÉBEN

A lakhatás szociális feltételeinek javítása

A Fővárosi Önkormányzat lakhatással kapcsolatos feladatai elsősorban a saját tulajdonú bérlakás állomány működtetésére, valamint a hajléktalan ellátás biztosítására terjednek ki. A tevékenység végzése során felfedezhetők nagyon jelentős innovatív elemek – pl. a hajléktalan ellátásban, vagy a kerületekkel közös bérlakás építésben – azonban szükség van arra, hogy ezek az innovatív kezdeményezések további lendületet kapjanak.

A középtávon megvalósítandó programelemek :

- **Bérlakás építés elősegítése** (a kerületekkel közösen), elkerülendő a rehabilitációs folyamatok nyomán elköltöztetendő lakosság túlzott területi koncentrációjának kialakulását;
- **A lakásfenntartási támogatási rendszer átalakítása**, olyan támogatási rendszer megteremtése, amelyhez a kerületeknek saját érdekükből adódóan megéri csatlakozniuk, így a rendszer egy fővárosi egységes szisztéma irányában tud átalakulni;
- **A hajléktalan ellátás modernizálása.**

Kórházi és szakorvosi ellátás regionális reformja

A Fővárosi Önkormányzat törvényben rögzített kötelessége a fekvőbeteg-ellátás biztosítása a főváros lakosai számára. Teszi ezt úgy, hogy a területén nemcsak fővárosi, hanem Pest megyei, állami, egyetemi, sőt magánintézmények is működnek. A Fővárosi Önkormányzat kooperatív viszonyt ápol ezen intézményekkel a Fővárosi Egészségügyi Fórum, valamint a Regionális Egészségtanács keretein belül.

A Fővárosi Önkormányzat az ellátási nehézségekkel terhelt, kórházcsődöktől veszélyeztetett helyzetből „előre kíván menekülni”, legalábbis ezt fogalmazza meg a Fővárosi Önkormányzat Egészségpolitikai Cselekvési Programja (2002). A Cselekvési Program egymásra épülő és konzisztens rendszert alakít ki, mely épít az országos egészségügyi reformra – amelynek megvalósíthatósága kérdéses – illetve a Közép-Magyarországi Régió önálló egységként való megerősödésére, amely szintén bizonytalan a jelenlegi helyzetben.

A középtávon megvalósítandó programelemek :

- **Regionális vezető kórházak kialakítása**, amelyek komplex, 24 órás szolgáltatást nyújtanak (6-8 intézmény, a Bajcsy Zsilinszky Kórház, a Szt. Imre Kórház, a Szt. János Kórház, az Uzsoki Kórház, a Jahn Ferenc Kórház, Péterfy Sándor utcai Kórház, Károlyi (Újpesti) Kórház);
- **Szakmai centrumok-alcentrumok kialakítása** (egy-egy szakellátás „csúcsát” jelentő intézmények definiálása, és infrastrukturális háttérének megteremtése) ;
- **A Fővárosi Egészségfejlesztési Alap forrásainak növelése** (a kerületi intézmények hatékonyságát növelő pályázati alapú támogatási rendszer pénzügyi lehetőségeinek bővítése).

Intézmények, közterületek és tömegközlekedési eszközök akadálymentesítési programja

Az akadálymentes környezet megteremtése az esélyegyenlőség eléréséhez vezető út egyik legfontosabb, fizikailag értelmezhető feladata. A budapesti intézmények, középületek, közterületek akadálymentesítésével kapcsolatban több felmérés is készült. Főként a belső



városrészek kerületeiről állnak rendelkezésre adatok, a külsőbb kerületekből kevesebb információ áll rendelkezésre.

2002-ben Fővárosi Cselekvési Programot fogalmaztak meg a fogyatékos fővárosi polgárok társadalmi beilleszkedésének elősegítésére. A program ügyszályonkénti bontásban taglalja többek között az akadálymentesítés terén elvégzett és elvégzendő feladatokat.

Elkészült az Akadálymentes útikalauz sérült embereknek c. kiadvány, amely egy egyszerű adatlap-rendszer segítségével felmérte több mint 800 fővárosi épület, létesítmény akadálymentesítettségi viszonyait. Útikalauzról lévén szó, főleg a frekvenciát intőzményeket vizsgálták. (A felmért épület és üzlet kategóriák a következők: szállók, kávéházak, gyógyszertárak, ügyeletet nyújtó kórházak és rendelők, éttermek, múzeumok, fürdők és uszodák, szórakozóhelyek, könyvtárak, turisztikai nevezetességek, bankok, posták, templomok, sportlétesítmények és bevásárlóközpontok). A Fővárosi Önkormányzat Akadálymentes közlekedés Budapesten címmel olyan kiadványt jelentetett meg, amely tartalmazza a hangjelzéses közlekedési lámpák, az alacsonypadlós buszjáratok, az akadálymentes járdaszegélyek és a mozgáskorlátozottak számára kijelölt parkolóhelyek listáját.

Az Országos Fogyatékosügyi Program Beruházási Terve alapján (ill. az Esélyegyenlőségi Törvény értelmében) 2005-ig el kell készülni az intőzmények, közterületek akadálymentesítésével.

A középtávon megvalósítandó programelemek :

- Budapest területén, a **fővárosi, kerületi, állami intőzmények** és a közfunkciót ellátó magán létesítmények törvény szerint előírt **akadálymentesítése**;
- Fővárosi és kerületi tulajdonú **közterületek akadálymentesítése**;
- **Akadálymentes közösségi közlekedési járművek beszerzése, a meglévő állomány lehetőség szerinti átalakítása**;
- A fővárosi **felújításokhoz kötődő akadálymentesítés** (pl. metrófelújítás során), illetve a közösségi közlekedési rendszerek megközelítési helyszíneinek akadálymentesítése (pl. aluljárók, járdaszígetek);
- **Akadálymentesítés monitoringja**, tájékoztató kiadványok készítése, törvényi kötelezettségek teljeskörű betartatása és kapcsolódó szankcionálás.

Az oktatás egyenlőtlenségeinek csökkentése

Az oktatás átfogó fejlesztése még középtávon sem lehet kizárólag fővárosi feladat, hiszen az intőzmények többsége kerületi, illetve állami, egyházi és magántulajdonban van. A felaprózott működtetői háttér nem teszi lehetővé, hogy az intőzmények közötti átjárhatóság egyszerűsödjön, illetve problémát okoz az iskolaelhagyás és a 7-8. osztályok kiürülése, a 6 és 8 osztályos „jó” gimnáziumokba való bekerülés miatt. A leromlott városrészekben ugyanakkor sok helyen eleve hátrányos körülmények között folyik az oktatás, amely részben az infrastrukturális adottságok, részben a tanulói és oktatói kiválasztódásnak a következménye. Ennek orvoslása nem fővárosi kötelezettség, de lényeges, hogy az oktatás területén a Fővárosi Önkormányzat koordinálni tudja a területén végbemenő folyamatokat.

Az általános iskolák megüresedése különösen a lakótelepeken, illetve a rosszabb státuszú, szegregáltabb városrészekben következik be. Ennek eredménye az osztályok összevonása, intőzménybezárás, vagy –racionalizálás. Differenciált alapképzés szükséges a veszélyeztetett társadalmi rétegek leszakadásának megakadályozására és az oktatásból kiszoruló csoportok megtartására. Az ismeretfelhalmozó funkciók helyetti kreatív tudás és problémamegoldó képesség fejlesztése lenne a cél, amely elérése nem fővárosi, hanem országos koordinációs folyamat (ld. 2003-as PISA teszt eredményei), ugyanakkor a Fővárosi Önkormányzat a saját intőzményein keresztül, és más fenntartók által működtetett iskolákkal együttműködve sokat tehet



ennek elérésére, az „okos” társadalom felé. További cél a hátrányos helyzetben lévő tanulók hátránykompenzációjának megoldása speciális képzésekkel, felzárkóztató programokkal.

A középtávon megvalósítandó programelemek :

- **Lemaradó városrészek szegregált iskoláinak felzárkóztatása** a szociális városrehabilitációs programon kívül;
- **A hat- és nyolcosztályos gimnáziumok kiegyensúlyozására** versenyképes felsőtagozati képzések kialakítása;
- **A hátránykompenzáció bevezetése a képzési rendszer egészére** – speciális felzárkóztató programok.



6.2. 2. Melléklet : Budapest Városfejlesztési Konceptiója szerkezetének áttekintő táblázata

Stratégiai célok	1. A geopolitikai helyzet kihasználása a fővárosi gazdaság hatékonyságának elősegítése	2. A közlekedési rendszer fejlesztése	3. Az épített környezet minőségének javítása	4. A természeti környezet minőségének javítása, a kommunális infrastruktúra és a zöldterületi rendszer fejlesztése	5. A kultúra és a szabadidő városa	6. A fenntartható társadalom és a közösségi gondoskodás	7. A város és környéke térségi integrációjának fejlesztése	8. A városi térszerkezet fejlesztése
<u>Átfogó célok</u>	1. Budapest EU-határfőváros szerepeinek kiépítése	1. A környezetbarát közlekedés elősegítése	1. Épület- és városrehabilitáció a lakóterületeken	1. A város kommunális szolgáltatásainak fejlesztése	1. A belváros rehabilitációjának kulturális funkciója	1. Szociális városrehabilitáció	1. A város és városkörnyék integrált közlekedési rendszerének létrehozása	1. A belső városrészek komplex rehabilitációja
	2. Budapest regionális térszervező és kereskedelmi szerepkörének erősítése	2. Az integrált városi közlekedés eszközrendszerének fejlesztése	2. Közterület megújításának és fejlesztésének célkitűzése	2. Települési környezetvédelem	2. A multikulturális Budapest	2. A közösségi gondoskodás modelljének kialakítása	2. A város és térsége közös fejlesztési programjainak kialakítása	2. Az átmeneti zóna tartálékainak feltárása
	3. Hatékony gazdasági térszerkezet kialakítása	3. A közösségi közlekedés fejlesztése	3. Az átmeneti zóna megújítása, területi tartálékainak feltárása	3. A zöldterületek és a zöldfelületi elemek fejlesztése	3. Budapest, mint Európa egyik zenei központjára	3. A magas szociális kockázatú csoportok esélyeinek javítása	3. A térségi integráció egyeztetési fórumainak kialakítása	3. A Duna, mint városstengely és a parti zóna kiemelt fejlesztése
	4. A gazdaság környezetbarát jellegének erősítése	4. A város integrált parkoláspolitikája	4. A népesség megtartását elősegítő lakáspolitikára		4. Szabadidő, szórakozás	4. Az oktatási rendszer esély-egyenlőtlenségeinek mérséklése		4. A külső városrészek arányosabb fejlesztése
	5. A fővárosi szakképzés és a munkaerő-piaci igények harmonizálása	5. A közúthálózat fejlesztése			5. Az info-sztráda budapesti kapcsolódásainak kiépítése	5. Az egészségügyi ellátás fejlesztése		5. A városi központrendszer kiegyensúlyozott fejlesztése
	6. A helyi lakosság foglalkoztatása és színvonalas ellátása (1)				6. Kreatív oktatási és képzési formák támogatása	6. A közbiztonság erősítése		
	7. Kiskereskedelem és idegenforgalom: a budapesti gazdaság kiemelt ágazatai							

6.3. A Budapest Magprogram pénzügyi táblázatai

Budapest Magprogram prioritások	Budapest Magprogram intézkedések	Budapest Magprogram elemei	A programelem tartalma	2005-től jelentkező becsült költség (2004-es árakon, bruttó érték, kivéve azoknál a tételeknél, ahol az ÁFA visszaigényelhető)	Fővárosi saját forrás %-ban (hitel is)	Egyéb köz-szféra %-ban	Magán-szféra %-ban	EU %-ban	Megjegyzések	A 7 éves terv 2005. februári változatában szereplő saját forrás- és cél-, valamint egyéb hitel mértéke 2005-től (millió Ft). (2004-es jelenértéken) Az évenkénti keretösszeggel rendelkező programok forrását 9 évre vetítve ismertet a tábla.
---------------------------------	----------------------------------	----------------------------	------------------------	--	--	------------------------	--------------------	----------	--------------	---

1. DINAMIKUS GAZDASÁG PRIORITÁS

1.1 A város és a régió tudásvárosi funkcióinak erősítése										
		1.1.1 Innovációs erőforrások fejlesztése - tudásváros kialakítása	Az egyetemi - gazdasági - kormányzati szférák együttműködésének elősegítése, a húzó klaszterek erősítése, tudományos park és technopolisz fejlesztések támogatása. A program az állami és uniós fejlesztési irányok középpontjában áll.	Saját becslés: évi 4 milliárdos programot feltételezve, összességében 36 md Ft.	10	30	10	50	2007-től az Strukturális Alapok versenyképeségi prioritásán belül akár 50% EU támogatás remélhető.	
		1.1.2 Szakképzés minőségi átalakítása	Szakképzés rendszerének piacokonform átalakítása. Továbbképzések, felnőttképzés, élethosszig tartó tanulás fejlesztése, gyakorlati képzőhelyek fejlesztése.	Saját becslés: 1,5 md Ft/év. 9 évre: 13,5 md Ft.	40		10	50	2007-től az Strukturális Alapok versenyképeségi prioritásán belül akár 50% EU támogatás remélhető.	
1.2 A repülőtér elérhetőségének javítása										
		1.2.1 Ferihegyi gyorsvasút I. üteme a MÁV hálózatán keresztül	Kb. 7,5 km egyvágányú vonal építése (ebből 2,5 km mélyvezetés) 1 db megálló (I. terminál) valamint végállomás (II. terminál) térségében, 2x2 sávós közúti felüljáró építés	26,5 md Ft két vágány számára alkalmas alagúttal, egyvágányos megépítéssel. (FÖMTERV).	5	20		75	Partnerek: MÁV Rt., Fővárosi Önkormányzat	

Budapest Magprogram prioritások	Budapest Magprogram intézkedések	Budapest Magprogram elemei	A programelem tartalma	2005-től jelentkező becsült költség (2004-es árakon, bruttó érték, kivéve azoknál a tételeknél, ahol az ÁFA visszaigényelhető)	Fővárosi saját forrás %-ban (hitel is)	Egyéb köz-szféra %-ban	Magán-szféra %-ban	EU %-ban	Megjegyzések	A 7 éves terv 2005. februári változatában szereplő saját forrás- és cél-, valamint egyéb hitel mértéke 2005-től (millió Ft). (2004-es jelenértéken) Az évenkénti keretösszeggel rendelkező programok forrását 9 évre vetítve ismertet a tábla.
---------------------------------	----------------------------------	----------------------------	------------------------	--	--	------------------------	--------------------	----------	--------------	---

1.3 A város turisztikai befogadóképességének javítása										
		1.3.1 Turisztikai város- és régió-marketing fejlesztése	Budapesti Turisztikai Hivatal költségvetésének emelése, Látogatóközpontok, internet, promóciós eszközök, Budapest Kapu projekt, Tájékoztató és irányító táblák, Budapest turisztikai kártya. Szervezetfejlesztés, humán erőforrásfejlesztés, közbiztonság növelése.	13 md Ft. (Forrás: Horwath Consulting)	40	40	10	10		
2.INTEGRÁLT KÖZÖSSÉG-CENTRIKUS KÖZLEKEDÉS PRIORITÁS										
2.1 Kötőpályás közösségi közlekedés fejlesztése										
		2.1.1 4-es metró I. szakasz	Kelenföld, Etele tér - Baross tér vonalszakasz	199,3228 md Ft 2005-től. (7 éves terv)	21,02	78,98 ⁸				32243,9
		2.1.2 4-es metró II. szakasz	Baross tér - Bosnyák tér vonalszakasz előkészítés+építés	75,1769 md Ft (7 éves terv). Ebből építés: 71,8574 md Ft (7 éves terv)	21,02	78,98				15803,7
		2.1.3 5-ös metró I. szakasz megkezdése	Az észak-déli regionális gyorsvasút (5-ös metróvonal) I. szakaszának megkezdése üzemmódváltással (Csepel-Astoria / Pesterzsébet-felső - Astoria). 2008-tól.	129,320 md Ft (Kohéziós Alap pályázat alapján)	10	15		75		
		2.1.4 2-es metró felújítása	Metróvonal korszerűsítése járműállomány-csere nélkül	33,8309 md Ft (7 éves terv)	100					33830,9

⁸ A Metrótvény III. a Magyar Állam és a Fővárosi Önkormányzat közötti finanszírozási szerződés alapján számolt támogatási arány. A jelenleg érvényes, 2005. februári 7 éves tervből számolt arány 16,87 – Fővárosi Önkormányzat, 83,83% - Magyar Állam.

Budapest Magprogram prioritások	Budapest Magprogram intézkedések	Budapest Magprogram elemei	A programelem tartalma	2005-től jelentkező becsült költség (2004-es árakon, bruttó érték, kivéve azoknál a tételeknél, ahol az ÁFA visszaigényelhető)	Fővárosi saját forrás %-ban (hitel is)	Egyéb köz- szféra %-ban	Ma- gán- szfé- ra %- ban	EU %- ban	Megjegyzé- sek	A 7 éves terv 2005. februári változatában szereplő saját forrás- és cél-, valamint egyéb hitel mértéke 2005- től (millió Ft). (2004-es jelenértéken) Az évenkénti keretösszeggel ren- delkező programok forrását 9 évre vetít- ve ismertet a tábla.
---------------------------------------	--	----------------------------------	------------------------	---	--	----------------------------------	---	-----------------	-------------------	---

		2.1.5 Járműállomány folyama-tos cseréje - beleértve az M2 vonal járműfejlesz- tését.	A kötőtpályás és az egyéb típusú közlekedési eszközök folyamatos cseréje, amely egyben a közlekedési eszközök akadálymentesítését is szolgálja. Az M2 járműcserénél javasolt a későbbi Gödöllői hévvel való összekötés miatt a két vonalon egyaránt kompatibilis jármű beszerzése. Potenciális Kohéziós Alap projekt.	39,8084 md Ft (7 éves terv) A pénzügyi tervek kizárólag saját finanszírozással számolnak, de a legújabb információk alapján a beruházás egy része Kohéziós Alapból feltételezhetően társfinanszírozható.	70			30		39808,4
		2.1.6 A belvárosi területek egyes megszüntetett villamoshálózat i elemeinek visszaállítása (Potenciális Kohéziós Alap projektsomag- ként)	I. ütem: A 47/49-es villamosvonalak Bajcsy Zsilinszky úton való visszaépítése a Nyugati térig. II. ütem: A 14-es villamos Nyugati térig való hosszabbítása. III. ütem: A két vonal összeköttetése a Nyugati téren. A III. ütem megvalósításának elkezdése a programidőszak végén javasolt.	I. ütem: 3,5 md Ft . II. ütem: 1,6 md Ft . III. ütem: 15 md Ft - ebből a programidőszakra eső: 5 md Ft . (VEKE)	25			75		
		2.1.7 Budai rakparti villamosvonal fejlesztése (Potenciális Kohéziós Alap projektsomag ként)	I. ütem: 17-es és 19/41-es összekötése (a vonalvezetés kialakítása nem végelegesített). II. ütem: Gellért tér - Egrý József utca (Műegyetem rakparti vonal). III. ütem: Infopark-vonal. Sikeres Kohéziós Alap pályázat hiányában az első szakasz saját forrásból építendő. A II. ütemhez kapcsolódó Műegyetem rakparti mélygarázsépítés PPP projektként indokolt.	I. ütem: 2md Ft (VEKE) II. és III. ütem: 2,2 md Ft (FŐMTERV)	25			75		4773,3

Budapest Magprogram prioritások	Budapest Magprogram intézkedések	Budapest Magprogram elemei	A programelem tartalma	2005-től jelentkező becsült költség (2004-es árakon, bruttó érték, kivéve azoknál a tételeknél, ahol az ÁFA visszaigényelhető)	Fővárosi saját forrás %-ban (hitel is)	Egyéb köz- szféra %-ban	Ma- gán- szfé- ra %- ban	EU %- ban	Megjegyzé- sek	A 7 éves terv 2005. februári változatában szereplő saját forrás- és cél-, valamint egyéb hitel mértéke 2005- től (millió Ft). (2004-es jelenértéken) Az évenkénti keretösszeggel ren- delkező programok forrását 9 évre vetít- ve ismertet a tábla.
---------------------------------------	--	----------------------------------	------------------------	---	--	----------------------------------	---	-----------------	-------------------	---

		2.1.8 1-es villamos meghosszabbít ása minimálisan a Fehérvári útig, a 3-as villamos meghosszabbít ása Pesterzsébet- felsőig	A két vonal fejlesztése a Kohéziós Alap nagyprojektnek megfelelően. (I-II. ütem).	21,2 md Ft (Kohéziós Alap pályázat)	25			75		1591,1
		2.1.9 Nagykörúti villamosok cseréje	Új járművek beszerzése és a kapcsolódó villamospályák átépítése	24,1762 md Ft (7 éves terv)	100					24176,2
2.2 Észak-budapesti harántoló kapcsolatok fejlesztése										
		2.2.1 Aquincumi-híd és Körvasúti körút északi szakasza	Aquincumi-híd és Körvasúti körút északi szakasza (M3-10- es út) építésének megkezdése. 2008-tól. Középtávon nem fejlesztődik be a beruházás.	A középtávra - 2013-ig - eső költség saját becslés alapján: 45 md Ft.	10	60		20		
		2.2.2 Nagy Lajos király útja szélesítése	Örs vezér tere - Erzsébet királyné útja közti szakasz bővítése	4,7853 md Ft (7 éves terv).	100					4785,3
		2.2.3 Szegedi úti felüljáró és P+R megépítése kötőtpályás közlekedés átvezetésével a XIII. kerületbe	2*2 sávós, plusz villamospályás felüljáró és P+R megépítése, a kötőtpályás közlekedés átvezetése a Béke térig, közvetlen átszállóhely megépítése Rákosrendezőn.	9,8 md forint (Főmterv)	100					

Budapest Magprogram prioritások	Budapest Magprogram intézkedések	Budapest Magprogram elemei	A programelem tartalma	2005-től jelentkező becsült költség (2004-es árakon, bruttó érték, kivéve azoknál a tételeknél, ahol az ÁFA visszaigényelhető)	Fővárosi saját forrás %-ban (hitel is)	Egyéb köz-szféra %-ban	Magán-szféra %-ban	EU %-ban	Megjegyzések	A 7 éves terv 2005. februári változatában szereplő saját forrás- és cél-, valamint egyéb hitel mértéke 2005-től (millió Ft). (2004-es jelenértéken) Az évenkénti keretösszeggel rendelkező programok forrását 9 évre vetítve ismertet a tábla.
---------------------------------	----------------------------------	----------------------------	------------------------	--	--	------------------------	--------------------	----------	--------------	---

		2.2.4 Élessarok közlekedési krízisének rendezése	Közúti és közösségi közlekedési fejlesztések, az áteresztőképesség növelése érdekében. (A költségvetés tartalmazza a 3-as vilamos szint alá vitelét)	6,3 md forint (Főmterv)	100					
2.3 Intermodális csomópontok										
		2.3.1 Etele tér teljeskörű intermodális csomóponttá fejlesztése	Etele tér - Őrmező 1. Metró végállomás kiépítése, elővárosi vasúti kapcsolat kiépítése (tervezése nem kezdődött meg), BKV autóbusz végállomás építése (Őrmező). 2. P+R-ek építése	Szétszórt terület, az intermodalitás valós jellege elveszik, ha nem egységesen tervezik a csomópontot. Komplex tervre lenne szükség főleg a vasút miatt. Ez után lehet becsülni egy tényleges intermodális központ költségeit. (FŐMTERV) Tényleges intermodális központ építését feltételezve, saját becslés: 1) - A 7 éves tervben szereplő 6,459 md forinton felül: 4 md Ft. 2) A 7 éves tervben szereplőkön felül további 700 P+R férőhely kialakítása: 2,8 md Ft. Összesen: 13,259 md Ft.	20	10		70	EU Kohéziós Alap támogatása I. Partnerek: XI. kerület, Magyar Állam (MÁV, Volánbusz).	6458,7
2.4 Budapesti Közlekedési Szövetség										
		2.4.1 0. ütem: Budapesti belső összhálózati bérlet	Egységes bérlet bevezetése a városhatáron belüli közlekedésre valamennyi üzemeltető járataira. Bevezetése 2005. 09. 01-től várható.	A bevételkiesés kompenzációjának éves összege a tényleges költség. Ezt az Állam és a Főváros 3:1 arányban vállalja valószínűleg, de 2005-ben kizárólag állami tételként szerepel a költségvetésben. 1,5 md Ft / év. 2005-ben 480 millió Ft., kizárólag állami tétel, fővárosi kötelezettség nincs. (BKSZ). (Összesen: 12 md Ft.)	25	75			Magyar Állam (MÁV, Volánbusz) - 75%, Fővárosi Önkormányzat (BKV) - 25% javasolt.	

Budapest Magprogram prioritások	Budapest Magprogram intézkedések	Budapest Magprogram elemei	A programelem tartalma	2005-től jelentkező becsült költség (2004-es árakon, bruttó érték, kivéve azoknál a tételeknél, ahol az ÁFA visszaigényelhető)	Fővárosi saját forrás %-ban (hitel is)	Egyéb köz-szféra %-ban	Magán-szféra %-ban	EU %-ban	Megjegyzések	A 7 éves terv 2005. februári változatában szereplő saját forrás- és cél-, valamint egyéb hitel mértéke 2005-től (millió Ft). (2004-es jelenértéken) Az évenkénti keretösszeggel rendelkező programok forrását 9 évre vetítve ismertet a tábla.
---------------------------------	----------------------------------	----------------------------	------------------------	--	--	------------------------	--------------------	----------	--------------	---

		2.4.2 1. ütem: Tarifaközösség és elektronikus jegykezelő rendszer teljes kiépítése (ELEKTRA rendszer kiépítésével)	A 0. ütem alapján kell kidolgozni, annak eredményeire építve várható a városhatáron kívüli valódi tarifaközösség megalakítása. Célja a városhatáron kívüli egységesítés. Megvalósítása 2007-2008-tól várható.	7 md Ft / év (BKSZ) 2008-2011. 2012-től a rendszer kompenzációs költségeire; 1,2 md Ft/év (saját becslés). (Összesen: 30,4 md Ft)	20	60		20		
		2.4.3 2. ütem: Hálózatbővítés I. ütem – fővárosi részvétel a MÁV elővárosi programjában	A BKSZ szolgáltatási területein kötőtpályás elővárosi vasút fejlesztések megvalósítása, meglévő területek ellátottságának javítása. A hálózatbővítés és annak kidolgozása már a BKSZ szervezeti irányítása alatt javasolt.	Nehezen becsülhető a forrás, mivel még a feladat sem tisztázott teljesen. MÁV elővárosi vasút fejlesztés forrásigénye 2010-ig: 500 md Ft . (MÁV elővárosi vasúti koncepció).	1,5	38,5	10	50	Kohéziós nagyprojektek elindítása várható	
2.5 Parkolásfejlesztés										
		2.5.1 P+R parkolók építése	1. X.ker.Örs vezér tere, XIV. ker.Kacsóh P. út, XIV. Mexikói út, VIII. Baross tér, VIII. Rákóczi tér, XI. Műgyetem rakpart, XI. Bocskai út (2005-2007). 2. További P+R parkolók javasoltak a Budapest Közlekedési Rendszerének Fejlesztési Terve alapján - területvásárlással együtt, az agglomerációs területeken is, az elővárosi kötőtpályás vonalakhoz kapcsolódóan.	1. - 16,7 md Ft. (Forrás: EU Kohéziós nagyprojekt pályázat). 2. - Új P+R-ek területvásárlása és kivitelezése. Saját becslés: 6 md Ft. Összesen: 22,7 md Ft .	15	10		75		1878,7
		2.5.2 Egységes parkolás-fejlesztés	Egységes parkoláspolitiká megvalósítása a tarifa-, az információs, valamint a zónarendszer, illetve a fejlesztési feladatok egységes szemléletű kezelésére.	Saját becslés: 3 md Ft.	60	40				1323

Budapest Magprogram prioritások	Budapest Magprogram intézkedések	Budapest Magprogram elemei	A programelem tartalma	2005-től jelentkező becsült költség (2004-es árakon, bruttó érték, kivéve azoknál a tételeknél, ahol az ÁFA visszaigényelhető)	Fővárosi saját forrás %-ban (hitel is)	Egyéb köz-szféra %-ban	Magán-szféra %-ban	EU %-ban	Megjegyzések	A 7 éves terv 2005. februári változatában szereplő saját forrás- és cél-, valamint egyéb hitel mértéke 2005-től (millió Ft). (2004-es jelenértéken) Az évenkénti keretösszeggel rendelkező programok forrását 9 évre vetítve ismertet a tábla.
---------------------------------	----------------------------------	----------------------------	------------------------	--	--	------------------------	--------------------	----------	--------------	---

3. VONZÓ VÁROSI KÖRNYEZET PRIORITÁS

3.1 Gyalogos belváros - Budapest Szíve Program										
		3.1.1 Kiskörúton belüli forgalomcsillapítás, majd részleges lezárás	Technikai megoldás a kerületekkel közösen forgalomcsillapítás és a lezárások kivitelezésére. Fő cél a terület lezárása az átmenő forgalom elől. Fenntartandó feladatok: a lakosság bejárása és parkolása, a szállítási feladatok kivitelezése, a közösségi közlekedés biztosítása, jelenlegi színvonalának javítása.	A feladat részletes tervezést igényel, a megvalósítás költsége saját becslés alapján: 5 md Ft.	50	30		20	2007-től az Strukturális Alapok versenyképességi prioritásán belül akár 50% EU támogatás remélhető.	
		3.1.2 Kiskörút környéki parkolóházak, mélygarázsok	Madách téri mélygarázs, Városháza projekt, Csarnok téri mélygarázs, Bástya utcai parkolóház, Múzeum kert mélygarázs. (Lakossági felszíni parkolás kiváltására)	4 millió Ft / férőhely (össz. 2000 férőhely) = 8 md Ft. (FŐMTERV)	20	10	70		V., VII., VIII., IX. kerületi Önkormányzatok, befektetők a lehetséges partnerek.	
		3.1.3 Nagykörút környéki parkolóházak, mélygarázsok	Nagy kapacitású parkolók kialakítása a csillapított forgalmú belvárosba irányuló forgalom kiszűrésére, lakossági parkolás ellátására.	4 millió Ft / férőhely (össz. 2000 férőhely) = 8 md Ft (Saját becslés)	20	10	70		VI., VII., VIII., IX, XIII. kerületi Önkormányzatok, befektetők a lehetséges partnerek.	

Budapest Magprogram prioritások	Budapest Magprogram intézkedések	Budapest Magprogram elemei	A programelem tartalma	2005-től jelentkező becsült költség (2004-es árakon, bruttó érték, kivéve azoknál a tételeknél, ahol az ÁFA visszaigényelhető)	Fővárosi saját forrás %-ban (hitel is)	Egyéb köz- szféra %-ban	Ma- gán- szfé- ra %- ban	EU %- ban	Megjegyzé- sek	A 7 éves terv 2005. februári változatában szereplő saját forrás- és cél-, valamint egyéb hitel mértéke 2005- től (millió Ft). (2004-es jelenértéken) Az évenkénti keretösszeggel ren- delkező programok forrását 9 évre vetít- ve ismertet a tábla.
---------------------------------------	--	----------------------------------	------------------------	---	--	----------------------------------	---	-----------------	-------------------	---

		3.1.4 Kiskörúton belüli és Kiskörút közeli közterület- megújítás	<u>Fővárosi kezdeményezésű projektek:</u> Március 15. tér közterület fejlesztés, Kiskörút közterület megújítás, Fővám tér - Kálvin tér közterület fejlesztés a metróhoz kapcsolódóan, Erzsébet tér parkrekonstrukció. <u>Fővárosi támogatású, kerületi projektek:</u> Lipótvárosi közterületek megújítása, Csarnok tér (Forrás: Budapest köztereinek fejlesztése - tanulmány, Palatium, 2004.) További feladat a csillapított forgalmú utcák gyalogos felületeinek növelése, közterületi fejlesztése.	A feladat részletes tervezést igényel, a megvalósítás költsége nem ismert. Saját nagyságrendi becslés: 18 md Ft	50	40		10	2007-től a versenyképeségi programon belül 50% EU támogatás remélhető. Közszféra: érintett kerületek	6123,22
		3.1.5 Nagykörúton belüli forgalom- csillapításhoz kötődő fejlesztések	A program kivitelezése átfogó vizsgálatokat igényel. A feladat elemei: 1. Nagykörút és Kiskörút közti terület megnövekedő forgalmának csillapítása (behajtási korlátozások, sebességkorlátozás, részleges lezárások). 2. Belvárosba irányuló tömegközlekedés fejlesztése. 3. A Nagykörúton kívüli területek parkolási lehetőségeinek bővítése (pl. Felvonulási tér mélygarázsépítés). A Fővárosi Önkormányzat szerepe egyszeri objektum-támogatás, vagy folyamatos kompenzáció az árak megfizethetőségére.	A feladat részletes tervezést igényel, a megvalósítás költsége nem ismert. Saját nagyságrendi becslés: 1. - 1 md Ft. (Főváros szerepe: 80%). 2. - 1,5 md Ft. (Főváros szerepe: 100%). 3. - Parkolóhely ára 3 millió Ft / db. Parkolóhelyek száma 3000 db. Költség: 9 md Ft. (Közszféra szerepe: 20%). 1-2-3. összesen: 11,5 md Ft.	30	15	55			
		3.1.6 Belvárosi kis- kereskedelem újraélesztése (Főutca program)	Kereskedők közötti kooperáció, parkolási, szállítási, nyitvatartási, közbiztonsági ügyekben és a portálok egységesítését illetően.	Közösen működtetett támogatási keret éves összege, saját becslés: 500 millió Ft/év. 9 évre: 4,5 md Ft.	50	50			V. kerület társfinanszírozásában	
3.2 Frekventált közterületek minőségi átalakítása										
		3.2.1 Frekventált aluljárók felújítása	30 frekventált, rossz állapotú aluljáró teljes körű felújítása 2005-2008	7,48 md Ft. 2004-es árakon (Közlekedési Üo. műtárgy alosztály)	100					

Budapest Magprogram prioritások	Budapest Magprogram intézkedések	Budapest Magprogram elemei	A programelem tartalma	2005-től jelentkező becsült költség (2004-es árakon, bruttó érték, kivéve azoknál a tételeknél, ahol az ÁFA visszaigényelhető)	Fővárosi saját forrás %-ban (hitel is)	Egyéb köz-szféra %-ban	Magán-szféra %-ban	EU %-ban	Megjegyzések	A 7 éves terv 2005. februári változatában szereplő saját forrás- és cél-, valamint egyéb hitel mértéke 2005-től (millió Ft). (2004-es jelenértéken) Az évenkénti keretösszeggel rendelkező programok forrását 9 évre vetítve ismertet a tábla.
---------------------------------	----------------------------------	----------------------------	------------------------	--	--	------------------------	--------------------	----------	--------------	---

		3.2.2 Nagyobb forgalmú terek környezetének felújítása (Moszkva tér I. ütem)	Moszkva tér 1. ütem (felszíni egyéni-, közösségi- és gyalogos közlekedés rendezése)	9,564 md Ft (Mű-hely Rt.)	60	40			Partnerek: fővárosi kerületek	
		3.2.3 Csillapított forgalmú, gyalogos zónák kialakítása	Külső kerületek központjában és más frekvenciált területeken, az adott kerülettel kooperációban megvalósuló programok.	Saját becslés: 1 md Ft/év. Összesen: 9 md Ft.	50	50				
		3.2.4 Duna megközelíthetőségének javítása a budai alsó rakparton	A rakpartszélesítésen és a közműfejlesztéseken túl tervezett kapcsolatok kiépítése a Duna és a parti zöld sáv között a budai oldalon, illetve átkelők létesítése a pesti rakparton.	Saját becslés: 1,2 md Ft.	100					
3.3 Akcióterületi városrehabilitáció										
		3.3.1 Fővárosi támogatás az akcióterületeken	A fővárosi rehabilitációs keret forrásainak növelése az akcióterületeken, direkt fővárosi beruházások - pl. területvásárlás - feltételeinek megteremtése. (A program a társasház támogatási rendszert nem tartalmazza.) Az akcióterületeken nemcsak épületfelújítási, hanem komplex programok megvalósítása szükséges. .	Az alábbi költség kizárólag az akcióterületi városrehabilitáció fővárosi - kerületi befizetéseket tartalmazó - támogatását jeleníti meg. Összege: átlagosan 2 milliárd forint/év, azaz összesen: 18 md Ft.	100				A pénzügyi keretből 14061,213 millió forint áthozatal a korábbi évekből, ugyanakkor 2005-ben felhasználandó. A tényleges keret tehát csak 5386,1 millió Ft jelenértéken.	19447,313

Budapest Magprogram prioritások	Budapest Magprogram intézkedések	Budapest Magprogram elemei	A programelem tartalma	2005-től jelentkező becsült költség (2004-es árakon, bruttó érték, kivéve azoknál a tételeknél, ahol az ÁFA visszaigényelhető)	Fővárosi saját forrás %-ban (hitel is)	Egyéb köz- szféra %-ban	Ma- gán- szfé- ra %- ban	EU %- ban	Megjegyzé- sek	A 7 éves terv 2005. februári változatában szereplő saját forrás- és cél-, valamint egyéb hitel mértéke 2005- től (millió Ft). (2004-es jelenértéken) Az évenkénti keretösszeggel ren- delkező programok forrását 9 évre vetít- ve ismertet a tábla.
---------------------------------------	--	----------------------------------	------------------------	---	--	----------------------------------	---	-----------------	-------------------	---

		3.3.2 Lakótelepi mintaprojektek elindítása	A városrehabilitáció akcióterületi megközelítésének korlátozott kiterjesztése egyes lakótelepi részekre a kerületek és a lakók aktív közreműködésével.	A program egyre növekvő pénzügyi kerettel számol, a növekvő számú mintaterület miatt. 9 év alatt a program összköltsége saját becslés szerint mintegy 4 md. Ft.	35	35	30			
3.4 A város működését, a létező infrastruktúra használhatóságát biztosító, a lakosság hangulatát javító felújítások										
		3.4.1 Közütfelújítások (közutak burkolatának, pályaszerkezeté- nek felújítása)	A nem megfelelő, illetve a rossz állapotú kategóriába sorolt tömegközlekedéssel rendelkező fővárosi és a tömegközlekedéssel rendelkező kerületi közutak összesen 3,7 millió m ² területet jelentenek.	A két kategóriába tartozó útfelületek felújítása 30000 Ft/ m ² (nettó) költséggel számolva 111 md Ft-ot jelent (FKF Rt. a FÖMTERV, Melléklet Budapesti fő és tömegközlekedési útvonalak, hidak, műtárgyak állapotvizsgálata c. munkája alapján). A további, kedvezőtlen állapotú útfelületek megújításával együtt a teljes becsült költség 130 md Ft.	50	50			Állam 50%- os teher- vállalásával	61493,524
		3.4.2 Margit híd teljes felújítása, Szabadság híd részleges felújítása	A Margit híd teljes felújítása a vázszerkezet javításával és a burkolatok, illetve a villamosvágányok cseréjével. 2007-től, valamint a Szabadság híd részleges felújítása a villamosközlekedés fenntartása érdekében.	Margit híd: 5 md Ft. (Közlekedési Üo. műtárgy alosztály). Szabadság híd: 2 md Ft. (Főépítész Iroda)	100					5000

Budapest Magprogram prioritások	Budapest Magprogram intézkedések	Budapest Magprogram elemei	A programelem tartalma	2005-től jelentkező becsült költség (2004-es árakon, bruttó érték, kivéve azoknál a tételeknél, ahol az ÁFA visszaigényelhető)	Fővárosi saját forrás %-ban (hitel is)	Egyéb köz-szféra %-ban	Magán-szféra %-ban	EU %-ban	Megjegyzések	A 7 éves terv 2005. februári változatában szereplő saját forrás- és cél-, valamint egyéb hitel mértéke 2005-től (millió Ft). (2004-es jelenértéken) Az évenkénti keretösszeggel rendelkező programok forrását 9 évre vetítve ismertet a tábla.
---------------------------------	----------------------------------	----------------------------	------------------------	--	--	------------------------	--------------------	----------	--------------	---

		3.4.3 Graffiti eltávolítások és plakát-, illetve falragasz eltávolítások	A projekt célja a közterületeken található graffiti és falragaszok eltávolítása, a Nagykörúton belüli teljes területen, illetve az állapot fenntartása a későbbiekben.	Eltávolítás + védelem: 5000Ft / m2. Pesti és budai Nagykörúton belül 60 000 m2 graffiti felület van, ára 300 millió Ft egyszeri költség. Utána 2500 Ft / m2 fenntartási költség szükséges évente, azaz 150 millió Ft./ év. (Forrás: FKF Rt.). A plakáteltávolítás költsége éves szinten 150 millió Ft. A teljes költség: 3,3 md Ft.	100				A Fővárosi Önkormányzat tervezésében nem fejlesztési forrásként szerepel az összeg.	
		3.4.4 Fokozott köztisztasági beavatkozások	Szilárd burkolatú közterületek minőségi megtisztítása és tisztán tartása (25 millió m2 fővárosi területen).	5,1 md forint 2005-re. Forrásszükséglet 2006-ra 5,1 md forint + 10% az infláción felül, utána éves szinten infláción felül + 10%-os támogatásnövelés 2013-ig. Forrásigény a város költségvetésébe betervezett működtetési költségen felül: 8 md Ft. (FKF Rt.).	100				A Fővárosi Önkormányzat tervezésében nem fejlesztési forrásként szerepel az összeg.	

4. KÖRNYEZETTUDATOS BUDAPEST PRIORITÁS

4.1 Városi zöldfelületi elemek fejlesztése										
		4.1.1 Orczy kert átépítése	Rekonstrukció és új közpark kialakítása	1,9114 md Ft (7 éves terv továbbvezetése)	100					1911,4
		4.1.2 Észak-csepeli nagy park kialakítása	Nagy közpark építése és közterületfejlesztés a Központi Szennyvíztisztítóhoz és a beépülő északi szigetcsúcshoz kapcsolódóan.	Saját becslés: 2,3 md Ft.	60	20	20		20%-ban a XXI. kerület	
		4.1.3 Az agglomerációs zöldgyűrű védelmét szolgáló intézkedések	A zöldgyűrű leginkább veszélyeztetett területein területek felvásárlása. A programot regionális szintre kell emelni, és regionális forrásokból kell társfinanszírozni.	A területvásárlás minimális összege évenként 200 millió forintra tehető, amely részben fővárosi forrásokból fedezendő. Összesen 1,8 md forint.	50	50				

Budapest Magprogram prioritások	Budapest Magprogram intézkedések	Budapest Magprogram elemei	A programelem tartalma	2005-től jelentkező becsült költség (2004-es árakon, bruttó érték, kivéve azoknál a tételeknél, ahol az ÁFA visszaigényelhető)	Fővárosi saját forrás %-ban (hitel is)	Egyéb köz-szféra %-ban	Magán-szféra %-ban	EU %-ban	Megjegyzések	A 7 éves terv 2005. februári változatában szereplő saját forrás- és cél-, valamint egyéb hitel mértéke 2005-től (millió Ft). (2004-es jelenértéken) Az évenkénti keretösszeggel rendelkező programok forrását 9 évre vetítve ismertet a tábla.
---------------------------------	----------------------------------	----------------------------	------------------------	--	--	------------------------	--------------------	----------	--------------	---

4.2 Környezetbarát közszolgáltatási rendszerek fejlesztése										
		4.2.1 Komplex hulladék-gazdálkodási program végrehajtása	Törvényi kötelezettség alapján és azon felül végrehajtandó feladatok	11,17 md Ft törvényileg kötelező (Fővárosi Hulladékgazdálkodási Terv 2004). Pusztazámori lerakó bővítésével együtt.	25			75	2007 után Kohéziós Alap támogatás remélhető a projektre, mint a regionális hulladékgazdálkodási program részére.	541
		4.2.2 Távfűtés korszerűsítésének és vonzóvá tételének programja	Hőközpontok és a primer rendszerek korszerűsítése. Összvárosi távfűtés-korszerűsítési program kidolgozása, majd megvalósítása indokolt EU és állami támogatásokkal együtt. (A Főtáv Rt. végzi, a cél az, hogy a korszerűsítés költségei ne a távhő emelkedő árában jelenjenek meg.)	Saját becslés: évi 10 milliárdos program 2007-től. Összesen 70 md Ft .	10	10	30	50	Kohéziós Alap nagyprojekt készülhet belőle. A Főtávon, mint cégen keresztül bonyolódik.	
4.3 Szennyvíztisztító rendszer és kapcsolódó létesítményei										
		4.3.1 Központi Szennyvíztisztító és létesítményei	Központi Szennyvíztisztító, főgyűjtők, átemelők, Csérytelep (budai alsó rakpart átépítése)	157,4413 md Ft (7 éves terv)	33,94			66		53431,2
		4.3.2 Dél-Budai Szennyvíztisztító és kapcsolódó szennyvíz-beruházások	Dél-Budai Szennyvíztisztító, szennyvíz főgyűjtő, közep-csepeli gyűjtőcsatorna, kerületi csatorna-délbudai projekt (előkészítéssel)	45,265 md Ft (7 éves terv)	0,856	19,144		80	Jelentős Kohéziós Alap támogatással	387,8

Budapest Magprogram prioritások	Budapest Magprogram intézkedések	Budapest Magprogram elemei	A programelem tartalma	2005-től jelentkező becsült költség (2004-es árakon, bruttó érték, kivéve azoknál a tételeknél, ahol az ÁFA visszaigényelhető)	Fővárosi saját forrás %-ban (hitel is)	Egyéb köz- szféra %-ban	Ma- gán- szfé- ra %- ban	EU %- ban	Megjegyzé- sek	A 7 éves terv 2005. februári változatában szereplő saját forrás- és cél-, valamint egyéb hitel mértéke 2005- től (millió Ft). (2004-es jelenértéken) Az évenkénti keretösszeggel ren- delkező programok forrását 9 évre vetít- ve ismertet a tábla.
---------------------------------------	--	----------------------------------	------------------------	---	--	----------------------------------	---	-----------------	-------------------	---

		4.3.3 Kerületi csatorna építési program	Kerületi csatornaépítések 2007-2010 (előkészítéssel)	42,7166 md Ft (7 éves terv)	0,897	19,103		80	Kohéziós Alapból 2007 után akár 80%-os hozzájárulás is lehetséges	383,2
		4.3.4 Csepeli gerincút I. ütem	I. ütem közútépítési feladatai (előkészítéssel)	3,4337 md Ft (7 éves terv)	100					3433,7

5. KULTURÁLIS ÉRTÉKTEREMTÉS PRIORITÁS

5.1 A városi térhez kötött kultúra programja										
		5.1.1. A mindennapok kultúrájának programja ("hegy program")	A kultúra köztéri megjelenési formáinak támogatása. Egyfajta fővárosi kulturális alap működtetése.	Az alap évi keretösszege: 100 millió Ft. A 9 év folyamán összesen 0,9 md forint	100					
		5.1.2 Az erős kulturális identitást hordozó városrészek speciális kulturális potenciáljának erősítése a területi revitalizációk során	Egyes városrészek revitalizációjához kapcsolt kulturális támogatás - amely akár a rehabilitációs alapba is beépíthető.	Éves javasolt keretösszege: 150 millió forint, összességében: 1,35 md Ft.	100					

Budapest Magprogram prioritások	Budapest Magprogram intézkedések	Budapest Magprogram elemei	A programelem tartalma	2005-től jelentkező becsült költség (2004-es árakon, bruttó érték, kivéve azoknál a tételeknél, ahol az ÁFA visszaigényelhető)	Fővárosi saját forrás %-ban (hitel is)	Egyéb köz- szféra %-ban	Ma- gán- szfé- ra %- ban	EU %- ban	Megjegyzé- sek	A 7 éves terv 2005. februári változatában szereplő saját forrás- és cél-, valamint egyéb hitel mértéke 2005- től (millió Ft). (2004-es jelenértéken) Az évenkénti keretösszeggel ren- delkező programok forrását 9 évre vetít- ve ismertet a tábla.
---------------------------------------	--	----------------------------------	------------------------	---	--	----------------------------------	---	-----------------	-------------------	---

5.3 Szabadidős tevékenységek infrastruktúra hálózatának fejlesztése										
		5.3.1 Kerékpárút- hálózat bővítése	Önálló kerékpárutak, önálló kerékpársávok, illetve más lehetőségek hiányában gyalogos-kerékpáros sávok létrehozása.	Saját becslés: 600 millió Ft/év. Összesen: 5,4 md Ft.	60	20		20	Közfizetés: kerületek, hazai pályázatok	171,4
6. GONDOSKODÓ BUDAPEST PRIORITÁS										
6.1 A város szociális kettészakadásának megakadályozása										
		6.1.1 Szociális városrehabilitációs kísérleti projektek és program	9 év alatt legalább a VIII. kerületben, Kőbányán, a IX. kerületben és a VI. kerületben jelentős eredményt kell elérni. (Tartalékkal kell rendelkezni az egyéb krízisterületekhez.)	Saját becslés: 8 md Ft (Az összeg csak a fővárosi támogatást tartalmazza)	100					
6.2 Egészségügyi fejlesztések										
		6.2.1 Regionális kórházprogram középtávú befejezése	Kijelölt regionális kórházak fejlesztési feladatai. Az átdolgozandó regionális kórházi koncepció elkészültéig a források csak a 7 éves terv alapján becsülhetők.	2005-től kezdődően összesen 35,6154 md Ft (7 éves terv)	75,264	24,736				26805,5
6.3 Akadálymentesítés										
		6.3.1 Városi közterületek akadálymentesítése	Kerületi és fővárosi tulajdonú közterületek akadálymentesítése.	Saját becslés: 5 md Ft	70	30				

Budapest Magprogram prioritások	Budapest Magprogram intézkedések	Budapest Magprogram elemei	A programelem tartalma	2005-től jelentkező becsült költség (2004-es árakon, bruttó érték, kivéve azoknál a tételeknél, ahol az ÁFA visszaigényelhető)	Fővárosi saját forrás %-ban (hitel is)	Egyéb köz-szféra %-ban	Má-gán-szfé-ra %-ban	EU %-ban	Megjegyzé- sek	A 7 éves terv 2005. februári változatában szereplő saját forrás- és cél-, valamint egyéb hitel mértéke 2005-től (millió Ft). (2004-es jelenértéken) Az évenkénti keretösszeggel rendelkező programok forrását 9 évre vetítve ismerteti a tábla.
---------------------------------	----------------------------------	----------------------------	------------------------	--	--	------------------------	----------------------	----------	-------------------	--

		6.3.2 Közintézmények akadálymentesítése	19 közintézmény 74 épületére készült költségfelmérés mozgás-, látás- és hallássérült szempontú akadálymentesítésre	A pontos számítás eredménye erre a 74 épületre: 871 millió Ft. Kerületi fenntartású intézmények felmérése (BM-tanulmány). 5-10 millió Ft / épület az akadálymentesítés (bejutás, ügyfélszolgálatig eljutás). Kerületi intézmények akadálymentesítési költségei: Oktatási - 7,41 md Ft; Közigazgatási intézmények - 730,9 millió Ft; Szociális intézmények - 1,47 md Ft; Egészségügyi intézmények - 1,42 md Ft; Kulturális és sport intézmények - 273, 6 millió Ft. Kerületek összesen: 11,3 md Ft. (Forrás: Fenesi G., ESZCSM, felmérés - 2004.június). A fővárosi intézményekre, saját becslés: 3,15 md Ft. Összesen: 14,45 md Ft.	20	60		20	Az akadálymentesítés feladatainak jelentős része a kerületekhez tartozik.	1355,9
		6.3.3 Közösségi közlekedési eszközök és az azokhoz szükséges eljutási lehetőségek akadálymentesítése	1. Kijelölt megállók és azok megközelíthetőségének akadálymentesítése. 2. a járművek egy részének akadálymentesítése és a feltételeknek megfelelő új járművek beszerzése.(ezen tétel jelentős része a járműállomány cseréje rubrikában szerepel, hiszen az újonnan beszerzett járművek már akadálymentesen lesznek kialakítva.)	1. - Saját becslés: 12 md Ft. 2. - Saját becslés: 45 md Ft. Összesen: 57 md Ft, melyből a járműállomány cseréjével a táblázat már korábban kalkulált. A fennmaradó összeg tehát 17,1916 md. Ft.	60	10		30		