

BUDAPEST FŐVÁROS INTEGRÁLT VÁROSFEJLESZTÉSI STRATÉGIÁJA

Megbízó:

Budapest Főváros Önkormányzata

Főpolgármesteri Hivatal

Főépítész iroda

Beleznay Éva mb. főépítész

Megbízó felelőse:

Simonyi Sándor

Maczák Johanna

Megbízott:

Studio Metropolitana Kht.

Szerzők:

Dr. Balogh Eszter, Csuhay Attila, Erő Zoltán, Gauder Péter, Gróf Imre, Koszorú Lajos,
Kovács Bence, Kravalik Zsuzsa, Molnár László, dr. Nagy Béla, Sütő András Balázs, Szabó Tünde

Budapest Főváros Önkormányzata

Főpolgármesteri Hivatal részéről:

dr. Bánfi Réka, Beleznay Éva, dr. Gecser Szilvia, Kardos Péter, Koczka Jánosné,
Kókai Dóra, Maczák Johanna, Markocsány Zoltán, Németh Adrienn,
Simonyi Sándor, Szabó Henriett, Viezner Judit,

Projekt menedzser:

Kovács Bence

Euroconsult 2000

Tartalomjegyzék

I.	BEVEZETÉS	5
I.1.	AZ IVS CÉLJA ÉS SZEREPE, ILLESZTÉSE A FŐVÁROSI ÖNKORMÁNYZAT DÖNTÉSI RENDSZERÉHEZ	6
I.1.1	Az IVS a városfejlesztés és kormányzás közelmúltban bevezetett kulcs-eszköze	6
I.1.2	Az IVS kapcsolata a hatályos fővárosi döntésekkel	7
I.1.3	A budapesti IVS specifikus követelményrendszere a főváros és kerület viszonyában	8
I.1.4	Az IVS kapcsolata az Európai Unió regionális és városfejlesztési politikájával	9
I.2.	PARTNERSÉG ÉS PARTICIPÁCIÓ	10
I.2.1	Az IVS tervezésének folyamata	10
I.2.2	Partnerség építési struktúra	11
II.	BUDAPEST HELYE ÉS SZEREPE EURÓPÁBAN ÉS MAGYARORSZÁGON	13
II.1.	NAGYTÉRSÉGI SZEREP - BUDAPEST TÉRSÉGI SZEREPE ÉS POZÍCIONÁLÁSA EURÓPÁBAN	13
II.1.1	Kiélezett verseny a régiók piacán	13
II.1.2	Budapest, a Duna Fővárosa	15
II.2.	BUDAPEST TÉRSÉGI SZEREPE ÉS POZÍCIÓJA MAGYARORSZÁGON	16
II.2.1	Csapágyvárosok, mint a metropolisz-tér kontextusa	17
III.	BUDAPEST HELYZETE A XXI. SZ. ELEJÉN	19
III.1.	GAZDASÁG	19
III.1.1	Vállalkozások	21
III.1.2	Beruházások	21
III.1.3	Kutatás és Fejlesztés (K+F)	22
III.1.4	Turizmus	23
III.1.5	Kultúra	25
III.1.6	A fővárosi gazdaság helyzetéből fakadó stratégiai következtetések	27
III.2.	TÁRSADALOMSZERKEZET	27
III.2.1	Demográfia	27
III.2.2	Iskolai végzettség, foglalkoztatás, munkanélküliség	29
III.2.3	Budapesten belüli társadalmi különbségek	30
III.2.4	A fővárosi társadalom helyzetéből fakadó stratégiai következtetések	36
III.3.	KÖRNYEZET	36
III.3.1	Lakásellátottság	36
III.3.2	Kommunális szolgáltatások, környezeti terhelés	37
III.3.3	Települési zöldfelületek	39
III.3.4	Épített környezet, épületállomány, műemlékek	41
III.3.5	A fővárosi infrastruktúra és környezet helyzetéből fakadó stratégiai következtetések ..	41
III.4.	HUMÁN SZOLGÁLTATÁSOK	42
III.4.1	Oktatás	42
III.4.2	Szociális ellátás	44
III.4.3	Egészségügyi ellátás	45
III.4.4	A fővárosi humán szolgáltatások helyzetéből fakadó stratégiai következtetések	46
III.5.	KÖZLEKEDÉS	47
III.5.1	Az elmúlt évtizedek folyamatai	47
III.5.2	Városon belüli utazások	48
III.5.3	Városhatárt átlépő utazások	49
III.5.4	Infrastruktúra ellátottság	51
III.5.5	Városfejlesztés és közlekedés kapcsolata	52
III.5.6	A fővárosi közlekedési rendszer helyzetéből fakadó stratégiai következtetések	53
III.6.	KONKLÚZIÓ – BUDAPEST HELYZETE A XXI SZ. ELEJÉN	53
IV.	A PARTICIPÁCIÓS FOLYAMATOK MENETE ÉS EREDMÉNYEI	56
IV.1.	A KERÜLETI EGYEZTETÉSI FOLYAMAT MENETE ÉS EREDMÉNYEI	56

IV.2.	A GAZDASÁGI/ÜZLETI SZFÉRÁVAL VALÓ EGYEZTETÉSEK MENETE ÉS EREDMÉNYEI	57
IV.3.	A CIVIL ÉS SZAKMAI SZERVEZETEKEL VALÓ EGYEZTETÉSEK MENETE ÉS EREDMÉNYEI	58
V.	HOSSZÚ- ÉS KÖZÉPTÁVÚ STRATÉGIA.....	61
V.1.	A STRATÉGIA JÖVŐKÉPE	62
V.2.	BUDAPEST HOSSZÚTÁVÚ FEJLESZTÉSI STRATÉGIÁJA.....	62
V.3.	BUDAPEST KÖZÉPTÁVÚ FEJLESZTÉSI STRATÉGIÁJA	65
V.3.1	<i>Dinamikus gazdaság</i>	66
V.3.2	<i>Közösségcentrikus közlekedés</i>	68
V.3.3	<i>Vonzó városi környezet</i>	71
V.3.4	<i>Környezettudatos Budapest</i>	73
V.3.5	<i>Kulturális értékteremtés</i>	75
V.3.6	<i>Gondoskodó Budapest</i>	76
V.3.7	<i>Partnerségben a régióval</i>	77
V.4.	BUDAPEST HOSSZÚ- ÉS KÖZÉPTÁVÚ STRATÉGIÁJÁNAK ILLESZKEDÉSE AZ ORSZÁGOS ÉS AGGLOMERÁCIÓS TERÜLETFEJLESZTÉSI KONCEPCIÓKHOZ	78
VI.	KERÜLETI IVS-EK ÉS A FŐVÁROSI KERET-IVS KAPCSOLATA	80
VI.1.	A KERÜLETI IVS-EK ISMERTETÉSE	80
VI.1.1	<i>I. kerületi IVS</i>	81
VI.1.2	<i>II. kerületi IVS</i>	82
VI.1.3	<i>III. kerületi IVS (Óbuda)</i>	83
VI.1.4	<i>IV. kerületi IVS (Újpest)</i>	85
VI.1.5	<i>V. kerület (Belváros)</i>	86
VI.1.6	<i>VI. kerületi IVS (Terézváros)</i>	87
VI.1.7	<i>VII. kerületi IVS (Erzsébetváros)</i>	88
VI.1.8	<i>VIII. kerületi IVS (Józsefváros)</i>	89
VI.1.9	<i>IX. kerületi IVS (Ferencváros)</i>	90
VI.1.10	<i>X. kerületi IVS (Kőbánya)</i>	92
VI.1.11	<i>XI. kerület (Újbuda)</i>	93
VI.1.12	<i>XII. kerületi IVS</i>	94
VI.1.13	<i>XIII. kerületi IVS</i>	95
VI.1.14	<i>XIV. kerületi IVS (Zugló)</i>	96
VI.1.15	<i>XV. kerületi IVS</i>	98
VI.1.16	<i>XVI. kerületi IVS</i>	99
VI.1.17	<i>XVII. kerületi IVS (Rákospente)</i>	100
VI.1.18	<i>XVIII. kerületi IVS</i>	102
VI.1.19	<i>XIX. kerületi IVS (Kispest)</i>	103
VI.1.20	<i>XX. kerületi IVS</i>	104
VI.1.21	<i>XXI. kerületi IVS (Csepel)</i>	106
VI.1.22	<i>XXII. kerületi IVS</i>	108
VI.1.23	<i>XXIII. kerületi IVS</i>	109
VI.2.	AZ AKCIÓTERÜLETEK ÖSSZESÍTETT ÁBRÁZOLÁSA	111
VI.3.	A KERÜLETI ÉS A FŐVÁROSI IVS-EK ILLESZKEDÉSE	112
VII.	FEJLESZTÉSI PRIORITÁSOK ÉS PROGRAMOK	115
VII.1.	DINAMIKUS GAZDASÁG PRIORITÁS	115
VII.2.	KÖZÖSSÉG-CENTRIKUS KÖZLEKEDÉS PRIORITÁS	121
VII.3.	ÉLHETŐ VÁROS PRIORITÁS	131
VII.4.	KÖRNYEZETTUDATOS BUDAPEST PRIORITÁS	138
VII.5.	KULTURÁLIS ÉRTÉKTEREMTÉS PRIORITÁS	143
VII.6.	GONDOSKODÓ BUDAPEST PRIORITÁS	151
VII.7.	PARTNERSÉGBEN A RÉGIÓVAL PRIORITÁS	156

VIII.	FŐVÁROSI KIEMELT PROJEKTTÉRSÉGEK	158
VIII.1.	BELVÁROSI PROJEKTTÉRSÉG	161
VIII.1.1	Településrendezési háttér	162
VIII.1.2	Az eddigi elért eredmények és a projekt jelenlegi státusza	163
VIII.1.3	A projekttérség stratégiája	163
VIII.1.4	Kulcsprojekt: Városháza Fórum	166
VIII.2.	BUDA KÖZPONT PROJEKTTÉRSÉG	169
VIII.2.1	Településrendezési háttér	170
VIII.2.2	Az eddigi elért eredmények és a projekt jelenlegi státusza	170
VIII.2.3	A projekttérség stratégiája	170
VIII.2.4	Kulcsprojekt: Moszkva tér rendezése	173
VIII.3.	ÉSZAK-BUDAPESTI PROJEKTTÉRSÉG	175
VIII.3.1	Településrendezési háttér	176
VIII.3.2	Az eddigi elért eredmények és a projekt jelenlegi státusza	176
VIII.3.3	A projekttérség stratégiája	177
VIII.3.4	Kulcsprojekt: Óbudai Gázgyár	179
VIII.4.	DÉL-BUDAPESTI PROJEKTTÉRSÉG	183
VIII.4.1	Településrendezési háttér	184
VIII.4.2	Az eddigi elért eredmények	184
VIII.4.3	A térség stratégiája	185
VIII.4.4	Kulcsprojekt: Csepel Park / Olimpiai fejlesztések	188
VIII.5.	BUDAPEST LÉGI KAPUJA	191
VIII.5.1	Településrendezési háttér	192
VIII.5.2	Az eddigi elért eredmények és a projekt jelenlegi státusza	192
VIII.5.3	A projekttérség stratégiája	193
VIII.5.4	Kulcsprojekt: Ferihegyi fejlesztési térség	195
VIII.6.	DUNA PROJEKTTÉRSÉG	198
VIII.6.1	Településrendezési háttér	199
VIII.6.2	Az eddigi elért eredmények és a projekt jelenlegi státusza	199
VIII.6.3	A projekttérség stratégiája	199
VIII.6.4	Kulcsprojekt: A Duna megközelíthetőségének javítása, a rakpartok minőségi közterület-fejlesztése	202
VIII.7.	FENNTARTHATÓ TÉRSZERKEZET FEJLESZTÉSE	204
VIII.7.1	Településrendezési háttér	205
VIII.7.2	Az eddigi elért eredmények és a projekt jelenlegi státusza	205
VIII.7.3	A projekttérség stratégiája	206
VIII.7.4	Kulcsprojekt: Etele tér teljes körű intermodális csomóponttá fejlesztése	209
IX.	STRATÉGIA MEGVALÓSÍTHATÓSÁGA	212
IX.1.	A FEJLESZTÉS INTÉZMÉNYI KERETEI	212
IX.1.1	Az önkormányzat városfejlesztési tevékenységre szakosodott intézményrendszere	213
IX.1.2	Az önkormányzat gazdaságfejlesztési tevékenységre szakosodott intézményrendszere	214
IX.1.3	Fejlesztési ügynökség és program, projektmenedzselő társaságok	215
IX.1.4	A monitoring és intézményrendszere	218
IX.2.	VÁROSMENEDZSMENT POLICY	219
IX.2.1	A fejlesztések támogatásához szükséges normatív eszközrendszer	220
IX.2.2	Településrendezési szerződés	221
IX.2.3	Városmarketing, összvárosi szintű marketing stratégia	222
IX.2.4	Javaslat a közterületfejlesztés és finanszírozásának korszerűsítésére	225
	FELHASZNÁLT IRODALOM:	227

I. Bevezetés

Jelen Integrált Városfejlesztési Stratégia (IVS) készítését a Nemzeti Fejlesztési Ügynökség kezdeményezte és Budapest Főváros Önkormányzata készítette el.

E dokumentum előzményének tekinthető a Fővárosi Közgyűlés 410/2003. (III.27) Főv. Kgy. határozatával jóváhagyott Budapest Városfejlesztési Konceptiója, illetve az ezen alapuló 1451/2005.(06.29.) Főv. Kgy. határozatával elfogadott, majd 1096/2006.(06.29.) Főv. Kgy. határozatával módosított Budapest Középtávú Városfejlesztési Programja, az ún. Podmaniczky Program. Ez utóbbi voltaképpen az IVS előképének is tekinthető, hiszen mind távlatában (7 éve) mind pedig jellegében (stratégiai tervezésen alapuló térbeli és tematikus beavatkozások megfogalmazása) lényegében ugyanazokra a kérdésekre keresi a választ. Jelen dokumentum egyben a Podmaniczky Program aktuális felülvizsgálatát is jelenti.

Budapest speciális adminisztratív-közigazgatási berendezkedése, szerepe, országos és regionális funkciója folytán a fővárosi IVS készítése során a kerületekre, megyei jogú városokra megfogalmazott elvárásrendszerrel (Az Önkormányzati és Területfejlesztési Minisztérium Területfejlesztési és Építésügyi Szakállamtitkársága által készített, 2007. október 5-én kiadott, a „Városrehabilitáció 2007-2013-ban, Kézikönyv a városok számára”, továbbiakban: Kézikönyv) eltérő elveket volt szükséges követni, hogy a fővárosi dokumentum betölthesse integráló keretstratégia szerepét. A Főpolgármesteri Hivatal Európai Unió és Főépítési Irodája ennek érdekében egyeztetéseket folytatott a kezdeményező Nemzeti Fejlesztési Ügynökséggel, a Nemzeti Fejlesztési és Gazdasági Minisztériummal, illetve a ProRégió Ügynökség képviselőivel, hogy a jelen stratégia képes legyen megfogalmazni a főváros városfejlesztési stratégiáját, biztosítani a stratégiai gondolkodást és a fejlesztési célok szinergiáját, a fejlesztési elképzelések tervezhetőségét nemcsak a Fővárosi Önkormányzat szintjén, hanem ezzel egy időben képes legyen sikeresen integrálni a kerületi városfejlesztési stratégiai elképzeléseket, továbbá alkalmassá váljon a szektorális politikák által meghatározott fejlesztések koordinációjára, a területi és ágazati politikák szinergikus hatásaira koncentrálni.

Budapest Integrált Városfejlesztési Stratégiája így egyrészt – a Podmaniczky Program hagyományát követve – egy olyan stratégiai városfejlesztési döntés, amelyből közvetlenül levezethető, definiálható egy fejlesztési szemléletű, területi alapú program, a városrészekre vonatkozó célok meghatározásával és azok középtávú (7-8 év) megvalósításával. Az IVS lényeges eleme a megvalósíthatóság biztosítása; ezen belül elvárt a programok költségbecslésének a megvalósítás tervezett szereplőire vonatkozó javaslatoknak, a megvalósítás intézményi keretének, a városfejlesztés-menedzselés szervezetének, valamint a végrehajtás monitoringjának bemutatása. Az egyes fővárosi akcióprogramok a kerületi programokkal összehangolva, az átfedéseket kiszűrve és nagyobb, a kerületeket átfogó programcsoportok formájában kerülnek bemutatásra. A Budapesti IVS mindemellett olyan koncepcionális alapelveket fogalmaz meg, amelyek Budapest és vonzáskörzeti térsége, közvetetten pedig a közép-kelet-európai térség fejlődésének elvi fundamentumául szolgálnak. Ezek alapján az IVS támogatja:

- az Új Magyarország Fejlesztési Tervvel, valamint az Országos Területfejlesztési Konceptióval összhangban a Budapest metropolisz-térség, azaz a nagyváros és körzete nemzetközi kontextusban versenyképes és vonzó térséggé való fejlesztését és pozicionálását;
- a metropolisz térség versenyképességének fokozását, ennek feltételeként a térségi befektetői piac "láthatóvá" tételét, népességi-munkaerőpiaci súlyának és befektetői vonzerejének növelését;
- az attraktivitás növelését, ennek érdekében Budapest metropolisz élhető és fenntartható térséggé történő fejlesztését, a metropolisz régió meghatározott stratégiai céloknak megfelelő

európai kontextusba illesztését, amelyet egy valós vonzáskapcsolatokon alapuló „határok nélküli Budapest” létrejötte segít elő;

- a differenciált piacépítési programokat, azaz a mai kereslet által pozitívnak ítélt elemek támogatása mellett hangsúlyozva a koncepció által megcélzott új kereslet megteremtését (Budapest-termék fejlesztése);
- a mai és a feltételezett jövőbeli kereslet függvényében a térség különböző pontjaira és hálózataira vonatkozó, kívánatosnak tartott strukturális átalakításokat és azok megvalósulását szolgáló pozitív, támogató eszközök kidolgozást, valamint a megcélzott strukturális fejlesztéseket lehetővé tevő, tiltó-korlátozó eszközöket rendszerbe foglaló térségi szabályozás megalkotását;
- a lehetőségek és az adottságok jobb kihasználása érdekében egy egységesebb térségi politikát, ennek feltételeként pedig a térség fejlődésében meghatározó szereplők által elismert és támogatott intézményi struktúra létrehozását.

I.1. Az IVS célja és szerepe, illesztése a Fővárosi Önkormányzat döntési rendszeréhez

I.1.1 Az IVS a városfejlesztés és kormányzás közelmúltban bevezetett kulcs-eszköze

A városfejlesztési tervezésbe a közelmúltban bevezetett IVS olyan komplex városfejlesztési rendszerek strukturálását célzó tervtípus, amely magstratégiaként megteremti a városfejlesztési irányítás/kormányzás további tervdokumentumainak alapját, és létrehozza a középtávú társadalmi-gazdasági és térbeli fejlesztés fenntartható kereteit.

A városfejlesztési magstratégia - mint egy reális, megvalósítható, integráló terv - alapján kidolgozásra kerülhetnek a szektorális (ágazati) intézkedési tervek, illeszthető lesz a térbeli tervezés és szabályozás, kidolgozhatóak az akcióterületi tervek, és azon belül az egyes projektek és megvalósíthatósági tanulmányok. A tervezés lehetőségei kibővülnek, hatékonyabb és ösztönzőbb lesz a közpénzek felhasználása, ezzel sikeresebbé válhatnak a városirányítás által generált fejlődési folyamatok.

A dokumentum deklarált fejlesztési funkcióján túlmutat, hogy a stratégiai célok érdekében szükségessé teszi a szabályozási mechanizmusok illesztését a stratégiához. Míg a fejlesztési működés azáltal érvényesül, hogy mechanizmusokat, intézményeket, eszközöket határoz meg és a várospolitikai célok érdekében szolgáltatásokat, infrastruktúrákat biztosít, addig az újragondolt szabályozási eszközrendszer összehangolt fejlesztői aktivitás eredményeképpen, átgondolt akciók kijelölése és jóváhagyása által valósul meg.

Az IVS által lehetővé tett tervezési protokoll segít elkerülni az erőfeszítések duplikálását, párhuzamosságát a közszférában és a fejlesztők között egyaránt. A stratégia szektorokat átmetsző természetéből fakadóan integrálja a különböző adminisztratív szinteket (kormányzat, főváros, régió-agglomeráció, kerületek, stb.), létrehozva az integrált többszintű területi irányítás intézményi kapcsolatait (Uitermark 2002, 2005)¹

¹ Uitermark, J (2002) Re-scaling, 'scale fragmentation' and the regulation of antagonistic relationships. Progress in Human Geography. 26. 6. 743-765 p.; Uitermark, J. (2005) The genesis and evolution of urban policy: a confrontation of regulationist and governmentality approaches. Political Geography. 24. 137-163 p.

I.1.2 Az IVS kapcsolata a hatályos fővárosi döntésekkel

A főváros tervezési rendszerében jelenleg is működik a középtávú városfejlesztési programot (Podmaniczky Program) és hétéves pénzügyi tervet magában foglaló integrált tervezés mechanizmusa, amelynek időtávja megegyezik az integrált stratégia hétéves ciklusával. Kézenfekvő, hogy új rendszerszintű tervezés adaptálása a Fővárosi Önkormányzat stratégiai tervezésében már bevezetett, működő folyamatoknak az IVS követelményrendszeréhez történő igazításával történjen, pontosítva a megvalósításhoz szükséges feltételeket, nevezetesen:

- a ciklusidők összehangolását és a fejlesztések időbeli ütemezését,
- a fejlesztések forrásbiztosítására vonatkozó finanszírozási terv összehangolását a főváros 7 éves fejlesztési tervezési módszerével,
- a feladatok megvalósításához rendelt felelősi rendszer kialakítását,
- a többszereplős kormányzati elvek – participáció és integrált tervezés – követelményeinek megteremtése szükséges.

Az IVS kidolgozása, a stratégia célrendszerének felállítása során a készítők fokozott figyelmet fordítottak a helyi döntéshozás által korábban elfogadott programokkal való összhang megteremtésére. Budapest Városfejlesztési Konceptiójának 2003. évi elfogadását² követően – amely egyben stratégiai irányvonalat szabott a 2005-ben elfogadott³ és 2006-ban felülvizsgált⁴ középtávú városfejlesztési programnak (Podmaniczky Program) – számos szektorális és átfogó fejlesztéspolitikai dokumentum született, amelyeknek prioritásrendszere részben beépült az átfogó budapesti tervezési és programozási rendszer jelen szakaszában a középtávú stratégiai koncepció felülvizsgálati munkafolyamatába. A készítők a metropolizálódó, konurbanizálódó várostérség Budapesti Agglomeráció Területfejlesztési Konceptiója és Stratégiai Programjában⁵ (elfogadás alatt) megfogalmazott stratégiai szemléletét követve határozták meg a Budapest nemzetközi és regionális szerepét – a Városfejlesztési Konceptióban is rögzített kapu és híd szerepet. A stratégiai koncepció figyelembe vette továbbá az Új Magyarország Fejlesztési Tervbe beépült Budapest Fejlesztési Pólus⁶ klaszteresedéson és hálózatosodáson keresztül a térség nemzetközi tudásvonzó képességét növelő prioritásrendszerét, amely a fővároson belül és a metropolisz térségbe kilépve (Talentis Program, integrált egyetemi hálózatok erősítése) a Budapest-vonzástérség kohézióját is erősíteni hivatott. Jelen stratégia integrálja a 2002-ben elfogadott, majd többször, legutóbb 2007-ben, a Fővárosi Környezeti Konzultációs Fórum keretében lefolytatott konzultációsorozat eredményeképpen felülvizsgált Budapest Főváros Környezeti Programja⁷ a fővárosi térség környezeti fenntarthatóságára (növekvő energiahatékonyság, környezetbarát közlekedési rendszer, helyi klimatikus viszonyok javítása és a biológiai sokféleség megőrzése, a közterületek rendjének, tisztaságának, és a fővárosi hulladékgazdálkodás továbbfejlesztése, társadalmi és önkormányzati összefogás) és a helyi életminőség javítására fókuszáló (a belváros és a lakótelepek környezeti minőségének javítására, a

² 410/2003. (III.27) Főv. Kgy. határozat

³ 1451/2005.(06.29.) Főv.Kgy. határozat

⁴ 1096/2006.(06.29.) Főv.Kgy. határozat

⁵ Budapesti Agglomeráció Területfejlesztési Konceptiója és Stratégiai Programja, 2007. július, (http://www.baft.hu/pdf/TKSP_MOD.pdf)

⁶ Budapesti Fejlesztési Pólus Stratégiai koncepció, 2006. június, (<http://www.budapest-polus.hu/docs/bfpstrat.pdf>)

⁷ 734/2002. (IV.25.), 2692/2005. (XI.24.) és 1931/2007.(11.29.) Főv. Kgy. határozatok

barnamezős területek funkcióváltásának elősegítését előnybe helyező) programok indításának szükségét.

Az IVS stratégiai célrendszerébe a koncepcionális elemeken túl beépültek a jelenleg hatályos városfejlesztési eszközök és futó programok, mint a városi élettér revitalizálásának jelenlegi legátfogóbb eszköze, az 1998-ban elfogadott Városrehabilitációs Program⁸. A várospolitikai szabályozás eszközei – Budapest Főváros Településszerkezeti Terve⁹ (2005) és az ennek megfelelő Fővárosi Szabályozási Keret¹⁰ – már a Városfejlesztési Koncepció prioritásrendszerét tükrözik, s mint ilyen, közvetett megfeleltethetőségben áll a jelenlegi középtávú stratégia célrendszerével.

I.1.3 A budapesti IVS specifikus követelményrendszere a főváros és kerület viszonyában

Az Integrált Városfejlesztési Stratégia – és maga a városfejlesztés peremfeltételei – Budapest viszonylatában másképp értelmezendő, mint a Budapesten kívüli városok esetében. Ennek oka Budapest országos szerepe, a fővároson belüli önkormányzati feladatellátás megosztottsága és a kerületekkel való területi átfedettség.

Ezt felismerve a Nemzeti Fejlesztési Ügynökséggel, a Nemzeti Fejlesztési és Gazdasági Minisztériummal, illetve a ProRégió Ügynökség képviselőivel folytatott tárgyalások eredményeképpen a Budapesti Integrált Városfejlesztési Stratégia tartalma az alábbiak szerint került meghatározásra:

- a fővárosi IVS helyzetértékelése mind városi (városkörnyéki), mind városrészi szinten nem az adatszerűsége, hanem a főbb trendek, stratégiai pozíciók meghatározására törekszik, ezáltal a célrendszer megfogalmazásában elsősorban hosszú távú koncepcióhoz való illeszkedést tekinti elsődlegesnek, valamint kitekintést nyújt a funkcionálisan hozzátartozó környezetre, azaz a Budapest metropoliszra (stratégiai pozíció);
- az IVS-ben megfogalmazott akcióterületek olyan városfejlesztési területek, amelyek méretüket tekintve túlmutatnak egy-egy kerület határain, a középtávú fejlesztések célterületeit jelentik, ahol az országos, fővárosi és kerületi/helyi önkormányzati akcióterületek fejlesztési összehatása maximális (szinergia);
- általában az összvárosi infrastruktúra fejlesztések túlmutatnak a 2-3 éves időszakon, azonban a fővárosi IVS esetében is alapkövetelmény a stratégia megvalósításának bemutatása a megvalósítás szervezeti rendszere, a partnerségi kapcsolatok kialakítása, valamint a közvetlen finanszírozási terv és a közvetett, nem pénzügyi jellegű befolyásoló tevékenységek terve szempontjából (megvalósíthatóság);

Javasolható, hogy továbbiakban is a fővárosi IVS ne lefektetett tematika alapján, hanem a fővárosi Önkormányzat és a Regionális Operatív Program Irányító Hatóságának tárgyalási körébe tartozzon a fenti elvek érvényesítése mellett.

⁸ 375/1998.(03.26.) Főv. Kgy. határozat

⁹ 1125/2005. (V.25.) Főv. Kgy. határozat

¹⁰ a Fővárosi Szabályozási Kereterről szóló 46/1998. (X. 15.) Főv. Kgy. sz. rendelete

I.1.4 Az IVS kapcsolata az Európai Unió regionális és városfejlesztési politikájával

Az európai területi fejlődésben a városhálózatnak meghatározó szerepe volt és lesz a következő évtizedekben, így nem tekinthetünk el azoknak a folyamatoknak a bemutatásától és értelmezésétől, amelyek jellemzik a kontinens városszerkezetét. Tapasztalni lehet, hogy a korábbi hierarchikus kapcsolatok szerkezete megbomlik, s egyrészt egy-egy nagy központ körül erőteljes koncentrálódás figyelhető meg, másrészt a városok közötti munkamegosztás is megváltozik. A századvég gazdasági és társadalmi folyamatai a városrendszerben is érvényesültek. Így a globalizáció hatására a nemzeti terek felbomlanak, azokat felváltja a kontinenst átfogó szerepkörök kialakulása, s ennek következtében a rendszer minden szintjén, különösen az egyre szélesebb funkciókat tömörítő városoknál a verseny kiéleződése figyelhető meg

Az Európai Unió regionális politikájában egyre nagyobb hangsúllyal jelenik meg a település, s azon belül a város, illetve a város és környezete tudatos fejlesztése. A 2007-2013 közötti időszakban tehát az Új Magyarország Fejlesztési Tervben, annak egyes szektorális és regionális operatív programjaiban kiemelten kell kezelni a városfejlesztést, illetve a város és a környezete fejlesztésére vonatkozó célokat.

Az Európai Területi Fejlődés Perspektívái¹¹ c. dokumentum azzal a céllal született, hogy az új évezred első tíz-húsz évének európai területfejlesztési politikai célkitűzéseit megfogalmazza, annak alapelveit értelmezze, s egyben eligazítást adjon az uniós és a csatlakozni kívánó országok fejlesztési és támogatási céljainak meghatározásához. A dokumentum három fő célkitűzést határozott meg:

- kiegyensúlyozottabb és többközpontú városrendszerek kialakítása, új kapcsolatok megteremtése a város és vidék között,
- az infrastruktúrához és az ismeretekhez, információkhoz való hozzáférés biztosítása a térségek számára,
- a természetes és kulturális örökség fokozott védelme, kezelése és annak fejlesztése.

Városrendszer fejlesztésénél az első fejlesztéspolitikai célként a városok közötti kooperációk erősítését jelöli meg a dokumentum. Második célkitűzése a dinamikus és versenyképes városok megteremtésére irányul. A harmadik fejlesztési célkitűzés, hogy maga a városi szerkezet, s annak elemei megújításra kerüljenek, tehát a városi élettér és életminőség javítása elengedhetetlen. Ezért új irányokat kell szabni a területhasználatnak, az infrastruktúra fejlesztésének, a szociális problémák kezelésének és a városi öko-rendszerek megújításának, ezen kívül szükséges az egyre erőteljesebben növekvő agglomerációs térségek elérhetőségének javítása. A város és vidék közötti új partnerség kialakításának szükségességéről szól a negyedik célkitűzés, továbbá – ötödik célkitűzésként – a városfejlesztés nem feledkezhet meg a vidéki térségekről sem, hiszen a város csak szélesebb régiójával együtt létezhet, ezért annak együttes megújítása válik szükségessé.

¹¹ Az Európai Unió területfejlesztési miniszterei készítették elő a 2000-2006 közötti időszak regionális politikájának új irányait, ennek az előkészítő munka eredménye az 1999-ben kiadott Európai Területi Fejlődés Perspektívái (European Spatial Development Perspectives ESDP), amely az új tervidőszak fejlesztési célkitűzéseit határozza meg. Azóta újabb dokumentum nem áll rendelkezésre, azaz nem ismertek a 2007-2013 közötti időszak európai térfejlődés irányai. A harmadik kohéziós jelentés (Új partnerség, 2004) csak összegzi az európai térfolyamatokat és ajánlásokat fogalmaz meg a strukturális politikára. Így jelenleg is érvényesnek és iránymutatónak kell tekinteni az ESDP-ben foglaltakat.

I.2. Partnerség és participáció

I.2.1 Az IVS tervezésének folyamata

A megvalósítás szempontjából kritikus a fejlődés résztvevőinek (aktorainak) azonosítása és bevonása már a célkitűzés, értékválasztás, jövőkép-meghatározás fázisában. A városfejlesztés aktorai egyfelől a döntéshozásba közvetlenül bekapcsolt szereplőket jelenti:

- a fővárosi önkormányzat képviselői
- a kerületi önkormányzatok (politikuskok és közhivatalnokok, főépítészek)
- az agglomeráció és régió képviselői,
- kormányzati szereplők,

másfelől számos, a döntéshozatalban direkt módon nem résztvevő, de érdekelt fél:

- a gazdaság (ezen belül elsősorban az ingatlanfejlesztői szektor) szereplői
- a tudomány (elsősorban a várostervezés és városgazdálkodás) prominensei
- a civil szervezetek képviselői
- a közösség más véleményhordozói

A Budapesti IVS esetében – országos szerepkörét betöltő különleges helyzetét tekintve – a tervezési folyamat során az országos ágazati, a fővárosi és kerületi várospolitikai elképzeléseknek összhangja kritikus a megvalósíthatóság tekintetében. Jelen dokumentum mind az országos és régiós, mind a helyi önkormányzati (kerületi, agglomerációs települési) döntéseket áttekintette, azokat a fővárosi és a saját stratégia sérülését nem okozó módon integrálta.

Megemlítenéd még a Városházi Beszélgetések c. programsorozat, melynek keretében kéthavi sűrűséggel alkalom nyílik közvetlen diskurzusra a városfejlesztésért felelős fővárosi vezetőkkel. Ezeken az eseményeken lehetőség van információnyújtásra a készülő projektekről, de ismertetésre kerülnek a még kialakulóban levő városfejlesztési ideák és a legfrissebb kutatási eredmények is.

A tervezési folyamat során a partnerség-építés célja, hogy az IVS elveivel egyezően, a Budapest 2020 Dialógus keretei között történjen a városfejlesztési stratégia kidolgozása, amely jól strukturált kommunikatív mechanizmussal, a nyilvánosság bevonásával kívánja megteremteni a közösség bizalmát, és ezzel a megvalósításban való partneri részvételét, az akciók hiteles kereteit. Jelen munkával párhuzamosan folyik a 2003. évi stratégia felülvizsgálatának, egy participatív elveken alapuló, magánforrások bevonását stimuláló városfejlesztési stratégia kidolgozása. Számos területen jelen dokumentum is támaszkodik a participatív munkamódszer eddigi eredményeire. Indirekt célja a folyamat intézményesítésének a „demokrácia még hiányzó mechanizmusainak” megalapozása.

A partnerség-építés folyamatában a Fővárosi Önkormányzat létrehozta a Futurbia-programot, amely elsősorban a civil, nem kormányzati szféra szereplőivel indította el a konzultációt, a lakossági, civil célok és értékek definiálása, a szükségletek, azaz a kereslet meghatározása érdekében. A várospolitikai elképzeléseknek megfelelően megkezdődött a lokális szinteken az alulról építkező identitás-körzetek kialakítása, önszerveződések támogatása és kapacitás fejlesztése.

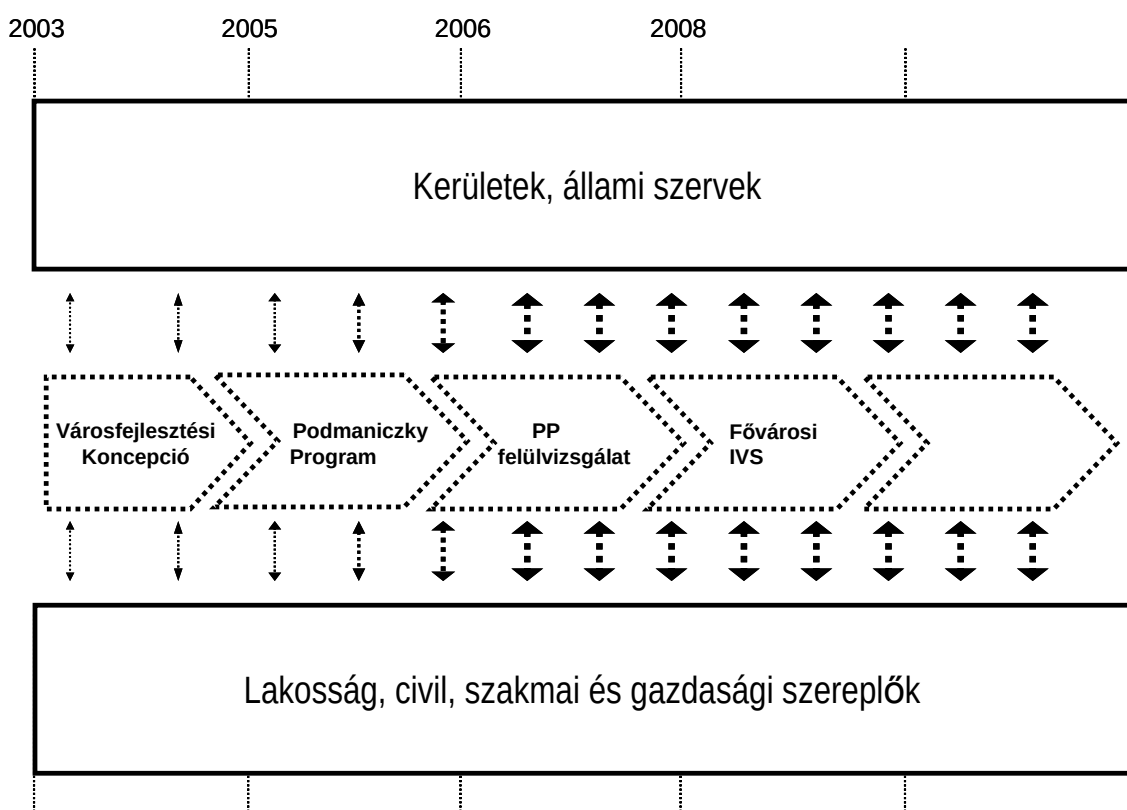
A konzultatív-participációs folyamat során megkezdődött a privát szféra, a fejlesztői szektor megkeresése, létrehozva olyan konzultatív platformokat, amelyek a tervezés-programozás további folyamatában állandó, intézményesült konzultatív fórumokká válhatnak. A program elindította a tudomány, az egyetemi-akadémiai szféra, valamint a várostervező és építész szakma bevonását, hogy javaslataikkal, szakértelmükkel javítsák a várospolitikai döntések minőségét és reprezentatív funkciójuk által képviseljék az egyéni vagy közösségi ötleteket, javaslatokat.

Az IVS partnerség-építés folyamata két tengely mentén szerveződik, amelyek a várospolitikai aktorok meggyőződésen alapuló támogatását az integratív és evolutív dimenzió mentén kívánja megnyerni:

- **integratív dimenzió:** a keretstratégia kapcsolata az országos, régiós és a helyi önkormányzati, különösképpen a kerületi IVS-ekkel. Alapja az együttműködés (integráló-kooperatív gondolkodás), ennek érdekében sorozatos egyeztetések folytak mind a régióval, a kerületi főépítészekkel, mind az IVS-készítőkkel annak tisztázására, hogy melyek az összfővárosi szinten fontos akciók;
- **evolutív dimenzió:** a bevonáson alapuló tervezés körkörös folyamata a folytonos visszajelzéseken keresztül lehetővé teszi a tervezés és városkormányzás struktúráinak folyamatos felülvizsgálását és javítását.

Az alábbi sematikus ábrán a fent leírt participatív tervezési metódus került ábrázolásra. A konzultációk intenzitása a folyamat előrehaladtával növekszik.

1 ábra: A főváros stratégiai tervezési folyamata



I.2.2 Partnerség építési struktúra

Az egyes szakpolitikai területek koordinációja érdekében, a stratégiakészítéssel összhangban megkezdődött a szektorális fejlesztéspolitikák integrációja. Ebből a célból és az Ügyosztályok közötti folyamatos információcsere elősegítése érdekében a Főpolgármesteri Hivatal Főjegyzője létrehozta az Ügyosztályok Állandó Konferenciáját. Az IVS alapelveül szolgáló többszintű kapcsolatok kiépítése a közigazgatás és közösségi irányítás szerveivel – kerületekkel, kormányzati szervezetekkel – fejlesztés alatt áll.

A magánszféra civil szereplőivel, a városfejlesztés nem kormányzati aktoraival megindult a koordináció és kooperáció intézményesítése. A tervekészítés nyilvánosságát, a társadalmi részvételi lehetőségét, a civil szférával való kapcsolatok építését a Studio Metropolitana Kht. kommunikációs illetve nyilvánosságmunkája biztosítja, együttműködésben az Urbanissimus Szakmai Egyesülettel (Budapesti Civil Körök Állandó Konferenciája). Ezen túlmenően, a participatív folyamat a szüntelen információterítés és -visszacsatolás által a nyilvánosság folyamatos és alkotó-kritikai részvételét, javaslataik cenzúrázatlan becsatornázását teszi lehetővé a stratégiai tervezés folyamatába.

A piaci szféra szereplőivel, az ingatlanfejlesztőkkel sikeresen formálódik a tervezett kapcsolat: Ingatlanfejlesztői Kerekasztal néven a nagy, nemzetközi háttérrel rendelkező ingatlanfejlesztők fogtak össze, hogy a Főváros partnerei legyenek a fejlesztési stratégia tervezésében. A fejlődésben lévő „városfejlesztési ipar” további szereplői az új nagy fejlesztési projektek tulajdonosai Budapest Business Region (BBR) néven hoztak létre egyesületet, és együttműködési szerződést kötöttek a városkommunikáció és a városmarketing közös szervezése céljából.

II. Budapest helye és szerepe Európában és Magyarországon

II.1. Nagytérési szerep - Budapest térségi szerepe és pozícionálása Európában

Budapestnek és az általa befolyásolt térnek¹² – az egyre egységesebb, globálisabb világpiacra, az egyre nagyobb kihívásokkal szembesülő európai városok piacán más régiókkal versengve kell megmérkőznie a befektetői tőke megszerzéséért.

A globalizációs kihívások olyan szuperstruktúrák – intézmények, infrastruktúra korridorok – kiépítését teszik szükségessé, amelyek a régiók szintjén biztosítják a hatékony és dinamikus területi együttműködési folyamatokat. A régiók piacán a láthatóságot a megfelelő „tömeg” elérése biztosítja, így a kialakulóban levő Budapest metropolisz a maga 3,5 milliós népességével és gazdasági erejével, regionális versenyképességünk alapja. Mindeközben az európai szintű integrációs folyamatokkal párhuzamosan folyik a belső piacok újrafelosztása. Ebben a szakaszos – azaz folyamatban lévő (Románia, Bulgária) és a közeljövőben várható (Balkán) – restrukturációs periódusban kell Budapestnek a hosszútávon kiaknázható versenyelőnyét biztosítania, amelyet az elkövetkező 10-12 évben tett erőfeszítések határoznak meg.

Az a funkcionális várostérség, amely Budapestből és a környező konurbán tevődik össze, európai léptékben is kiemelkedő városi súlypont (Európai Nagyvárosi Fejlődési Térség, MEGA 3¹³), így az urbanus régiók által hajtott európai növekedéshez növekvő mértékben képes hozzájárulni. Versenytársai és egyben együttműködő partnerei a közép-európai térben a Visegrádi Négyek többi tagja: Varsó, Prága, Pozsony. Bécs a régió városait messze meghaladó mértékben képes összpontosítani a versenyképességet és tudást hordozó dinamikát, így elérhetőségének stratégiai fejlesztése által számos, Budapest számára stratégiai jelentőségű tevékenységet vonzhat magához.

II.1.1 Kielezett verseny a régiók piacán

Egyértelmű, hogy a közép-európai központ szerepkörért, a felsorolt pozícióért Budapest térsége nemzetközi porondon versenyez, nem pedig Magyarország más térségeivel. A tét a keleti és a déli régiók (Balkán) irányába ellátási funkciókat koncentráló kapuváros pozíció megszerzése olyan regionális központi szerepekkel, amely szerepek jellegükből eredően azt az országot erősítik, amelynek a régióközpont egyben fővárosa. A térségi piacok megszerzéséért folyó versenyben számos aktor igyekszik a maga érdekeltségeinek megfelelően átrendezni a szuperstruktúrákat, amelyek Budapest és régiója térségi pozícióit végletesen befolyásolhatják.

A francia kezdeményezésre formálódó Mediterrán-tengelyszövetség (olasz-francia) a Kelet-Európai régió déli piacaihoz (Albánia, Havasalföld, Bulgária) Horvátországon, részben Bosznián és Montenegrón keresztül kíván eljutni.

Az osztrák törekvéshez – visszaállítani az egykori Monarchia befolyási körzetét és kulcspozícióba kerülni – dinamikus területi politika járul, amelyet erősít Bécsnek az EU regionális intézményrendszerében „elnyert” pozíciója (a Közép-Európai térség központja). Mivel egyelőre Bécs

¹² A vonzáskapcsolatokon nyugvó tér túlnyúlik a közvetlen szub- vagy konurbán téren – összefüggően beépített, többközpontú városi térség – és egy „szerves” városrégiót alkot és szervez.

¹³ Potentials for polycentric development in Europe, ESPON (European Spatial Planning Observation Network), 2002–2006

offenzív regionális politikájával sokkal sikeresebb a régiók piacán, mint Budapest, ez komolyan megkérdőjelezi a hazai várakozásokat a kelet-európai központ szerep irányában.



2 ábra: Létező kooperációs projektek a CADSES térségben

Bécs, illetve ikervárosa, Pozsony, valamint Budapest által alkotott városi tengely Magyarország csatlakozása óta fokozott mértékben működik együtt különféle nemzetközi és interregionális platformokon a közép- és kelet-európai régió városaival. Bécs sikeresen vezette be nemzetközi szintén a „Nyugat keleti bástyája” szlogent, amelyet a térségi szervező központ szerepéért folytatott – meglehetősen egyenlőtlen – közdelemben sikeresen használ. Bécs stratégiai regionális politikája nemcsak Közép-, de Délkelet-Európa irányító-központi szerepére tör, amelynek érdekében Budapest ez irányú törekvéseit gyengíteni igyekszik, lehetséges partnereit elvonzza.

Németország részéről a keleti piacokhoz való hozzáférés igénye képes jelentősen befolyásolni a térségi szerveződések. Németország jelenleg aktívan keres kelet-európai támaszpontokat, ahonnan gyorsabban és könnyebben tudja a régióban gazdasági befolyását növelni, piaci információkat szerezni és szorosabb gazdasági-szövetségi hálózatot kialakítani. Mivel Ausztria ezzel a szándékkal versenyzik, Németország törekvései

Forrás: Potentials for polycentric development in Europe, ESPON 2005

voltaképpen segítik Budapest regionális szerepének erősödését.

Versenypozíciókat szintén erősíti, hogy Horvátország, Szerbia és részben a román városok illetve a dél-kelet-szlovákiai térség Budapestben látják az intenzív növekedés eszközét; ezek az országok természetes módon gravitálnának Magyarország, illetve Budapest, mint új típusú szervezőközpont, regionális főváros felé.

Budapest és az általa potenciálisan szervezni tudott térség piaci vonzóak részben munkaerő kínálati és termelési aspektusból, részben, mint felvevőpiacok, áruk és szolgáltatások alulfejlett piacai. Ezekről a csere-terekről a termelésirányításnak információkra van szüksége, ezért a piacokhoz közel szükséges támaszpontokat, térségi főhadiszállásait telepíteni. A térségi irányítási központok, valamint az azok működtetéséhez szükséges kvalifikált menedzserek számára keresnek a regionális/globális gazdasági szereplők élhető, vonzó élettereket. Telephelyválasztásuk során a humán faktorok sokszor nagyobb súllyal esnek latba, mint egyéb technikai vagy szállítási szempontok. A mai kor nyersanyaga immár az emberi kreativitás, a hozzáadott értéket a képzelőerő, az innováció és az ezt előállítani képes ember képviseli. A kreatív munkaerő jóléte – azaz oktatása, képzése és egészsége, szellemi és pszichikai kondíciója – a térségi siker kulcsa.

Budapest és térségének hosszú távú sikeressége tehát:

- a 3,5 milliós nagyvárosi térség belső integrációjának,
- a kreatív munkaerő számára vonzó környezet kialakításának, és
- a Budapest által szervezett regionális politika erős gravitációs dinamikát teremtő erejének

függvénye.

A főváros regionális súlyának, szerepkörének alakulása jórészt attól függ, hogy adottságaiból milyen kiterjedtségű vonzáskörzetben és milyen mélységgel képes önmaga és az ország számára fejlődést

indukáló lehetőséget teremteni. Amilyen mértékben erősíti kisugárzásával környezetét, tehát amennyire erős térnek lehet a központja, oly mértékben nőhet meg súlya a városhálózatok alkotta térszerkezetben. Törekednie kell nemcsak a 3,5 milliós térség, hanem egy 60 milliós régió vezető, szervező erejévé válnia. A fejlesztési feladatok nemzetközi és országos jelentőségűek, ezért a központi kormányzat és a települések partnerkapcsolatának erősítése kritikus feladat.

II.1.2 Budapest, a Duna Fővárosa

A fentiekben részletezett racionális tényezőkön felül minden regionális szerepre aspiráló városnak vagy térségnek szüksége van olyan szimbólum-rendszerre, melynek segítségével bonyolult okfejtések nélkül, érzelmi alapon is megindokolhatja vezető szerepének szükségességét. Régiókban a Duna már évszázadok óta a legfontosabb összekötő kapocs, olyan elem, amely praktikus szempontból (közlekedés, kereskedelem) és szimbólikusan egyaránt összekötötte a régió térségeit a történelem során.

Az elmúlt évek Duna-menti együttműködési kezdeményezései (INTERREG Donauhanse I. és II., Arge Donauländer, Donaufestival, DunaLog stb.) létrehoztak egy élő Duna-menti kapcsolati hálót a Baden-Württemberg-i Ulmtól egészen a Fekete-tengeri Sulináig, amely magában foglalja a folyó-menti kapcsolódó régiókat is. A dunai térség városainak és régióinak együttműködési hajlandósága mutatja a határokon és hatalmi struktúrákon túlnyúló kapcsolatrendszerek életképességét, valamint jelzi a Duna, mint növekedési tengely térségi jelentőségét. Szerb ipari városok, dinamikus német városi térségek, stratégiai pozíciójú, de kiforrott jövőképpel nem rendelkező bolgár települések vettek részt a rendszeresen szervezett nemzetközi találkozókban. A dél-kelet-európai városok és régiók nyitottak és befogadónak bizonyultak minden Dunával kapcsolatos tematikus kezdeményezés irányában. Mindez azt bizonyítja, hogy a Duna jelentősége, mint térségi összekötő és növekedési tengely legyőzni látszik a jelentős kulturális különbségeket, melyeket a régió politikai-hatalmi tagoltságából adódóan a legutóbbi időkig a bezárkózás, a kényszeres védelmi politika dominanciája táplált. Mindennek ellensúlyozásaként Budapest a Felső-Duna menti városokkal és régiókkal együtt különös figyelemmel fordul a politikailag konszolidálódó, kiemelt ütemben növekvő keleti térségek felé, kihasználva a folyó által potenciálisan nyújtott lehetőségeket a logisztika, befektetés, turizmus és kulturális kapcsolatok terén.

Összességében elmondható, hogy a Duna, mint a regionális dinamika szimbolikus eleme, természetes összekötő kapocs a régió országai között. Emellett kijelenthető, hogy nincs még egy olyan város, mely Budapesthez összemérhető joggal pályázhatna a Duna Fővárosa címre, hiszen a szóba jöhető városok vagy kisebbek, mint Budapest (pl. Pozsony) és/vagy földrajzi elhelyezkedésük nem ennyire kedvező a térségi vezető szerep szempontjából (pl. Ulm vagy Belgrád). Az egyetlen szóba jöhető vetélytárs, Bécs életében pedig a Duna messze nem játszik olyan centrális szerepet, mint Budapest esetében. A Duna egyfelől Budapest lakói számára napi valóság másfelől olyan ikonikus szimbólum mely városunkat leginkább megjeleníti Európában és a világ számára.

Természetesen, ahhoz, hogy ezt a címet közönséges marketing szlogenből valódi, széles körben elfogadott és használt fogalommal tegyük, tartalommal kell megtölteni és Budapestnek jól látható lépéseket kell tennie a fentiekben részletezett lehetőségek által kijelölt irányban. Ám ahhoz, hogy ez megvalósuljon, az ideák és szimbólumok világában éppoly határozottan kell megjelölnünk aspirációinkat, mint a racionális-gazdasági térben.

II.2. Budapest térségi szerepe és pozíciója Magyarországon

Az Új Magyarország Fejlesztési Terv meghatározza, hogy az „Európai Unió kohéziós politikájának „Regionális versenyképesség és foglalkoztatás” célkitűzése alá tartozó Közép-Magyarországi Régió központja Budapest és annak agglomerációja az ország legversenyképesebb területe, kiemelt fejlesztési pólusa”¹⁴. A főváros fejlesztési fókusza a nemzetközi versenyképességet biztosító funkciókra – különös tekintettel a tudásváros, a turisztika és kultúra célterületeivel –, és az élıhetőségre – különös tekintettel a hatékony térszerkezet és városműködés kialakítására és a zöldterületek védelmére és növelésére – kell, hogy összpontosítson, míg a főváros egyéb szerepköreit fokozatosan meg kell osztani a hazai nagyvárosokkal – a területileg kiegyenlített dinamika érdekében –, a decentralizált fejlődés feltételeit szükséges támogatnia.

Az Országos Területfejlesztési Konceptió¹⁵ ezen továbbmenve kiemeli, hogy Budapestnek ki kell alakítani saját európai integrációs és belső kohéziós stratégiáját, anélkül ugyanis nincs esélye európai nagyságrendekben a kiemelt szolgáltatói és tudástranszfer szerepek betöltésére. Ezen belül meghatározza a versenyképes budapesti metropolisz-térség megteremtésének alapelveit:

- Budapest és térsége nemzetközi gazdaságszervező szerepének és az európai gazdaságba való szerves bekapcsolódásának, kapuvárosi szerepének megerősítése;
- a tudás-ipar, a high-tech iparágak, a magas hozzáadott értéket előállító tevékenységek és a magasan kvalifikált munkaerő meglétéből adódó előnyök kihasználásának ösztönzése;
- nemzetközi turisztikai és kulturális vezető szerep erősítése;
- az élıhető város és agglomerációja megteremtése az átfogó környezetgazdálkodás és az integrált környezeti tervezés segítségével, a funkcióvesztett területek revitalizálása, a válságterek rehabilitációja, a zöldterületek védelme és lehetőség szerinti növelése;
- harmonikusan és fenntartható módon működő agglomerációs rendszer megteremtése az agglomerációs települések fizikai összenövésének megakadályozása, kiegyensúlyozottabb térszerkezetet eredményező alközpontok fejlesztése, a fővárost övező ökológiai és rekreációs zöld gyűrű kialakítása, valamint a helyben történő munkavégzés ösztönzése révén;
- közlekedési kapcsolatok modernizációja, transzverzális irányú közlekedési kapcsolatok fejlesztése, integrált közlekedési rendszer kialakítása a közösségi és környezetbarát közlekedés fejlesztése;
- az érintett települések és településrészek illetve szervezetek intézményesült együttműködésének megteremtése, illetve javítása.

A két évtizede megjelent érték-, igény-, és keresletváltozás olyan hajtóerőket hozott mozgásba, amelyek az európai kontextusba integrálódó Budapest metropolisz-térség számára dinamikus fejlődési lehetőségeket teremtettek. Ilyen változás az is, hogy a nemzetállam keretein belül folyó regionalizációval összhangban egy lassú intézményi átalakulás is zajlik. Ugyan még nem jöttek létre a regionalizmus hatékony intézményi keretei, de a térségi dinamikában némiképp feloldódni látszanak a hierarchikus közigazgatási struktúrák, és kialakulóban van a vertikális-adminisztratív térszervezés és egyfajta szerves-horizontális kapcsolatrendszer együttélése.

¹⁴ 3.2.5.1. A kiegyensúlyozott területi fejlődés elemei (UMFT, 110. old.)

¹⁵ Az Országgyűlés 97/2005.(XII.25.) OGY határozata az Országos Területfejlesztési Konceptióról

Budapestet a korábbi kor szabályozása okán egy közel 30 km-es gyűrűben, egy alacsony infrastruktúrasűrűségű, rosszul ellátott „települési fejlettségi depresszió” vette körül a 90-es évek elején. Ez a **konurbán gyűrű** jelentős mértékben kiegyenlítődött az elmúlt két évtized során: mindez egy szükségszerű strukturális átalakulás eredményeként zajlott, ami egyben csökkentette a fejlettségi lejtőt a városperem, azaz a vidéki tér és a konurbán térség kisvárosai, valamint az elsődleges erőközpont között. Mindezen folyamatok eredményeképpen a városkörzet egyre inkább szervesül a fővárossal, az egyirányú vonzást egyre inkább fölváltja a kétirányú kapcsolat. Megindul egyfajta munkamegosztás a körzet kis- és középvárosaival, kiépülőben vannak az infrastruktúrák, fejlődik a turizmus, a szolgáltatások és lakások mellett helyi kis- és középvállalkozások telepednek meg (a transznacionális, elsősorban logisztikai-kereskedelmi telepek mellett), mivel a konurbán térben kedvezőbbek a működtetés feltételei. Egyes kisvárosok, mint közvetítői felület (intefész) működnek a vidéki tér és nagyváros között. Napirenden van az intenzívebb hálózatosodás, és az ehhez szükséges infrastruktúrák (elővárosi vasúti hálózat „S-Bahn-rendszer”) létesítése. Az intézményi rendszer hiányosságai, az elaprózott, és a településközi koordinációt/kormányzást nélkülöző struktúra mindezt fékezte a gyorsabb, dinamikusabb kiegyenlítődést, ezzel hátráltatva a városkörnyék megújulását. Jelenleg jobbra a piaci szféra kezdeményezései (BBR, Talentis, stb.) teremtik meg a hajtóerőt, mintsem egy magasabb szempontú, átfogó koncepció és szervező erő, intézményi háttér, és egy ezt lehetővé tevő XXI. századi metropolisz-térstruktúra.

II.2.1 Csapágyvárosok, mint a metropolisz-tér kontextusa

Az elsődleges erőközpontból, a fővárosi energiákból táplálkozó kisvárosi körzet megújulásával párhuzamosan jól érzékelhető, hogy ezen a körön kívül mintegy 60 km-es elliptikus **gyűrűben** elhelyezkedő 8-10 középváros – a Budapesti Agglomeráció Fejlesztési Tervében csapágyvárosként nevesített Esztergom, Tatabánya, Székesfehérvár, Dunaújváros, Kecskemét, Hatvan, Gyöngyös, Salgótarján – megerősödése hozzájárul ahhoz, hogy egy európai léptékű városi koncentráció jöjjön létre. Fontos lenne, hogy Budapest vonzáskörzetében levő dél-szlovákiai városok (pl. Párkány, Érsekújvár, Léva) is bekapcsolódjanak ebbe a hálózatba. A csapágyvárosi gyűrűben lévő középvárosok önmaguk is szervezik körzeteiket: kiváló elérhetőségi kapcsolatokkal a főváros irányába a vállalkozások számára is előnyös befektetési helyszínekké válnak, miközben kellemes életkörnyezetet, nagyobb biztonságot tudnak nyújtani, és egyben szorosabb identitás kialakulását teszik lehetővé a központi várossal, mint másodlagos erőközponttal.

A várostérségi vonzásokapcsolatok határainak kitolódásával párhuzamosan a belső integráció, a funkciók és aktivitások belső megosztása egyre fokozottabban járul hozzá a funkcionális várostérség (Functional Urban Area) többirányú kapcsolatrendszernek által hajtott, **policentrikus fejlődési pályára** kerüléséhez. Mindez csökkenti Budapest, mint központi város dominanciáját és erősíti a csapágyvárosok, mint dinamika-továbbító térpontok és tengelyek szerepét, ezáltal hozzájárulva a fejlődést fékező monocentrikus városszerkezet oldásához és a nagyvárosi funkciók és aktivitások szétterítéséhez. A korábban kizárólag Budapesthez kötődő irányítási és szolgáltatási tevékenységek megosztása – a specializálódáson és minőségi urbanizáción keresztül – megerősíti a csapágyvárosok pozícióit és a fejlődési dinamikát hordozó funkciók „kitelepülése” és diverzifikálódása hozzájárul az országos fejlesztési pólusokkal – Budapest ellensúlyai – fenntartott többirányú kapcsolatok intenzifikálásához (pl. nemzetközi kiszolgáló infrastruktúra, logisztika, légiforgalom, speciális igényű képzés és kutatás; új életformátípusok).

Itt, a csapágyvárosok által alkotott közel 3,5 milliós lakosságú térben a termelési volumen és a nemzeti össztermék előállításában vállalt rész alapján már európai léptékben is megfelelően **versenyképes termelési koncentráció** jött létre. Az egyre erősödő tendenciájú önszerveződés, a városok közötti hálózatosodás, a kölcsönkapcsolatok elmélyülése egyszerre erősíti a középvárosokat,

és ezáltal a nagyvárosi és középvárosi háttérrel, a konurbanciót. Mindez azt jelenti, hogy a Budapest funkcionális vonzáskörzetéről folyó gondolkodást a jelenlegi adminisztratív-agglomerációs téren is túlra kell kiterjeszteni, és Budapestet abba a kontextusba illesztve kell tervezni, szervezni, innoválni és intézményesíteni, amelybe ágyazva az európai városversenyben is pozícióelőnyöket tud felmutatni, ezzel az újrendeződő, szerveződő Európában versenyképes régió lehet. A versenyképessé válás egyik legfontosabb feltétele Budapest és a csapágyvárosok hatékony együttműködése.

Budapest metropolisznak, illetve a „Csapágyvárosi gyűrű” térségének szerepét az egységesülő európai gazdasági térben a piac, az igény, a lehetőség, avagy a kihívás (a képességek alapján elérhető szerep és a jelenlegi helyzet közötti rés) fogja meghatározni. Budapest 2020-ra készülő fejlesztési stratégiáját, ezen belül az IVS középtávú intézkedéseit ennek reális kihasználására, Budapest térségi szerepének újrapozícionálására kell felhasználni.

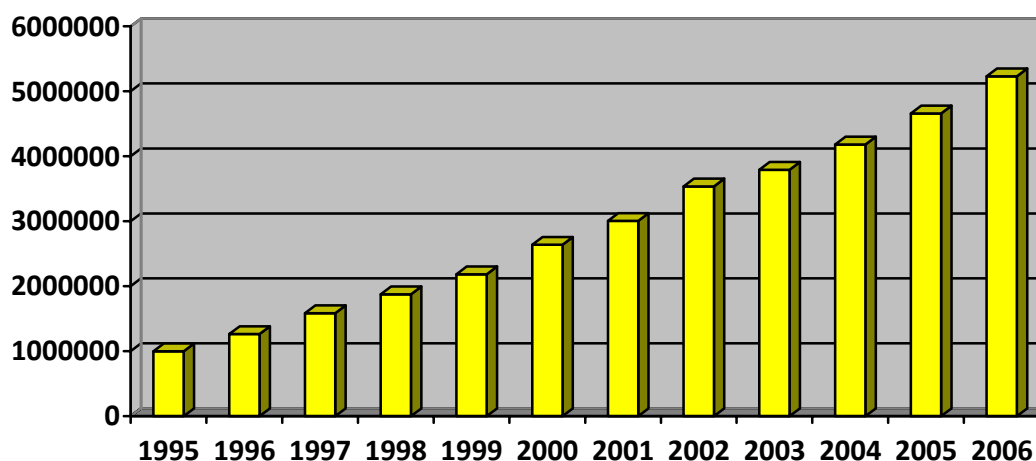
III. Budapest helyzete a XXI. sz. elején

III.1. Gazdaság

Budapest és agglomerációja az ország gazdaságilag legfejlettebb térsége. 2006-os adatok szerint az ország GDP-jének 37%-a származik Budapestről¹⁶, míg az egy főre jutó GDP Budapesten az országos átlag 221%-a¹⁷. Itt koncentrálódik a külföldi érdekeltségű vállalkozások kb. 59%-a, valamint az országban bejegyzett külföldi működő tőke 54%-a¹⁸.

Az egy főre jutó, beszerzési áron számított GDP 1995 és 2006 között folyamatos és egyenletes növekedést mutatott, ami részben az árszínvonal változásának tudható be, részben pedig a reálértéken mért növekedésnek.

3 ábra: Bruttó hazai termék (GDP) beszerzési áron Budapesten, egy főre, 1995-2006



Forrás: KSH STADAT: 6.3.1.2. Egy főre jutó bruttó hazai termék (2000–)

A budapesti bruttó hozzáadott érték 81%-át a tercier szektor termeli, ezzel a főváros a szektor országos bruttó hozzáadott értékének 45,9%-át teszi ki. Az ipar és építőipar 18,8%-kal részesedik a főváros gazdaságából, ez az ország ipari termelésének 23,3%-a. A mezőgazdaság súlya a főváros gazdaságában elenyésző (0,2%), ez egyúttal az országos hozzáadott érték 2,1%-a.¹⁹ Budapesten jóval az országos átlag alatti az iparban foglalkoztatottak aránya (14,9%, 2007²⁰). Az iparon belül a gépipar,

¹⁶ KSH STADAT: 6.3.1.1. Bruttó hazai termék (GDP) (2000–)

¹⁷ KSH STADAT: 6.3.1.2. Egy főre jutó bruttó hazai termék (2000–)

¹⁸ Budapest statisztikai évkönyve 2006, KSH 2007.

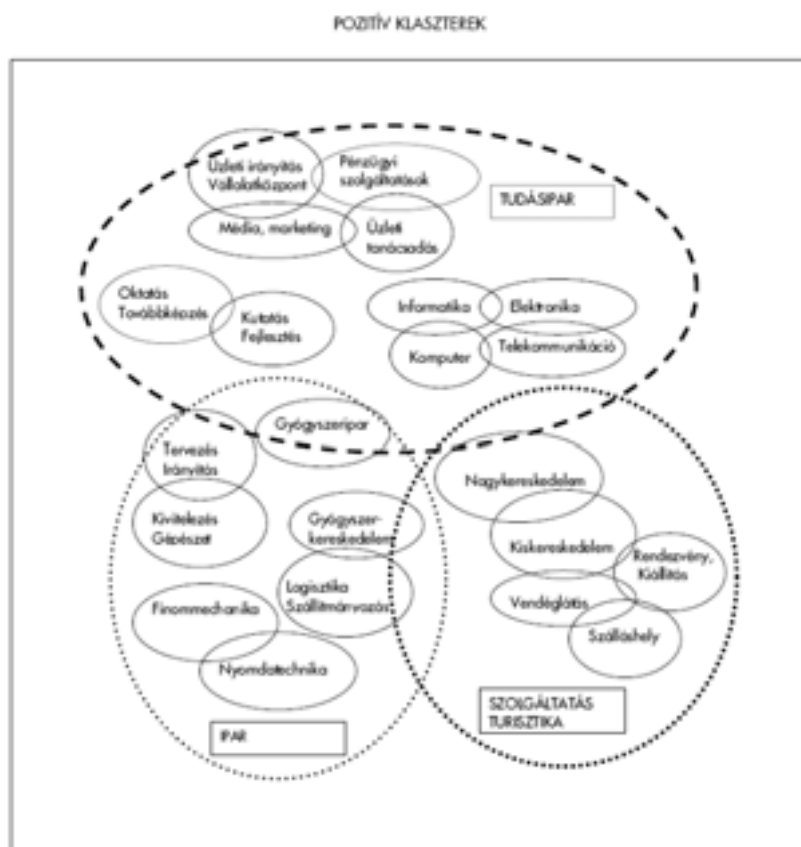
¹⁹ A GDP területi különbségei Magyarországon, 2006. Statisztikai tükrök II. évfolyam 90. szám, 2008. július 15. KSH.

²⁰ Budapest statisztikai évkönyve 2007, KSH 2008.

az élelmiszeripar és a vegyipar dominál. Ez utóbbin belül is kiemelkedő a gyógyszeripar nemzetközi szinten is jelentős teljesítménye.

A szolgáltatásokon belül a fővárosban országos pozíciójánál fogva kiemelkedő a közszolgáltatás és az oktatás aránya, de a piaci típusú szolgáltatások esetében az IT/telekommunikáció pozíciói tekinthetők nemzetközi értelemben is relevánsnak. A pénzügyi és gazdasági szolgáltatások területén

4 ábra: Klaszter lehetőségek a régióban



Forrás: Budapest Városfejlesztési Konceptiója

ugyanakkor mérlegelendő a negatív környezeti hatások). Az M0 megépülése nyomán a teherforgalom városon való átmenő és célforgalma tekintetében várható szigorítások miatt fennáll a veszélye a logisztikai funkciók beszűkülésének, ám ez a hatás az M0-ás körgyűrű mentén és azon kívül történő tudatos fejlesztés-politikával ellensúlyozható.

Budapest jövő évtizedekben meghatározó gazdasági ágazatait és azok kapcsolódásait az alábbiak szerint lehet megjeleníteni:

foglalkoztatottak aránya (19,1%, 2004) a hasonló léptékű városokhoz viszonyítva alacsonynak mondható (Varsó: 24,1%, Pozsony: 23,1%, München: 28,1%, Berlin: 22,0%).²¹

Budapest az interregionális szállítási folyosók kereszteződési pontjában fekszik, és a különböző szállítási módok (közúti, vasúti, vízi, légi szállítás) kapcsolati pontjainak kialakításához is kedvezőek a hazai adottságok. A világ- és regionális kereskedelem gyors fejlődéséből adódóan a szállítás, logisztika, raktározás az egyik leggyorsabban fejlődő ágazat a városban, amely magas multiplikátor áttételekkel rendelkezik (ez elsősorban az alacsony munkabérszektorban, és az építkezési és háttérszolgáltatás-igények miatt

néhány további gazdasági ágazatban jelentkezik,

²¹ Urban Audit

III.1.1 Vállalkozások

Az országban működő vállalkozások 29,5%-a a fővárosban található. A vállalkozások ezer lakosra jutó száma itt 206, csaknem kétszerese az országos értéknek (118). A gazdasági szervezetek foglalkoztatottak szerinti megoszlása hasonló az országos szerkezethez: túlsúlyban vannak a kisvállalkozások, arányában kevés a középvállalkozás, a nagyobb méretű szervezetek aránya 1-2% körüli. A működő társas vállalkozások túlnyomó része 1-9 főt foglalkoztató szolgáltató és kereskedő kisvállalkozás.

1 táblázat: Regisztrált vállalkozások, 2006

	Budapest	Agglomerációs övezet	Agglomeráció összesen
Regisztrált vállalkozások száma	349 555	100 169	449 724
Ezer lakosra	206	133	183
Mezőgazdaságban	0,6%	1,7%	0,8%
Iparban, építőiparban	12,3%	18,2%	13,6%
Szolgáltatásban	87,1%	80,1%	85,5%

Forrás: Budapest Statisztikai Évkönyve 2006, KSH 2007

A szektoronkénti megoszlás a teljes budapesti agglomerációban a szolgáltatások túlsúlyát mutatja, azonban az agglomerációs övezetben a fővárosinak másfélszerese az ipari, építőipari vállalkozások aránya, míg a szolgáltatások területén tevékenykedőké Budapesten magasabb.

Budapest kisvállalkozásainak sűrűsége a legmagasabb az országban. Sok közülük üzleti szolgáltatásokra koncentrál. A főváros körzetében koncentrálódik az ország médiapiacának, nyomdaiparának, csomagolótechnikájának, információs technológiájának, gyógyszergyártásának döntő többsége, valamint az élelmiszer-, a feldolgozóipar és a könnyűipar egy része. Ezek azok az ágazatok, ahol a termék-megújulási görbe a legrövidebb és legmeredekebb, ahol a kreatív, vevő-centrikus termelési és forgalmazási stratégia kialakítása a vállalkozások fejlődésének motorja. A jövőben Budapest innovációs és innováció-közvetítő hálózatának lényeges elemeit fogják jelenteni a kisvállalkozások az üzleti szolgáltatások, a kereskedelem, a termékadaptáció és az informatika piacain. A szektorra az alacsony tőkekoncentrálttság és magas szellemimunka-tartalom a jellemző, és fejlődési iránya is inkább az egymás tevékenységét átfedő, kiegészítő vállalkozások szorosabb együttműködésére, mint az egyedi vállalkozások gyors növekedésére alapozódik.

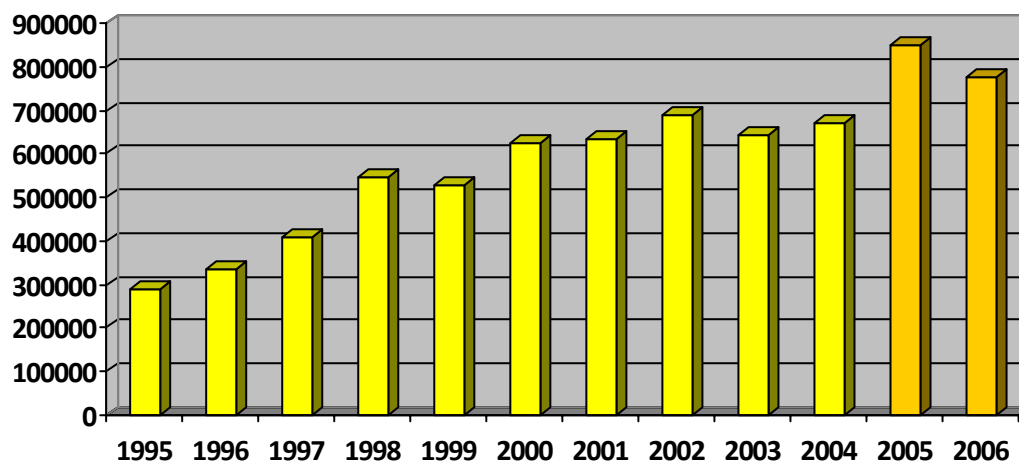
III.1.2 Beruházások

A főváros szerepe a beruházásokban jóval népességaránya feletti. 2007-ben Budapest 44,6%-kal részesedett a magyarországi beruházásokból.²² Az egy lakosra jutó beruházások értéke Budapesten meghaladja az országos érték másfélszeresét, s a növekedés üteme megfelel az országosnak (ami azt jelenti, hogy az egy főre jutó beruházási összegek különbsége növekszik az ország és Budapest között). A folyó áron számított beruházások összege 1995 és 2004 között jelentősen bővült folyó áron,

²² Budapest Statisztikai Zsebkönyve 2007, KSH 2008, Székhely szerinti adatok.

de a beruházási árindex hatásától megtisztítva, reálértéken is bővülés mutatható ki. (A 2005-2006-os adatok módszertani változások miatt nem vethetők össze korlátlanul a korábbiakkal.)

5 ábra: Beruházás folyó áron Budapesten, 1995-2006 (millió Ft)



Forrás: Budapest Statisztikai Évkönyve 2006, KSH 2007

III.1.3 Kutatás és Fejlesztés (K+F)

Budapest a K+F területén meghatározó szerepet tölt be Magyarországon. 2007-ben a kutatóhelyek több mint 40%-a volt a fővárosban, amely szorosan kapcsolódik a felsőoktatás koncentrációjához. A K+F létszám (57,9%) és a K+F költség (60,3%) tekintetében még dominánsabb a főváros szerepe.

A rendszerváltás után a kutatásra-fejlesztésre arányaiban is egyre kevesebb pénz jutott. Mindezek következtében a hazai kutatás-fejlesztés volumene jelentősen lecsökkent: a teljes K+F ráfordítás 1988-ban a GDP 2,3%-a, 2006-ben 1,0%-a volt; ez utóbbi alig több mint a fele az EU-27 átlagának (1,84%), és az új tagállamok között sem kiemelkedő. A ráfordítások éves átlagos növekedési rátája 2001-2006 között Magyarországon 10,4% volt, csaknem háromszorosa az EU-27 átlagának (3,6%), de az alacsonyabb bázis ellenére is elmaradva Csehországtól (16,2%).²³

A közép-magyarországi régióban a GDP 1,7%-át fordítják K+F-re (2005²⁴), ami jelentősen meghaladja az országos átlagot. A magasan kvalifikált szakemberek koncentrációja még nagyobb; az MTA tagjainak 66%-a fővárosban dolgozik.

²³ R&D Expenditure and Personnel, Eurostat Statistics in Focus 91/2008

²⁴ Budapest Statisztikai Évkönyve 2006, KSH 2007

2 táblázat: A K+F szektor legfontosabb adatai, 2007

	Budapest	Magyarország	Budapest aránya (%)
K+F ráfordítás (mFt)	148 080	245 693	60,3
Kutatóhelyek száma	1 199	2 840	42,2
Számított K+F létszám (fő) ²⁵	15 018	25 954	57,9
Ebből kutató:	10 336	17 391	59,4
Tudományos fokozattal rendelkezők száma	5 725	10 736	53,3

Forrás: Kutatás és fejlesztés 2007. KSH, 2008

A kutatóhelyi hálózat befogadó intézményeként a legjelentősebb szerepe a felsőoktatási intézményeknek és az MTA kutató-intézeteknek van. A vállalati K+F helyek részesedése az összes K+F ráfordításból (43,9%, 2007) folyamatosan növekszik, de így is messze elmarad a fejlett európai országok 50-80% közötti arányától (Csehország: 66%, Ausztria: 67%, Németország: 70%, Svédország: 75%, 2006)²⁶.

Az 1990-es évek második felétől kezdődően azonban egyre több multinacionális cég létesített és bővített kutatólaboratóriumot, fejlesztőközpontot Budapesten, mely az üzleti szféra növekvő K+F aktivitását, illetve Magyarország, Budapest minőségi felértékelődését mutatja. A vállalati kutatóhelyeken dolgozó szakemberek száma 1996 óta kétszeresére nőtt. Egyes becslések szerint²⁷ a budapesti vállalkozások K+F létszáma kb. 5000 főt tesz ki, mely jellemzően néhány nagyvállalatra koncentrálódik (gyógyszeripar, IKT, távközlés, gépipar).

A terület fejlődésének jelentős lökést adhat az, hogy az Európai Innovációs és Technológiai Intézet (EIT) székhelyéül Budapestet választották.

III.1.4 Turizmus

A főváros az ország turisztikai központja. Vonzerjét nem csak természeti és építészeti értékeinek köszönheti, hanem egyre nagyobb arányban széles kulturális kínálatának, a hazai és nemzetközi konferenciáknak, valamint az üzleti élet fellendülésének. Budapest hazánk kiemelkedő turistaküldő területe és a belföldi turizmus egyik legfontosabb úticélja. 2004-ben a kereskedelmi szálláshelyeken rendelkezésre álló ágyak száma 40 148 volt (Bécs: 48 061, Varsó: 21 870, Pozsony: 11 361), a vendégéjszakák száma pedig 6 024 664 (Bécs: 8 431 542, Varsó: 2 882 302).²⁸ 2007-ben Budapesten 42 605 férőhelyen 6 233 093 vendégéjszakát töltöttek el; itt koncentrált az ország szállodai férőhelyeinek 31%-a és az országos szállodai vendégforgalom 40%-a²⁹.

²⁵ Teljes munkaidőre átszámított létszám

²⁶ R&D Expenditure and Personnel, Eurostat Statistics in Focus 91/2008

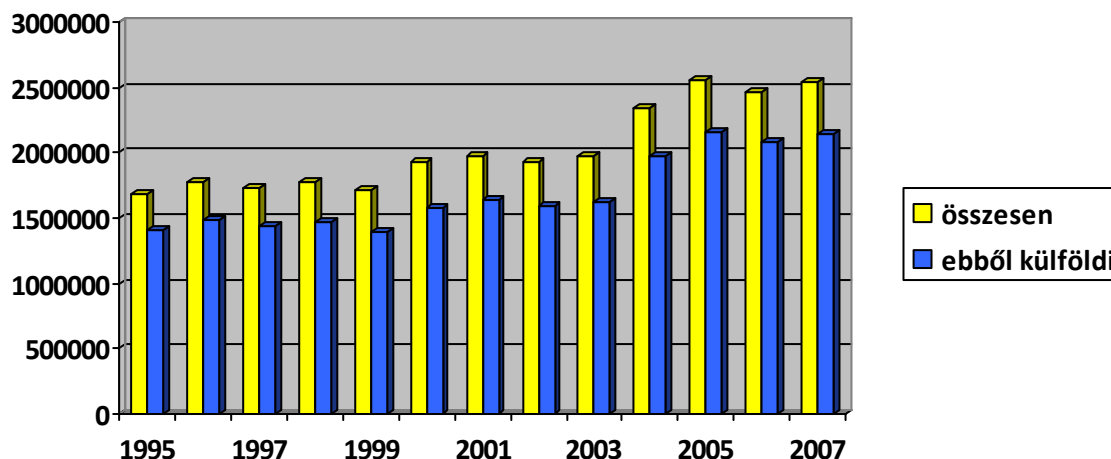
²⁷ Közép-Magyarországi Régió Stratégiai Terve

²⁸ Urban Audit

²⁹ Magyar Statisztikai Évkönyv 2007, KSH 2008

A kereskedelmi szálláshelyeken megszálló vendégek száma 1995 és 2006 között hullámzásokkal ugyan, de növekvő tendenciát mutat. 1995 és 1999 között 1,7-1,8 millió körül ingadozott a vendégek száma, majd 2000-2003 között egy magasabb, 1,9-2,0 milliós szintre állt be. 2004 után egy jelentősebb ugrással 2,5 millióra emelkedett a kereskedelmi szálláshelyek vendégeinek száma. A vendégek túlnyomó többsége külföldi volt, és ezek az ingadozások az adatok alapján a külföldi vendégek számának változásait követik.

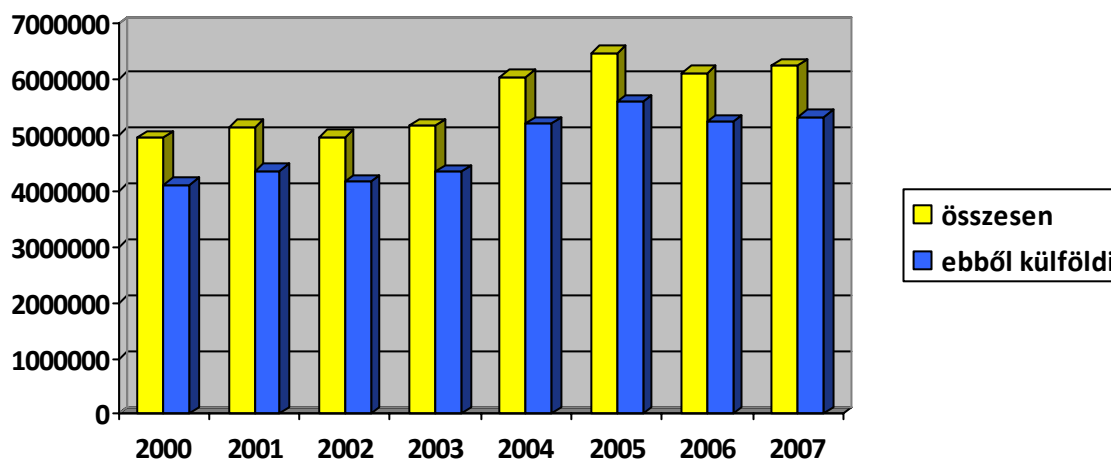
6 ábra: Vendégek száma a kereskedelmi szálláshelyeken, Budapesten, 1995-2007



Forrás: Budapest Statisztikai Évkönyve 2006, KSH 2007. 2007-es adatok: KSH STADAT 6.4.5.2. A kereskedelmi szálláshelyek vendégforgalma (2000–)

A kereskedelmi szálláshelyeken eltöltött vendégéjszakák száma alapvetően követi a vendégek számának változásait, így itt is ugyanazok a tendenciák figyelhetők meg.

7 ábra: Vendégéjszakák száma a kereskedelmi szálláshelyeken, Budapesten, 2000-2007 (-2007)



Forrás: KSH STADAT: 6.4.5.2. A kereskedelmi szálláshelyek vendégforgalma (2000–)

A konferenciaturizmus területén az ICCA kritériumainak megfelelő nemzetközi konferenciák helyszíneinek világranglistáján Budapest 90 eseménnyel holtversenyben a 6. helyet foglalta el (Bécs az első évi 154 eseménnyel, Prága: a 12-ik 72 eseménnyel)³⁰.

Az idegenforgalmi szektor a világban az egyik legdinamikusabban növekvő ágazat, amely az idegenforgalmi célterületeken a gazdaság sokrétű fejlődését segíti. Tekintve, hogy Budapest az ország legfontosabb, nemzetközi szinten is előkelő helyen jegyzett turisztikai célterülete, a jövőben e szektor növekedése sok szálon hozzájárulhat a város gazdaságának élénküléséhez. Miközben a város szállodai kínálata összhangban van a kereslettel, az egyéb idegenforgalmi infrastruktúra hiánya – speciális programkínálat és szolgáltatások, közlekedési infrastruktúra – az idegenforgalmi vonzerő csökkenését okozhatja. Az idegenforgalom dinamikus növekedésével párhuzamosan a szektor infrastruktúrájának sokrétű kiépülésével kell számolni, amely egyes esetekben a területhasználat kérdéseit is érinti.

III.1.5 Kultúra

Az országon és a Közép-magyarországi régióon belül Budapest hagyományosan kulturális központ. Tükröződik mindez a kulturális intézmények, színházak, mozik, kiállító termek, múzeumok relatíve magas számában, illetve az országos média koncentrációjában.

Az 1990-es évek tendenciái a kulturális szolgáltatás kínálatának és igénybevételének alakulásában országosan, regionálisan és a fővárosban egyaránt negatívak voltak. A jelenség számos tényezővel magyarázható: többek között a kulturális szolgáltatások árának emelkedésével, a fogyasztói szokások (több csatornás televíziózás, otthoni videózás, házimozik, digitális TV stb.) és életmód változásával, a kulturális események PR-jának, a kultúrátámogatás, mint stratégiai cél visszaszorulásával a kiemelt állami feladatok közül. A kultúra finanszírozásában egyre meghatározóbb a magántőke szerepe (szponzorálás, önálló művészeti és kulturális intézmények), amely egyértelműen a kínálat bővülését eredményezte. A hagyományos formákban (színházlátogatók, mozi nézők, múzeumlátogatók) az 1990-es évek általános visszaesése után az ezredforduló táján Budapesten megindult egy jól érzékelhető növekedés.

A színházba járók száma a rendszerváltás előtti 3,8 millióról 2000-re 2,1 millióra csökkent. Azóta a negatív tendencia megtörni látszik: a színházlátogatók száma 2006-ig 2,4-2,6 millió szinten stabilizálódott.³¹ A filmforgalmazás a rendszerváltás után jelentős mértékben üzleti alapra került, ezzel párhuzamosan a mozik és látogatóik száma Budapesten felére csökkent, Pest megyében pedig egy nagyságrenddel esett vissza. Az elmúlt évek tendenciái további visszaesést vetítenek előre. Mindezek ellenére Budapesten ma is Kelet-Közép-Európa egyik legnagyobb mozi-kínálata működik: 2006-ban 209 278 előadás összesen 6 762 237 nézőt vonzott³².

A múzeumi kiállítások száma 2000 és 2006 között némileg csökkent (604-ről 556-ra), a látogatók száma azonban csaknem megduplázódott: 2,6 millióról 5,1 millióra emelkedett³³. Budapesten a könyvtárak száma 1980 és 2000 között 24%-kal csökkent. A beiratkozottak száma 2000-től emelkedésnek indult,

³⁰ ICCA Country and City Rankings 2007, International Congress & Convention Association

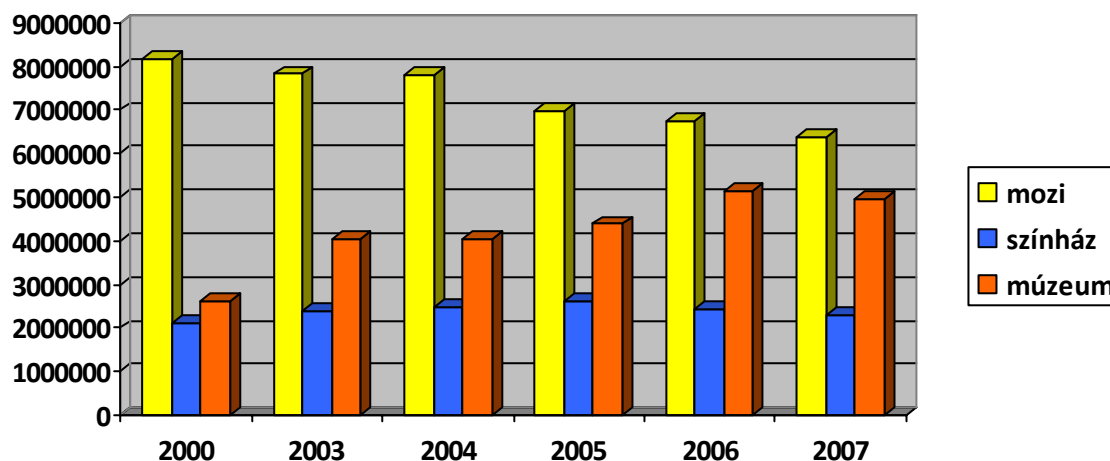
³¹ Budapest Statisztikai Évkönyve 2006, KSH 2007

³² KSH tájékoztatási adatbázis

³³ Budapest Statisztikai Évkönyve 2006, KSH 2007

163 ezerről 2006-ra 293 ezerre nőtt. A kölcsönzések számában ez az emelkedés átmenetinek bizonyult, és a 2000. évi 6,1 millióról (a 2002-es, 6,6 milliós csúcs után) 2006-ra 4,8 millióra csökkent³⁴.

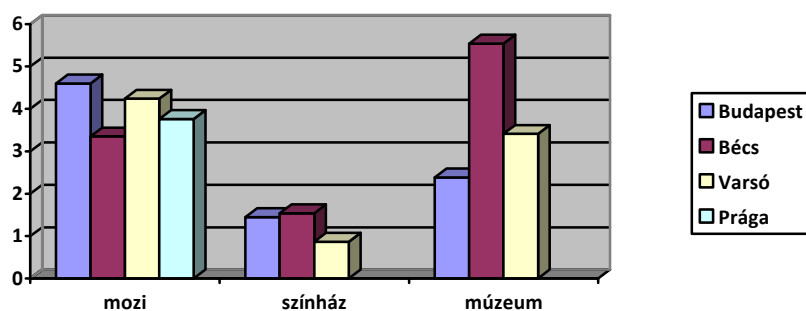
8 ábra: Mozi-, színház- és múzeumlátogatók száma Budapesten, 2000-2007



Forrás: KSH STADAT: 6.2.6.2. Színház-, múzeum-, mozilátogatások száma (2000–)

Budapest nemzetközi összehasonlításban is megállja a helyét kulturális téren: az egy főre jutó mozi- és színházlátogatások számát tekintve az európai nagyvárosok élmezőnyébe tartozik, de a múzeumlátogatásokat tekintve is átlag feletti értéket mutathat fel.

9 ábra: Az egy főre jutó mozi-, színház- és múzeumlátogatások száma (2004)



Forrás: Urban Audit (2006)

Ám fővárosi közművelődés szerepét sem szabad figyelmen kívül hagyni. A statisztikai jelentések szerint 2007-ben a több mint 110 helyi közművelődési szervezetek rendezvényeit összesen mintegy 16 millióan látogatták.

³⁴ KSH tájékoztatási adatbázis

III.1.6 A fővárosi gazdaság helyzetéből fakadó stratégiai következtetések

A tudásalapú fejlődés a főváros és a régió szempontjából kiemelkedő fontosságú. Sajnos a kutatás-fejlesztés és innováció területén Budapest nemzetközi pozíciója egyelőre nem kiemelkedő, különösen nem a vállalati K+F ráfordítások terén. Ahhoz, hogy ezek a tudásközpontú ágazatok valós kitörési pontot jelenthessenek a régió gazdasága számára, kedvező környezetet kell teremteni az innovatív vállalkozások számára, támogatni a tudásalapú klaszterek kialakulását és tudatosan kihasználni a kínálkozó (pl. az EIT nyújtotta) lehetőségeket.

Ezen belül kívánatos, hogy a főváros növekedésének motorjai a modern üzleti szolgáltatások legyenek (informatika, kommunikáció, pénzügyi szolgáltatások, marketing, média). Ezeken a területeken Budapest jelenleg nem játszik vezető szerepet a kelet-közép európai térségben. A szolgáltató szektor mellett továbbra is fontos az ipar (többek között a gyógyszergyártás és nyomdaipar) szerepe, azonban ezen belül további átrendeződés mehet végbe.

A fővárosi idegenforgalom potenciáljának nagyobb fokú kihasználása érdekében szükség van az idegenforgalmi szolgáltatások bővítésére és a kapcsolódó infrastruktúra fejlesztésére, valamint a város- és régiómarketing erősítésére. Az idegenforgalmon belül külön figyelmet érdemel a – már most is jelentős – konferencia- és fürdőturizmus.

Budapest kulturális-szabadidős kínálata gazdag és ez jelentősen hozzájárul vonzerejéhez. Mindazonáltal – mind a lakosság, mind pedig a hosszabb vagy rövidebb időre idelátogatók számára – fontos ezen előny megtartása és további növelése. Ennek érdekében az alábbiak teendők a szükségesek:

- Kulturális infrastruktúra bővítése: új intézmények, a kulturális célú épületek emelése
- A fogyasztók számának növelése: nem elégséges a kultúra színvonalát magasan tartani, de valamilyen formában el kell juttatni a város minden lakójához
- A szabadidős lehetőségek bővítése: szükséges, hogy a szabadidő eltöltésének lehetőségei a jelenlegihez képest jelentősen bővüljenek

A város (régió) fekvéséből eredő logisztikai potenciál kihasználása érdekében, az országos stratégiával összhangban tudatosan ki kell építeni a makro-regionális logisztikai funkciót (nem feltétlenül a városon belül, hanem a városrégióban). Ehhez kapcsolódóan fejleszteni kell a szállítási infrastruktúrát, szem előtt tartva a fenntarthatóság szempontjait is – pl. teherforgalom környezeti kérdései.

III.2. Társadalomszerkezet

III.2.1 Demográfia

Budapest népességszáma 2008. január 1-jén 1 702 297 fő volt, ami az ország teljes népességének 16,9%-a. 1980-tól 2005-ig a főváros népessége folyamatosan csökkent, nagyjából egyenlő mértékben a természetes fogyásnak, illetve a lakosság (elsősorban a szuburbanizációhoz kötődő) elvándorlásának köszönhetően. 2007-ben azonban Budapest népessége lassú növekedésnek indult, elsősorban a természetes fogyás mértékének csökkenése, és az ország távolabbi megyéiből történő növekvő beköltözés miatt.

Regionális vagy agglomerációs viszonylatokat elemezve azonban a budapesti régió (közép-magyarországi régió) népességszámának folyamatos növekedése figyelhető meg. (Az egyetlen régió az

országban, melynek népességszáma nőtt az elmúlt évtizedekben is.) 2008. január elsején a régióban 2 897 317 fős lakónépességet regisztráltak. A budapesti agglomeráció ezen belül 2 451 400 főt tett ki.

3 táblázat: Lakónépesség száma 2003-2007 (év vége)

	2003	2004	2005	2006	2007
Magyarország	10 116 742	10 097 549	10 076 581	10 066 158	10 045 401
Budapest	1 705 309	1 697 343	1 698 106	1 696 128	1 702 297
Agglomerációs gyűrű	707 677	724 488	737 582	755 290	n.a.

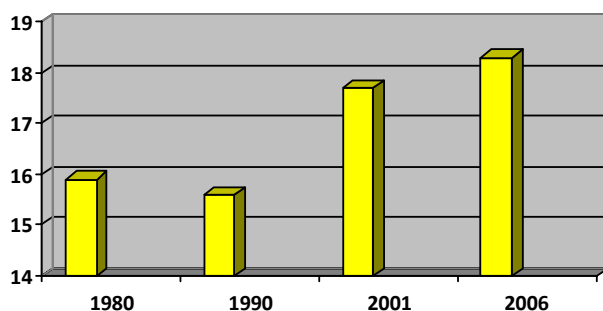
Forrás: KSH STADAT

A budapesti régió elmúlt másfél évtizedének meghatározó folyamata a szuburbanizáció. A Budapestről kiköltözők elsődleges célterülete az agglomerációs övezet. A kilencvenes évek közepétől jelentkező lakossági szuburbanizáció következményeképpen az agglomerációs népesség az 1990-es 567 ezer főről 2007-re 755 ezer főre növekedett. Évente általában 20-25.000 fő költözött Budapestről a megyébe, míg nagyságrendileg 7-10.000 fő költözött a fővárosba. Az utóbbi években az agglomerációból megindult a visszaköltözés Budapestre.

A korábbi évek tendenciája döntően a belső kerületek népességcsökkenését és a kertvárosi jellegű kerületek népességnövekedését mutatta. A belső kerületekben és főleg az átmeneti zónában elhelyezkedő kerületekben történő jelentős lakásépítések hatására azonban ez a tendencia megfordulni látszik. (A legnagyobb mértékű növekedés a XIII. és a XIV. kerületben tapasztalható.)

Közép-Magyarország a születéskor várható átlagos élettartam tekintetében az országon belül a legjobb életesélyű területekhez tartozik (2007-ben: férfiak: 70,54 év, nők: 77,74 év). Nem csak a várható élettartam, hanem az egészségesen várható élettartam tekintetében is első helyen áll a főváros. (Ez mutatja, hogy a fizikai környezet befolyása az életminőségre nem annyira domináns, mint az életmód és a jövedelem.) Az élveszületések száma az elmúlt években folyamatosan nőtt, míg a halálozások száma némileg csökkent. Ennek ellenére a lakosság korösszetétele rendkívül kedvezőtlen. Az időskorú népesség arányát a gyermeknépesség százalékában kifejező öregedési index az országban, a fővárosban a legmagasabb (2008-ban 147 időskorú jutott 100 gyerekre (Varsóban, Madridban, Rómában és Berlinben is hasonló értéket mértek), Pest megyében ellenben ez a ráta az egyik legkedvezőbb az országban, 81 időskorúra jut 100 gyermekre, s az agglomerációban a természetes szaporodás rátája is pozitív).

10 ábra: 64 évnél idősebbek aránya a lakónépességben



Forrás: Népszámlálás 2001, Budapest Statisztikai Évkönyve 2006 <http://www.nepszamlalas.hu/hun/kotetek/kotetek.html>

Az ábra tanulsága szerint a budapesti lakónépességen belül az idősek aránya rohamosan nő (párhuzamosan a népesség csökkenésével és a várható élettartam növekedésével). Gyakorlatilag ma már minden ötödik ember nyugdíjas korú Budapesten.

III.2.2 Iskolai végzettség, foglalkoztatás, munkanélküliség

Iskolai végzettség szempontjából Budapest igen előkelő helyet foglal el az országban.

4 táblázat: A népesség iskolai végzettsége 2001 (%)

	Budapest	Magyarország
15 éves és idősebb népességből legalább az általános iskola nyolc osztályát elvégezte	94,3	89,8
18 éves és idősebb népességből legalább befejezett középiskolai végzettségű	77,6	65,0
25 éves és idősebb népességből befejezett felsőfokú végzettségű	30,5	16,3

Forrás: Népszámlálás 2001

Az iskolai végzettség (amely a leginkább kifejező státuszmutató) azonban nagyon komoly belső aránytalanságokat mutat Budapesten belül: míg a hagyományosan ipari munkásságot letelepítő kerületekben (pl. Csepel, Pesterzsébet, Soroksár, Kőbánya, Pestlőrinc), valamint az erősen polarizált belső kerületekben (Erzsébetváros, Ferencváros, Józsefváros) a maximum általános iskolai végzettséggel rendelkező 15-59 évesek aránya 2001-ben 21-27% volt, addig a budapesti hegyvidéki kerületekben (I., II., XII. kerület) ez az arány 7-8%-os.

Budapesten a humán erőforrások koncentrációja rendkívül magas. A magyar fővárosban a felsőfokú végzettségűek aránya nagyjából megegyezik a Bécsben, Pozsonyban vagy Prágában mértekkel. Budapesten és Pest megyében több mint félmillió felsőfokú és 1,2 millió középfokú végzettségű lakos él. Kevésbé pozitív képet mutat a lakosság gazdasági aktivitása, amely Budapesten ugyan jobb az országos átlagnál, nemzetközi összehasonlításban azonban így is nagyon alacsony.

5 táblázat: Munkanélküliség, foglalkoztatás és jövedelem

	Ország összesen			Budapest		
	2005	2006	2007	2005	2006	2007
Munkanélküliségi ráta ³⁵	7,2%	7,5%	7,4%	4,7%	4,8%	4,9%
Aktivitási arány ³⁶	54,5,4%	55%	54,9%	61%	60%	59,9%
Alkalmazásban állók havi nettó átlagkeresete	85 608 Ft	92 25 Ft	94 600 Ft	128 585 Ft	139 923 Ft	139 052 Ft

Forrás: Budapesti Statisztikai Évkönyv 2007, Magyar Statisztikai Évkönyv 2007

³⁵ 15-74 éves gazdaságilag aktív népesség körében

³⁶ 15-74 éves gazdaságilag aktív népesség körében

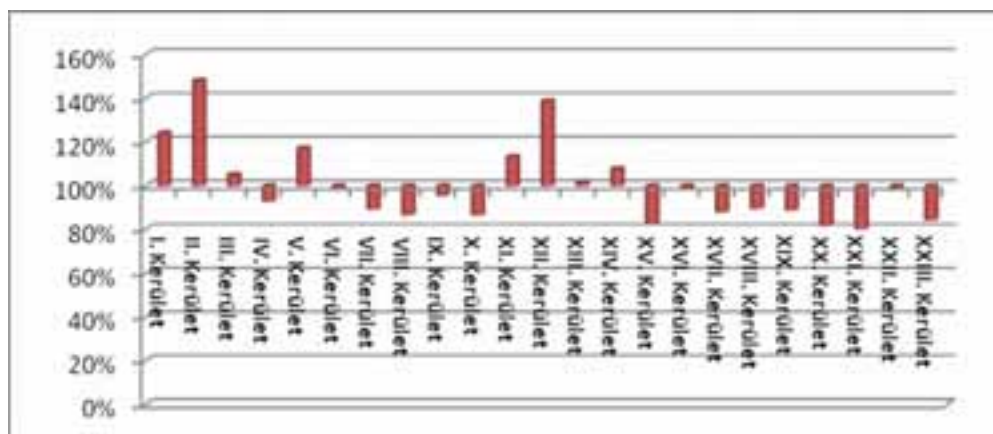
Mint látható, a főváros foglalkoztatási, jövedelmi adatai az országos átlag felett alakulnak, de az eredmények 3 év távlatában alapvetően stagnálást mutatnak. Az adatok nemzetközi összehasonlításban változatosabban alakulnak: a (regisztráción alapuló) munkanélküliségi ráta értéke kedvezőbb, mint a legtöbb nyugat-európai nagyvárosban, ugyanakkor az aktivitási ráta alakulása kedvezőtlenebb. A gazdaságilag aktív korú népességben belül tehát nagyon jelentős a munkaerőpiacon hivatalosan meg nem jelenő lakosok száma.

III.2.3 Budapesten belüli társadalmi különbségek

Budapest társadalmi pozíciója általánosságban, országos szinten alapvetően jónak mondhatók, azonban a városon belüli társadalmi különbségek európai mértékkel mérve is kiemelkedően élesek. A kerületek közt korábban is meglévő pozíciókülönbségek a rendszerváltás során tovább mélyültek, kerületen belüli szinten pedig a társadalmi zárányterületek marginalizálódása figyelhető meg.

A budapestiek ugyan a legnagyobb egy főre eső jövedelemmel rendelkező nagyvárosi lakosok, ugyanakkor a belső polarizáltság jelentős. Az egy adózóra eső átlagos fővárosi személyi jövedelemadó alap szinttől érdemben a budai kerületek térnek el pozitív irányban (II., XII., I., XI., valamint a pesti V. kerület), míg a pesti kerületek szinte kivétel nélkül az átlag alatt maradnak. Különösen rossz pozíciókat foglalnak el nagy lakótelepekkel rendelkező kerületek (XX., XXI., XV.), valamint a területi szegregátumokkal rendelkező, átmeneti zónában lévő kerületek (VIII., X.). Az egy adózóra eső személyi jövedelemadó alap mértéke a leggazdagabb lakossággal rendelkező kerületben közel kétszerese a legszegényebb adózó lakossággal rendelkező kerületben élőkének.

5 ábra: Az egy adózóra eső személyi jövedelemadó alap összegének eltérése a fővárosi átlagtól (2006)

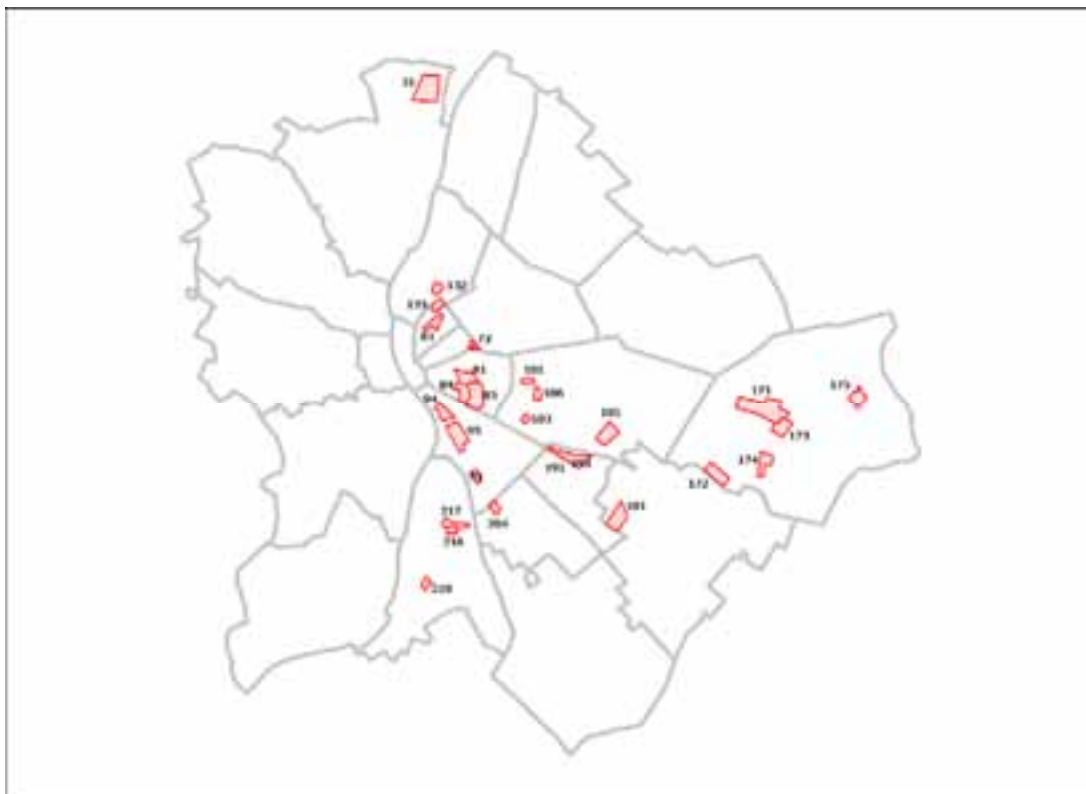


Forrás: Budapest Statisztikai Évkönyve 2007

Budapesten jelenleg nagy, egybefüggő, alacsony státuszú népességet tömörítő lakóterületről kevésbé beszélhetünk, mert a belső városrészekben (VII, VIII, IX. kerületek), ahol ezek a térségek hagyományosan találhatóak voltak, a piaci jellegű ingatlanfejlesztések felszámolták a „szegénynegyedek” egy részét. (Sajnos a kiköltözések nyomán követésének hiánya nem teszi lehetővé annak megállapítását, hogy egyes lakóterületek felszámolása hol járt szegregátumok növekedésével kerületen belül vagy más kerületekben, esetleg vidéken.) A legnagyobb egybefüggő, alacsony státuszú terület a VIII. kerületben maradt meg, a Magdolna negyedként nevezett városrészben és környezetében. A kerületi önkormányzatok által 2008-ban elkészített Integrált Városfejlesztési

Stratégiák (és azok részeként az anti-szegregációs tervek) kimutatják, hogy mely hagyományos építésű területeken tapasztalhatók erőteljes szegregációs folyamatok (általában a régi városszövegekben megmaradt alacsony komfortfokozatú lakásokat tömörítő városrészekben), illetve mely lakótelepi környezetben érzékelhetők az erőteljes leromlás, és ezért a potenciális szegregálódás jelei.

12 ábra: A krízisterületek városszerkezeti helye – 2008



Forrás: Budapest Főváros Önkormányzata, Főépítési iroda

6 táblázat: A krízisterületek vizsgálata

kerület	Azonosító	Jellemző épülettípus	Lakások száma	Lakónépesség	Szegregációs mutató értéke
A kerületi önkormányzat által szociális városrehabilitációra kijelölt területek					
III	31	lakótelep	7769	20378	n.a.
VII	73	városi	3848	6992	n.a.
VII	74	városi	1063	2045	n.a.
VIII	81	városi	5556	12068	23,2%
X	101	lakótelep	888	1856	n.a.
X	103	városi	94	206	57,6%
X	105	lakótelep	5526	16464	12,5%
X	106	városi	948	1880	n.a.
XIII	132	városi	1215	2100	17,5%
XIII	133	városi	689	1405	23,7%
XVIII	181	lakótelep	6001	16262	11,8%
XX	204	lakótelep	1315	3574	n.a.

XXI	216	lakótelep	2120	4771	15,7%
Telepfelszámolás					
IX	93	városi	807	2142	60,5%
Az önkormányzat tervei szerint talán rehabilitáció / még nincsenek tervek					
IX	94	városi	10547	6269	n.a
IX	95	vegyes	3398	3498	n.a
XXI	217	vegyes	291	875	61,5%
Az önkormányzat a helyzet konszolidálásához a területre terv készítését irányozta elő					
XVII	172	vegyes	203	571	24,8%
XVII	173	vegyes	494	1448	12,6%
XVII	174	vegyes	59	212	19,2%
XVII	175	vegyes	130	391	14,0%
XIX	191	vegyes	1039	2289	16,8%
XXI	219	lakótelep	951	2574	15,7%
Az önkormányzat semmilyen intézkedést nem tervez					
VIII	83	vegyes	8520	17753	21,2%
VIII	84	lakótelep	4542	9793	12,2%
XVII	171	lakótelep	7563	20195	9,5%

Forrás: Krízisterületek felülvizsgálata 2008. Monitor Társadalomkutató Intézet és Módszertani Központ

III. kerület – Óbuda

31 jelű terület: Óbudán jelenleg nincsen a Városrehabilitációs Kézikönyv szempontrendszere szerint meghatározott szegregátum. A KSH által kijelölt területek egy része téves jelölés volt, más részén a helyzet javult. A kerületi adatok alapján sem lehetett szegregátumot kimutatni, de egy krízisterületet le lehet határolni. Ez a terület nagyobb, mint a 2006-os munkafázis során kijelölt terület, mivel a teljes Békásmegyeri lakótelepet lefedi. A 31. számú terület, a Békásmegyeri lakótelep Duna felőli oldala megfelel a szociális városrehabilitációs programban felállított indikátor rendszernek.

VI. kerület - Terézváros

61 jelű terület: A 61-es terület most is krízisterületnek számít. Határait az önkormányzat kissé kitolta. A terület jelenleg az Eötvös u. – Szondi u. – Rózsa u. – Aradi u. – Szív u. – Kmety Gy. u. – Bajza u. – Szondi u. Munkácsy M. u. – Podmaniczky u. által határolt területet fedi le. A kerületnek ezen a részén egyszerre sok az önkormányzat által segélyben részesített lakos, ezzel szoros összefüggésben az önkormányzati bérlakás. Emellett az épületállomány fizikailag avult, így ez tekinthető Terézváros szociálisan legkritikusabb térségének. Az önkormányzat szociális városrehabilitációt nem tervez, de a terület menedzsmentjére tervet készít.

VII. kerület - Erzsébetváros

Erzsébetvárosban jelenleg nincsen a Városrehabilitációs Kézikönyv szempontrendszere szerint meghatározott szegregátum. A kerület rosszabb helyzetű területein az utóbbi néhány évben jelentős változások történtek, illetve történnek, amelyek nagymértékű lakosságcserét is eredményeztek.

Egy valódi krízisterület van, ahol az önkormányzat szociális városrehabilitációt tervez. Ez a Külső-Erzsébetvárosban a 73-74-es területeket jelenti.

73 jelű terület: A 73-as terület az önkormányzat IVS-ében K1 jelű akcióterületként szerepel. A területen a Garay téri fejlesztés és a Thököly út felújítása nyomán meginduló pozitív folyamatokat felhasználva indítanának programot, amely azonban még nem körvonalazódott pontosan (kevés bontással, inkább felújítással számolnak).

74 jelű terület: A 74-es terület az önkormányzat IVS-ében K2 jelű akcióterületként szerepel. A terület a kerület legrosszabb része volt korábban, de a környező fejlesztések (Népstadion körüli és Thököly út felújítása) lehetővé tette, hogy a terület fejlesztésébe fogjanak. Az akcióterületen az Önkormányzat sportcentrum kiépítését tervezi. A tervezésre és a kivitelezésre a közbeszerzési eljárást már megindult.

VIII. kerület - Józsefváros

Józsefvárosban a Városrehabilitációs kézikönyv indikátor rendszere szerint két szegregált tömb van. Ezen kívül az egyéb adatok még 3 veszélyeztetett tömböt jelöltek ki.

8051 tömb: (Kisfaludy – Nap – Vajdahunyad - Kis stáció utca)

8105 tömb: (Auróra - Déri Miksa – Fecske - Bérkocsis utca)

8129 tömb: (Orczy u. – Sárkány u. – Diószeghy u. – Kőrös u.)

8135 tömb: (Diószeghy u. – Kőrös u. – Kálvária u. – Kálvária tér)

8077 tömb: (Mátyás tér - Tavaszmezi u. – Lovassy u. – József u.)

A rendszeres támogatásokra (lakásfenntartási támogatás, rendszeres szociális segély, rendszeres gyermekvédelmi kedvezmény) vonatkozó adatok alapján három negyedet sorolhatunk a rossz helyzetűek közé. Ezek a Magdolna negyed, az Orczy negyed és a Szigony-negyed, amelynek helyzetét a Szigony utcai lakótelep rontja igazán. Az önkormányzat az első és a harmadik terület esetében krízismenedzselést, a második terület esetében pedig megelőző beavatkozást tervez.

A Magdolna negyedben a főváros szociális városrehabilitációs modellprojektjeként jelenleg is folyik a rehabilitáció. A negyed teljes felújítására az önkormányzat kidolgozott tervvel rendelkezik. A másik krízis területre, amely az Orczy és Szigony negyedek rosszabb területeit foglalja magába, még nincsenek kidolgozott tervek.

IX. kerület - Ferencváros

Ferencvárosban a Városrehabilitációs kézikönyv indikátor rendszere szerint egy szegregátum van, ez a Dzsumbuj területe, ahol a szegregációs mutató értéke 2001-ben 60,5%-os volt. Ezen kívül két olyan terület van, amely krízishelyzetűnek tekinthető, amelyek esetében a beavatkozás elmaradása megnöveli a szegregátum kialakulásának esélyét.

93 jelű terület: A 93-as számú terület nem csak a Dzsumbuj házait foglalja magába, hanem a „kis Dzsumbuj” a Kén utca 3 szegregálódó házait is (három ház). Ferencvárosban a 2001-es népszámlálás adatai alapján tehát egy szegregátumot mutattak ki Külső-Ferencvárosban a Dzsumbuj területét (a szegregációt mérő mutató 60.5%-os értékével.) A kerület a területnek az Illatos út - Kén utcai részét tartja nyilván a szociális városrehabilitáció területeként.

94 jelű terület: A 94 számú terület a Malmok környéke olyan új számba veendő krízis terület, amelyen szegregációra utaló jelek vannak.

95 jelű terület: Az átmeneti zóna területén több olyan épület is van, amelynek helyzete rendezésre szorul. Az önkormányzat nyilvántartja ezeket az épületeket, rehabilitációt 10-15 éves távlatban tervez.

X. kerület – Kőbánya

Kőbányán a Városrehabilitációs kézikönyv indikátor rendszere szerint 2 szegregátum és 3 veszélyeztetett terület található. Az eltelt időben a szociálisan érzékeny területek átalakultak, illetve átrendeződtek. A változások jelenleg csak az önkormányzati adatbázisok alapján mérhetőek le. Az adatok szerint három krízisterület, szegregátum határolható le.

101 jelű terület: A 101. terület egy része továbbra is krízisterületnek számít. Az önkormányzat a Gyöngyike utca – Csilla utca – Pongrác út – Salgótarjáni út környékére tervezi a rehabilitációt.

103 jelű terület: A tömbben csak egyetlen 100 lakásos lakóház található, a többi épület üzemi épület. A szegregátum területileg tehát kisebb, mint amit a határoló utcák jeleznek. A területen zajlik a főváros szociális városrehabilitációs mintaprojektje: a kerületi önkormányzat, a fővárosi önkormányzat anyagi támogatásával, a szociális városrehabilitációs modellkísérlet keretében felújítja a Bihari út 8/c házat.

105 jelű terület: A terület új területként került a krízisterületek közé. A lakótelep helyzete a 2001-es népszámlálás óta jelentősen romlott. Ezt jelzi, hogy évek óta igen magas a szociális segélyben részesülők aránya (magasabb, mint a másik két Pongrác krízisterületen). Az önkormányzat szociális városrehabilitációs beavatkozást tervez a szegregáció elmélyülésének megakadályozására, illetve oldására.

106 jelű terület: A terület új területként került a krízisterületek közé. Az önkormányzat szociális városrehabilitációs beavatkozást tervez a szegregáció elmélyülésének megakadályozására, illetve a szegregáció oldására.

XIII. kerület - Újlipótváros

Újlipótvárosban a Városrehabilitációs kézikönyv indikátor rendszere szerint szegregátum nem található. Néhány szegregáció-gyanús tömb, illetve terület van a Belső és Középső Angyalföldön és a Váci út átalakuló része mentén.

132 jelű terület: A krízisterületek felülvizsgálatakor a 132-es területet lecsökkentettük az önkormányzat programjában szereplő területrészeire. Az önkormányzat által kijelölt Kassák Lajos utcai rehabilitációs terület a közelmúltban került az önkormányzati rehabilitációs politika középpontjába.

133 jelű terület: A terület vasút melletti zárványt képez, ahol igen magas az alacsony státuszú népesség aránya, ezen belüli is magas a roma népesség koncentrációja. A terület rehabilitációs tervét 2001-ben hagyta jóvá az önkormányzat. Az elmúlt években a környéken jelentős változások indultak meg. A rossz állapotú önkormányzati bérlakások nagy részét lebontották, az ipartelepeket megszüntették és helyükön önkormányzati és vállalkozói konstrukcióban épültek lakások.

XVII. kerület - Rákosmente

A XVII. kerületben a Városrehabilitációs kézikönyv indikátor rendszere szerint szegregátum nem található. Az önkormányzat adatai szerint 4 olyan terület van, ahol alacsony státuszú népesség koncentrálódik, a szegregáció elmélyülésének veszélye nagy.

171 jelű terület: A 171-es területen, a Rákoskeresztúr városközpont lakótelepen igen rosszak a segélyezési mutatók. Főleg a lakásfenntartási támogatásban részesülők aránya magas. A panelházak fizikai állapota rossz. A fizikai és társadalmi mutatók alapján a lakótelep megfelel az EU-s szociális városrehabilitációs programban felállított indikátor rendszernek. Hosszútávon mindenképpen szükséges a helyzet konszolidációja, ám erre a területre az önkormányzat rehabilitációs tervekkel nem rendelkezik.

172 jelű terület: A kerület adatai szerint ez a terület jelzi a legnagyobb szociális terhelést. A várostól elkülönülő külterület, nem képez összefüggő lakóövezetet. A hétvégi telkeken igen nagy azon háztartások aránya, amelyek az elmúlt évtizedben állandó ottlakásra rendezkedtek be. Közöttük igen magas a nehéz szociális helyzetben lévő, idős és alacsony státuszú középkorú háztartások aránya.

173, 174, 175 jelű területek: Hosszútávon beavatkozás tervezésére lesz szükség. A területet az önkormányzat a krízis területek közé sorolta, beavatkozás tervezését tartja szükségesnek.

XVIII. kerület – Pestszentlőrinc és Pestszentimre

A XVIII. kerületben a Városrehabilitációs kézikönyv indikátor rendszere szerint szegregátum nem található. A kerületben egy olyan terület van, amelyek kezelésére programot kell kidolgozni, ez a Havanna lakótelep, amely esetében az önkormányzat szociális városrehabilitációt tervez.

181 jelű terület: A 181-es terület, a Havanna lakótelep helyzet továbbra is rossz. Igen magas a hátrányos helyzetű rétegek aránya. A lakótelep megfelel az EU-s szociális városrehabilitációs programban felállított indikátor rendszernek. A területen az önkormányzat szociális városrehabilitációt tervez.

XIX. kerület - Kispest

A XIX. kerületben a Városrehabilitációs kézikönyv indikátor rendszere szerint szegregátum nem található. A 2001 óta eltelt időben a helyzet romlása miatt két veszélyeztetett terület is megjelent.

191 jelű terület: Az önkormányzat a 191-es területen belül több akcióterületet is kijelölt, amire akciótervet fog készíteni. A területet az önkormányzat a szanálási folyamat keretében rendezni kívánja.

XX. kerület - Pesterzsébet

A kerületben a Városrehabilitációs Kézikönyv szempontrendszere szerint meghatározott szegregátum nincs. Egy olyan terület van Pesterzsébeten, amely erősen leromlott, veszélyeztetett terület, de nem tekinthető valódi szegregátumnak.

204 jelű terület: A Pesterzsébeti lakótelep 204-es területként definiált része megfelel az EU-s szociális városrehabilitációs programban felállított indikátor rendszernek. A lakótelep 1980-ban épült, tízszintes, nagy lakásszámú panelházakból áll. Az önkormányzat a kijelölt területre szociális városrehabilitációt tervez.

XXI. kerület - Csepel

A kerületben a Városrehabilitációs Kézikönyv szempontrendszere szerint meghatározott szegregátum nincs. Vannak azonban szegregációval veszélyeztetett helyek.

216 jelű terület: A 216-os terület az Ady Endre út és Árpád utca között lévő terület, az Ady lakótelep területe (hetvenes évek elején épült 10db 10 emeletes panelház), amely megfelel az EU-s szociális városrehabilitációs programban felállított indikátor rendszernek. Az önkormányzat komplex szociális városrehabilitációt tervez, amely minta projektként szolgálhat majd a többi csepeli lakótelep rehabilitációjához.

217 jelű terület: Az Ófalu északi része (Ady Endre úttól északra eső terület.) krízisterület. A beavatkozás elmaradása esetén a szegregáció elmélyülése várható. Az önkormányzat rehabilitációs program kidolgozását tervezi.

219 jelű terület: A Csillagtelep közepén négyemeletes beépítésű terület. A lakások gázfűtésesek, felújítás után jól értékesíthetők. A terület közszolgáltatásokkal ellátott. A lakótelepre az önkormányzat rehabilitációs programot dolgoz ki.

III.2.4 A fővárosi társadalom helyzetéből fakadó stratégiai következtetések

Évtizedek után először indult el a lakosságszám enyhe növekedése a fővárosban. A pozitív tendencia a természetes fogyás csökkenéséből, az ország távolabbi, gazdaságilag hátrányos helyzetű térségeiből történő bevándorlásból, továbbá a külföldiek beköltözéséből fakad. A bevándorlás egyelőre nem eredményez strukturális átalakulást sem a munkaerő-, sem a lakáspiacon.

A főváros népessége erősen idősödik. Ez a tény alapvető változásokat generálhat a főváros életében, pl. lakás megfizethetőség, szolgáltatások iránti igények változása és megfizethetősége, közlekedési feltételek módosítása, közterület-használat módosítása.

Az idősődéssel párhuzamosan az újszülött gyermekek száma is növekszik, s egyes kerületekben – különösen, ahol magas az új lakásépítések száma – a bölcsődei és óvodai kapacitások a gyermeklétszámhoz képest elégtelennek bizonyulnak.

A főváros népességvonzó erejének növelése érdekében számos területen szükségesek erőfeszítések:

- Munkahelyteremtés: Az elmúlt hónapok gazdasági krízise az országban sorozatos munkahelymegszűnési bejelentésekre vezetett, amellyel a fővárosnak is számolnia kell. Kíváncsú, hogy a fővárosi és állami beruházások segítségével a fővárosi munkanélküliség minimális szinten maradjon. A infrastruktúra fejlesztések munkaerő megtartó és munkaerő vonzó hatása egyértelmű, a tartós vagy ideiglenes munkanélküli foglalkoztatás a pályázati feltételek között megjeleníthetők.
- Hangulatjavító intézkedések: a város lakói számos olyan napi bosszúsággal élnek együtt (grafitti, köztisztaság stb.) melyek kezelése nem kerül túlságosan nagy összegbe és jelentősen javítaná a lakosság közérzetét
- Lokális identitás erősítése: támogatandóak azok a törekvések, melyek az egyes városrészek helyi identitását növelik. Ezek a fejlesztések motorjai lehetnek a helyi gazdaság erősödésének is.

A főváros egyes kerületei között nagyon jelentős státuskülönbségek vannak, amelyek leképeződnek az erősödő szegregációs folyamatokban. A jövőben kulcsfontosságú egy olyan, fővárosi szintű szegregáció-ellenes politikai gyakorlat kialakítása, amely nem hárítja a megoldás minden terhet a szegregáció által sújtott pesti kerületekre, hanem a társadalmi problémákkal kevésbé szembesülő gazdagabb kerületeket is rákényszeríti a feladat megoldásában való részvételre.

III.3. Környezet

III.3.1 Lakásellátottság

A lakásellátottságot országos összehasonlításban vizsgálva, a száz lakásra jutó lakosok száma Budapesten a legkisebb. Ebből következik, hogy a fővárosi lakások kevésbé zsúfoltak, illetve nagyobb a nem lakás célú hasznosítás, mint az ország többi részén.

7 táblázat: Lakásállomány, laksűrűség

Év	Lakások száma		100 lakásra jutó lakos	
	Budapest	Magyarország	Budapest	Magyarország
2001	820 997	4 064 653	217	251
2008	872 177	4 270 497	195	235

Forrás: KSH Magyar Statisztikai Évkönyv, 2007

Új lakások építése terén a 1999. évi mélypont után (országosan 19 ezer lakás épült, ennek 15%-a a fővárosban) a kedvezményes kamatozású hitelek következtében az évente épített lakások száma közel a duplájára emelkedett – a mélyponton (1999) évi 2904 lakás, a csúcsponton (2005) évi 10 152 lakás kapott használatba vételi engedélyt a fővárosban. (Kimagasló a IX., XIII. és XIV. kerületben épült lakások száma, amelyek azonban új problémákat vetnek fel helyi szinten: intézményellátottság, közlekedési problémák, környezetszennyezés.) 2006 óta azonban ismét csökkenő tendenciát lehet tapasztalni, s valószínűsíthető, hogy a 2008-as hitelválság erősen visszaveti a lakásépítések számát, akár a 90-es évek szintjére. Ugyanez a tendencia veszélyezteti a gazdasági célú építmények piacát is. Ez a tény nagyban befolyásolhatja a várost alapjaiban átstrukturáló és/vagy rehabilitációt megvalósító projekteket.

Az épített új lakások többsége jó minőségű, összkomfortos (ugyanakkor viszonylag kis alapterületű), mindeközben a meglévő lakásállomány minőségi színvonala leromlik, koncentráltan érintve a főváros régi építésű belvárosi tömbjeit és lakótelepeit.

Az alacsony fizetőképességű családok lakhatási problémáit enyhítő, és a városon belüli mobilitásra lehetőséget nyújtó önkormányzati bérlakások aránya folyamatosan csökken (habár a kötelező privatizáció időszakára már több mint 10 éve elmúlt). 2007. év végén az önkormányzati bérlakásállomány nagysága 6% volt a fővárosban. (Ez még mindig a legmagasabb érték az ország városai közül, azonban messze elmarad a nyugat-európai átlagtól.)

III.3.2 Kommunális szolgáltatások, környezeti terhelés

Budapesten a csatornahálózatba beköthető lakások aránya a teljes lakásállományhoz képest 98,1% (2007³⁷), a közüzemi vízhálózatba bekapcsolt lakások aránya pedig 98,7%. A közműolló budapesti állapota közel zártnak tekinthető. (A kiépült csatornahálózatra azonban nem mindenhol kötnek rá, ellentétben a vízhálózattal.)

Budapesten a keletkezett szennyvíz több mint 10%-a mechanikai tisztítás nélkül, 61%-a biológiai tisztítás nélkül jut a Nagy- és Kis-Dunába, mint befogadóba. Ez a helyzet azonban a következő 2 év során jelentősen megváltozik a Központi Szennyvíztisztító megépítésével, amikor is a biológiailag tisztított szennyvíz aránya 92%-ra fog emelkedni. A szennyvíztisztítás ilyen magas fokúra való emelkedése felveti a keletkező szennyvíz iszap kezelésének problémáját. Erre vonatkozóan megvalósíthatósági tanulmányt készített a Fővárosi Önkormányzat.

³⁷ A Fővárosi Önkormányzat 2008. decemberében nyújtja be azon uniós projekt pályázatát, amelynek segítségével 2010-re a főváros teljes területén megvalósulhat a csatornázottság.

A Budapesten – és egyes agglomerációs településeken – keletkező szilárd hulladék elszállítását a Fővárosi Közterület Fenntartó Zrt. végzi. A hagyományos hulladékgyűjtési tevékenységen felül dinamikusan fejlődik a szelektív hulladékok gyűjtése. Jelenleg Budapesten 703 db hulladéksziget, és 14 hulladékudvar működik, számuk a Fővárosi Önkormányzat szándékai szerint nőni fog. Felmérések szerint a lakosság 60-70%-a él is a felkínált lehetőséggel. A lépcsőházi szintű szelektív hulladékgyűjtés kísérleti fázisban van az FKF Zrt. és a VII. kerületi önkormányzat együttműködésével.

A Fővárosi Hulladékhasznosító Műben az új füstgáztisztítók beépítésével az európai uniós normáknak minden tekintetben megfelelő kapacitás jött létre, amelynek segítségével a főváros szilárd hulladékának 65-70%-át ártalmatlanítják, és a keletkező hőt energiatermelésre használják. A Fővárosi Önkormányzat 2015-2020 között tervezi egy második hulladékégetőmű létrehozását is. Az égetési kapacitást meghaladó hulladék mennyiség jelenleg deponálásra kerül a Fővárosi Önkormányzat tulajdonában lévő Pusztazámori Regionális Hulladékkezelő Központban és a Dunakeszi Regionális Hulladéklerakóban. A két létesítmény összes kiépíthető és felhasználható szabad kapacitása mintegy 16,5 millió m³, amely megfelelő bővítésekkel 2030-ig biztosít hulladéklerakási lehetőséget. Ehhez azonban a pusztazámori hulladéklerakót bővíteni szükséges. Az erre irányuló, II. ütemű fejlesztés előkészítése folyamatban van.

Budapest területének legnagyobb része nem fenyegetett árvíz által. A 18/2003. (XII. 9.) KvVM-BM együttes rendelet szerint árvíz által erősen veszélyeztetett kategóriába tartozik a III., a IV., a XIII., a XXI., a XXII. és a XXIII. kerület kisebb-nagyobb területe. Ezen területeken is kiépített védmű áll rendelkezésre, lehetnek azonban magassághiányok. A legkomolyabb hiány a Csillaghegyi öblözetben található, ahol nem megfelelő kiépítettségű az elsőrendű védvonal a Királyok útja – Nánási út vonalában, körülbelül 3,1 km hosszú szakaszon. Ezen felül jelentősebb árvíz esetén a Margit-sziget is veszélyeztetetté válik.

Más európai nagyvárosokhoz hasonlóan a főváros levegőjének is jellemző szennyezőanyagok a nitrogén-oxidok (NO₂, NO_x) és a por (10 µm-nél kisebb, PM₁₀), ezek esetében fordulnak elő a megengedett koncentrációt meghaladó értékek. A PM₁₀ részecskék koncentrációjának határérték feletti előfordulása Budapesten sokkal gyakoribb, mint néhány környező európai nagyvárosban (Budapesten évi 166 nap, Varsóban 56, Prágában 62, Pozsonyban 87 nap³⁸). A fő szennyező forrás a közúti közlekedés. A közlekedési eredetű légszennyezés okai között szerepel a közúthálózat Budapest - centrikussága, az agglomeráció felől beérkező közúthálózat nagyrészt 100% feletti kapacitáskihasználtsága és az ebből eredő forgalomtorlódások, az átmenő és célirányos teherforgalom magas száma, valamint a folyamatosan növekvő gépjárműállomány. A személygépkocsi-állományon belül az utóbbi években közel kétszeresére növekedett a dízel gépkocsik aránya, ami a nitrogén-oxidok (NO_x) és a szálló por (PM₁₀) kibocsátása szempontjából kedvezőtlen jelenség.

Budapesten három jelentős átszellőzési csatorna van, amelyeken keresztül a szennyezett levegőt a légmozgások kisöpörhetik a főváros légteréből. Az egyik ilyen csatorna a Duna völgye, a másik a Hűvösvölgy térsége, a harmadik a budaörsi légcsatorna. A belváros egyedi légcirkulációja, valamint a légcsatornának útját álló beépítések következtében a városközpont átszellőzése kismértékű, vagy egyáltalán nem valósul meg.

A légszennyezéshez hasonlóan a zaj és rezgésterhelések is elsősorban közlekedési eredetűek. Az autópályákhoz, azok bevezető szakaszaihoz, főforgalmi utakhoz, főútvonalakhoz közel lakók a határértékeket 10-12 dB-el meghaladó zajterhelésnek vannak kitéve, amely jelentős terhelést jelent. Országosan a lakosság 42%-a él a határértéket meghaladó terheltségű területen, amelynek jelentős része fővárosi lakos.

³⁸ Forrás: Urban Audit 2005

A zajszint-túllépés mértéke a belváros főútjai, az autópályák bevezető szakaszai mentén jelentős. Rossz a helyzet a budai hegyvidéki (Hegyalja út, Jagelló út, Hűvösvölgyi út) utak környezetében, ill. a kertvárosokban (Pestszentlőrinc, Kispest), valamint a felüljárók környezetében (például BAH csomópont, Ferihegyi gyorsforgalmi út felüljárói, Árpád híd budai hídfő, Nyugati tér, Róbert Károly krt., Rottenbiller utca). Magas a zajkibocsátás az elővárosi vasútvonalak, és a fővároson átmenő vasútvonalak mellett, utóbbinál különösen éjszaka.

Többek között a „fapados” légitársaságok szerepének felerősödésével a Budapest Ferihegyi Repülőtér légiforgalma az utóbbi időben jelentősen megnövekedett. Ferihegyen jelenleg naponta 300-350 le- és felszállás történik. Ez a gazdasági szempontokból öröndetes növekedés (amely az elmúlt években megtorpant) jelentős környezeti mellékhatásokkal jár, a zaj- és rezgéshatás szempontjából a leginkább érintett Zugló, Kőbánya, a XVII. kerület, Vecsés és Üllő területén³⁹. A Budapest Airport Zrt. 2005. elejétől zajvédelmi díjat vezetett be a repülőgépek után; a legnagyobb zajterhelést okozó repülőgépek után éjszaka a legmagasabb a díj, a legcsendesebbek pedig kedvezményt kapnak a zajvédelmi díjból.

A fővárosi lakásállomány 28%-a (241.000 lakás) a távfűtési rendszer részét képezi. A Főtáv az elmúlt években jelentős korszerűsítéseket hajtott végre a fűtési hőenergia kinyerése céljából (energiatermeléssel kapcsolt hőtermelés, saját erőművekben gázmotorok beállítása, elavult hővezetékek cseréje), azonban a távfűtés eredendő (elsősorban a gázár struktúrából és a kapcsolt hőtermelést megfelelően hasznosítani nem tudó pozícióból adódó) árhátrányát mindez ez idáig csak kis mértékben tudja kompenzálni. A Fővárosi Távfűtő Művek által vásárolt energia mintegy 50%-a a Budapesti Erőműből származik, és meglehetősen magas áron kerül megvételre. Részben ezen oknál fogva tervezi a Fővárosi Önkormányzat, hogy 2020-ra egy második szemétegetőmű beállításával és a már meglévő égetőmű távhő rendszerbe való bekötésével valóban „hulladékhőből” biztosítja a távfűtés hőenergiáját. A lakóépületek távhőről való leválása valós veszély, amelyet a legutóbbi időkig a jogszabályi feltételek szigorú tudott többé-kevésbé korlátozni. A 2001-ben elindult iparosított technológiájú épületek felújítására koncentrált, illetve a 2008-ban indult ÖkoProgram csökkentheti a lakóépületek hőigényét, azonban a gázfelhasználással szembeni árhátrányt kevésbé befolyásolja.

Az elmúlt évek felmérései azt mutatják, hogy Budapest lakossága a közterületek szennyezettségét a város legnagyobb problémái között tartja számon, az utcákon tapasztalható falfirkák, kutyapiszok és egyéb közterületi szennyezettségek az elhanyagoltság érzetét kelti. A helyzet mélyebb elemzésével megállapítható azonban, hogy általánosságban a köztisztaság, takarítottság tekintetében Budapest helyzete az európai városok sorában átlagosnak mondható. Mindez természetesen nem ad felmentést a további erőfeszítések alól, hiszen a köztisztaság a városról alkotott közkép egyik legfontosabb tényezője.

III.3.3 Települési zöldfelületek

A budapesti zöldfelületi rendszert általánosan a következők jellemzik⁴⁰:

- az elemek mozaikosan helyezkednek el, térszerkezeti tagoló hatásuk hiányos,

³⁹ A ferihegyi repülőtérrel működtető társaság „Önkéntes zajszigetelési programja” keretében a hanghatásoknak leginkább kitett lakóépületek hálósza ablakainak szigetelését vállalja. Erre a későbbiekben kijelölendő zajgátló területeken törvényi kötelezettsége lesz a cégnek.

⁴⁰ A zöldfelületi rendszer összefoglaló értékelése Budapest Főváros Környezeti Programjából (2007) került átemelésre

- a városi és közparkok fajlagos mennyisége kissé elmarad az elvárásoktól, illetve a hasonló helyzetű európai városokban megszokottól, térbeli eloszlásuk egyenetlen,
- a pesti és a budai oldal ellátottsága asszimmetrikus, a belső városi térség parkjai és fásított közterei túlhasználtak,
- a városi zöldfelületi rendszer vonalas elemei, a fasorok a városkép kialakításában kiemelkedő szerepet játszanak, ökológiai hatékonyságuk kisebb, de nem elhanyagolható, állapotuk inkább rossznak mondható,
- a magánkertek jelentős összetevői a belterületi zöldfelületi rendszernek, jelentőségük a környezetkondicionálásban mind a pesti-síkvidéki, mind pedig a budai-hegyvidéki családi- és társasházak térségeiben meghatározó,
- a város zöldfelületének meghatározó jelentőségű része - a budai erdőterület - többé-kevésbé összefüggő, még mindig magas ökológiai hatékonyságú,
- kiemelten magas a természetes és természetközeli védett élőhelyek, értékek, valamint a természeti oltalomra érdemes területek száma

Budapest területén az átlagos biológiai aktivitás 1990-2005 között összesen mintegy 2%-kal, az összes terület 51%-áról 49%-ára csökkent, ami kedvezőtlen, de drámainak, vagy tragikusnak nem nevezhető mértékű változás. Ezen belül a változás a belső városrészekben -3%, az átmeneti övezetben -2%, az elővárosi zónában -2,5%, a hegyvidéken -0,7%, a Duna-menti zónában pedig +1% volt. Az agglomerációs gyűrűben a csökkenés mértéke -0,3%, abszolút értékben kb. a fele a budapesti csökkenésnek. Ezen belül az erdők, és más, 100%-os intenzitású felületek területe inkább növekedett.⁴¹

A **belső zóna** sűrűn lakott területein nem elsősorban a közkertek hiánya, hanem azok kis mérete miatt nem elégséges az ellátottság: a zóna területén élők 80%-ának elérhető közelségében található ilyen terület a mindennapi rekreációhoz, ugyanakkor csak 4 m² zöldterület jut egy lakosra, ami a városi átlaghoz képest is nagyon alacsony.

Az **átmeneti zónát** ebből a szempontból is a heterogenitás jellemzi. Vannak a zónán belül olyan területek (például a III. és a XIV. kerület), amelyek a zöldterületi hozzáférhetőség szempontjából kedvező helyzetben vannak, és az ellátottság is megfelelő. Ugyanakkor például a VIII. és a IX. kerület zónába eső területén kedvezőtlen a kép.

Az **elővárosi zónát** a lakásközelbeni zöldfelületek hiánya jellemzi. Az összefüggő, családi házas területeken kevés és kis alapterületű közkert és közpark található. Zöldfelületi ellátottság szempontjából azonban kedvezőbb helyzetben van, mint a belső zóna, mivel itt a népsűrűség alacsonyabb (tehát kevesebb lakos osztozik a zöldfelületek használatában), és a városszéli erdők, vízfolyásos partok is „besegítenek” a közösségi zöldfelületi ellátásba.

A fővárosban 3500 hektár terület áll természeti oltalom alatt. Országos védettségű területek a Sas-hegy, a Pálvölgyi- és a Szemlőhegyi barlang felszíni területe, a Gellérthegy, a Háros-sziget, a Fűvészkert és a Jókai kert, valamint az összes barlang (ebből 11 fokozatosan védett) és valamennyi forrás és gyógyforrás. Ezeken a területeken a hatósági felügyeletet a Duna-Ipoly Nemzeti Park Igazgatósága gyakorolja.

⁴¹ Ongjerth Richárd: Budapest zöldfelületi borítottságának vizsgálata (2006)

http://www.vati.hu/static/fvr_2008_1/cikk_07.html

A főváros erdősültsége 11%, ökológiai szempontból ez az arány nem kielégítő. Az FSZKT a meglévő turisztikai erdőkön kívül további 2728 hektár területen jelölt ki erdőövezetet, így ezek a területek a telepítésre hosszú távon rendelkezésre áll, a tényleges munka azonban nem kezdődött meg.

A Budapesti Agglomeráció Területrendezési Terve (2000) zászlajára tűzte a Budapest és agglomerációja zöldfelületi rendszerének megtartását, fejlesztését, zöldgyűrű kialakítását.

III.3.4 Épített környezet, épületállomány, műemlékek

Budapest nagyvárosi karakterének fontos eleme a XIX.–XX. század fordulóján kiépített belső városrészek építészeti örökségének gazdagsága, amelyet az UNESCO Világörökségként elfogadott területe minősít nemzetközi mércével is elismert építészeti és kulturális értékke. (Világörökségi területek: Duna-parti látkép – Margit hídtól a Szabadság hídig - Budai Várnegyed, Andrásy út és történelmi környezete.) A védelem alatt álló műemléképületek száma Budapesten hozzávetőlegesen kb. kétezerre tehető.

Az építészeti örökség megőrzése a legbelső pesti városrész (V. kerület) esetében a legelőrehaladottabb, ahol az eredendően is magas presztízsű épületekben magas a nem lakás célú használat aránya, a megmaradt lakosság magasabb fizetőképességű és ez a legmagasabb szabad jövedelmekkel rendelkező kerületi önkormányzat is. A legsúlyosabb deficit az építészeti örökség megőrzése tekintetében azokban a kerületekben jelentkezik, ahol a kerület és a lakosság alacsonyabb fizetőképessége miatt a legproblémásabb az építészeti örökség védelmének és a jelenleg rossz körülmények között élő magasabb szintű lakhatóságának egyszerre való biztosítása. A tisztán piaci alapon való átépítés legtöbbször az építészeti örökség pusztulásához vezet. Jelenleg sem szervezeti sem pénzügyi értelemben nem áll rendelkezésre az a rendszer, amely kiegyensúlyozná a piaci mechanizmusok működésének egyoldalú vonatkozásait.

Budapest Főváros Önkormányzata 1994 óta működtet Városrehabilitációs Keretet részben a kerületek törvényi alapon történő befizetéseinek forrásaiból (lakástörvény szerinti bevételek a bérlakások elidegenítése után), részben pedig saját forrásaiból. A Rehabilitációs Keret pénzeszközeit – a Lakástörvény előírásainak megfelelően – lehet felhasználni a rehabilitációs munkák támogatására. Sajnos a Fővárosi Önkormányzat saját forrásából származó támogatási rendszer jelenleg erősen forráshiányos.

Az elmúlt évtizedekben létrejött új építészeti minőséggel kapcsolatban az építész, városrendező szakma erősen megosztott. Kétségtelen, hogy az európai fővárosok többségéhez képest kevés karizmatikus, a fővárost nemzetközi szinten is fémjelző épület, vagy épületegyüttes került kialakításra.

III.3.5 A fővárosi infrastruktúra és környezet helyzetéből fakadó stratégiai következtetések

A közmű infrastruktúra kérdéseiben a következő években jelentős előrehaladás várható uniós források segítségével (Központi Szennyvíztisztító, teljes körű csatornázás). További feladatként értelmezhető azonban a főváros jelentős részén működő nem elválasztott rendszerben működő szennyvíz és csapadékvíz hálózatok szétválasztása, valamint a több ponton kritikus csapadékvíz elvezetési problémák, továbbá az árvízi védekezés megmaradt feladatainak megoldása.

A lég és zajszennyezés problémái alapvetően a közlekedési rendszer helyzetével függenek össze, ezért a problémák megoldása elválaszthatatlan a közlekedési rendszer felülvizsgálatától.

A budapesti lakásállomány közel harmadát kitevő távfűtéses lakások fűtési költségeinek árhátránya nagyon jelentős és részaránya eródálódik. Ez a folyamat megállítandó és a versenyképesség növelése érdekében figyelmet kell fordítani az alábbiakra:

- a távfűtésről való leválás jogi szabályozása enyhítésének várható következményeinek kezelése
- az iparosított lakóépületek különböző felújítási programjainak (Panel Plusz, ÖkoProgram) folytatása
- a gázár struktúra és a kapcsolt hőtermelés kérdéseinek rendezése (országos szintű feladat)

A fővárosban az elmúlt években nagyon jelentős előrelépés történt a szelektív hulladékgyűjtés tekintetében, azonban jelentősen növelni szükséges a szelektíven gyűjtött hulladék körét, azaz újabb hulladékfajták bevonása szükséges a szelektíven gyűjtött hulladékok körébe, mert a hulladékszigetek önmagukban csak a települési szilárd hulladék egészen kis részét (2-3%-át) képesek begyűjteni.

Zöldfelületi rendszerek tekintetében jelentős változásokat elsősorban a kritikusan zöldfelület-hiányos belső városrészekben szükséges kezdeményezni – akár szabályozási eszközökkel, pl. (ÉTV, TSZT), zöldfelületi minimumok, kompenzációs rendszerek. A főváros nagy parkjainak kihasználtsága egyenlőtlen, ezért a városi feladatok újragondolása szükséges a három nagy park (Margit-sziget, Városliget, Népliget) tekintetében. Új, összefüggő rekreációs zöldfelületek megteremtése érdekében kiemelt szerepet kell adni a Duna menti területeknek, illetve a fővároson átmenő patakok, kisvízfolyások partjainak.

Az épített környezet tekintetében Budapest egyedülálló adottságokkal rendelkezik, de ahhoz, hogy ez a város vonzerejének érdekében maximálisan kihasználható legyen, egyidejűleg szükséges a meglévő értékek védelme és újak teremtése. Ezen belül külön figyelmet érdemelnek az alábbi területek:

- Városrehabilitáció: mindenképpen törekedni kell a meglévő, európai hírű, de erősen pusztuló építészeti értékek megőrzésére a piaci mechanizmusok közösségi koordinációjával (különös tekintettel a Világörökségi területekre)
- Lakótelepi rehabilitáció: szükséges, hogy a leromló, szlömösödő lakótelepek rehabilitációja új lendületet kapjon, valamint a túlnyomórészt jó lakásállományt képviselő további lakótelepek presztízsének növelése, a közterületeinek megújítása
- Új építészeti értékek teremtése: az örökség megőrzése mellett fontos lenne, hogy új, a fővárost nemzetközi szinten is méltán reprezentáló alkotások szülessenek, kiemelt tekintettel a közberuházásban megvalósuló, funkciójában is egyedi épületekre, valamint az új városrészközpontokra, ahol az ingatlanpiaci kereslet ezáltal növelhető.
- Közterületek állapota: szükséges a közterületek állapotának javítása különös tekintettel a gyalogos-forgalom megkönnyítésére és a kiskereskedelem megélénkítésére

III.4. Humán szolgáltatások

III.4.1 Oktatás

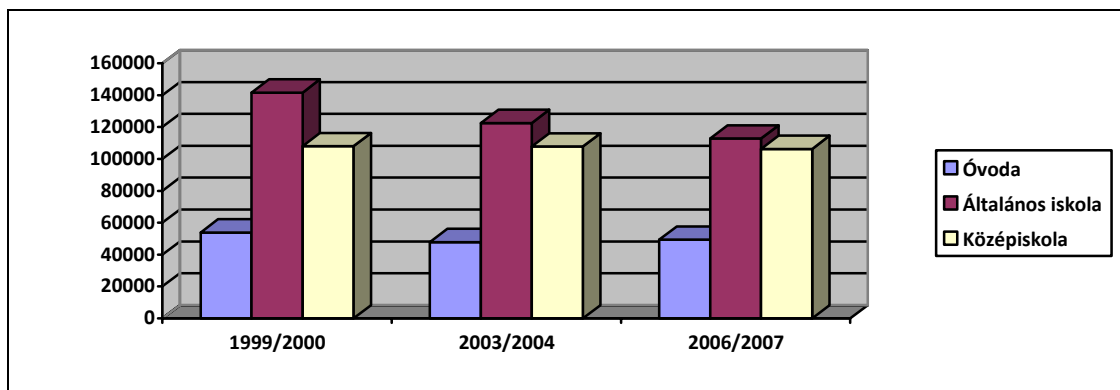
Az elmúlt évtizedben az oktatási kínálat sokszínűvé vált a fővárosban; az önkormányzati fenntartású intézményekben is többféle iskolai modell, számtalan tanterv és oktatási módszer jelent meg. Az oktatási rendszert a fővárosban többféle fenntartó együttes jelenléte jellemzi: fővárosi önkormányzat, kerületi önkormányzatok, alapítványok, egyházak, kormányzati szervek.

A 2007/2008. tanév adatai alapján a fővárosban 535 óvodaegység működött, amelynek 75 %-a kerületi önkormányzati fenntartású. Az általános iskolák (378) döntő többsége (73%) szintén a kerületi önkormányzatok fenntartói körébe tartozik. A középiskolák tekintetében (478) a fővárosi önkormányzat (34%) és a kerületi önkormányzatok (19%) mellett jelentős szerephez jutnak az egyházak, alapítványok és egyéb természetes személyek (47%). Ezek az arányok némileg másképpen alakulnak, ha az intézményekbe járó gyermeklétszámot tekintjük alapnak, ekkor az egyházi, alapítványi fenntartású iskolákba járók aránya lecsökken 27%-ra.

Az oktatási-nevelési szolgáltatások sokszínűsége többnyire emelkedik, az intézményi kínálat gazdagodik, azonban a PISA felmérés eredményei a tanulók alkalmazható tudásának alacsony szintjére hívják fel a figyelmet. A tanulók tudásszintje európai viszonylatban a középmezőny alsó részéhez közelít. Az intézményrendszer egészét érinti az épületek állagromlása, az oktatási infrastruktúra elavulása.

A gyermeklétszám az általános iskolákban drámaian csökken, a középiskolákban kis léptékű a csökkenés, míg az óvodai ellátásban a 2000-es év fordulójához képest csökkenést figyelhetünk meg, de az évtized közepéhez képest enyhén növekvő gyermeklétszámot.

6 ábra: A beíratott gyermekek száma az egyes oktatási intézményekben



Forrás: Budapest Statisztikai Évkönyvei

A szuburbanizációs folyamatok olyan népességi változásokat idéztek elő, amelyeket az ellátórendszer nem volt képes maradéktalanul követni. Az agglomerációs települések mellett néhány kerületben is jelentős hiányok tapasztalhatók az óvodai és alapfokú oktatási intézményi ellátottságban, a főváros más részein azonban üresedés van az általános iskolákban. Megoldatlanok az agglomerációs településen lakó tanulók budapesti képzésével kapcsolatos finanszírozási problémák.

A fővárosi középiskolák tanulóinak közel 25%-a Pest megyéből jár be. A szakképzés vonatkozásában, egyes szakmákban a főváros országos jellegű feladatokat is ellát. A demográfiai trendeket, illetve a közoktatási rendszer átalakulását figyelembe véve a tendencia várhatóan tartós marad.

Megkezdődött a szakképzési intézményrendszer átalakítása, azonban továbbra sem megfelelő a szakképzés társadalmi elismertsége, valamint nincs összhang a képzések és a munkaerő-piaci igények között. A szakképző iskolák előtt álló egyik feladat, hogy képzési kínálatukat minél gyorsabban, rugalmasabban és pontosabban igazítsák a valós piaci igényekhez. A XXI. században egyre

fontosabbá válik a felnőttképzés, annak is a „life-long learning” – élethosszig tartó tanulás – vonulata. A technológiák gyors fejlődéséből, a technológiai változásokból fakadóan rövid időtartamú, célorientált munkaerő-piaci relevanciákkal működő képzésekből fog összeállni a szakképzés egyre jelentősebb része.

A szakképzési rendszer átalakulása során létrejöttek, és a jövőben is formálódnak a Térségi Integrált Szakképző Központok (TISZK), amelyek különböző fenntartók által működtetett szakképzési társulások (már csak TISZTK rendszerben lehet központi támogatáshoz jutni fejlesztési célokra, ezért a szakképző rendszer maradéktalan átalakulása várható a jövőben).

A Fővárosi Önkormányzat a legnagyobb intézményfenntartó a szakközép- és szakiskolák területén. Ez irányú tevékenységét a Fővárosi Szakképzés Fejlesztési Terv (2006) alapján végzi. A terv végrehajtása során került sor 19 fővárosi fenntartású középiskola megszüntetésére, átalakítására, valamint két TISZK uniós támogatásból történő megvalósítására (Észak-Pesti és Belvárosi TISZK). További 5-6 TISZK beruházás jelenleg előkészítés alatt áll.

Budapest egyértelműen az ország felsőfokú oktatási központja. Hozzávetőlegesen 160 ezer diák tanul nappali tagozaton a főváros 45 felsőoktatási intézményében. (2007/2008) Ez azt jelenti, hogy az ország felsőoktatási hallgatóinak 44%-át a főváros egyetemei, főiskolái képezik. Az 1999/2000 tanévben nagyságrendileg 100.000 fő tanult budapesti egyetemeken és főiskolákon, amely akkor az országos felsőoktatás 35%-át tette ki. A felsőoktatási intézmények száma 1999-hez képest ugyan csökkent, a hallgatók száma nőtt, és a főváros részesedése a hallgatók számából szintén emelkedett. A főváros egyetemeire, főiskoláira az egész országból érkeznek diákok, a Budapesten tanulóknak csak kb. a fele budapesti. Vannak olyan felsőoktatási intézmények - művészeti, sport, vallási - amelyek szinte csak Budapesten működnek, máshol az országban nehéz ilyen képesítéshez jutni. Ezek mellett a műszaki és közgazdasági képzésben játszik kiemelkedő szerepet a főváros.

A legújabb felmérések szerint (Financial Times, 2008) Európa 100 legjobb felsőoktatási intézménye közül csak egyetlen magyarországi intézményt tartanak számon, a Corvinus Egyetemet, a 43. helyen. (2007-ben és 2006-ban az egyetem a 36., előzőleg a 25. helyen szerepelt.) Más felmérések (Topuniversities, 2007) az első 150 európai egyetem közé sem juttatnak magyar egyetemet. Mindez azt mutatja, hogy a nemzetközi mezőnyben a magyar – köztük a budapesti – felsőoktatási intézmények nincsenek a legjobbak közt.

III.4.2 Szociális ellátás

A hátrányos helyzetű csoportok meghatározása kevésbé egzakt, ám általánosan elfogadott elvek szerint hozzájuk soroljuk a megváltozott munkaképességűeket, a speciális helyzetű nőket, a pályakezdőket, a hajléktalanokat és a roma kisebbséghez tartozókat, a gyakran egyedül és szegénységben élő időseket, a fogyatékkal élőket, a gyermeküket egyedül nevelőket, a fogvatartásból szabadulókat, az állami gondoskodásban felnövőket, a pszichiátriai betegeket és a lakhatási problémákkal küzdőket.

Jelenleg készül Budapest Fővárosi Települési Esélyegyenlőségi Programja, mely kitekintést ad majd mind a szektorális, mind a térbeli szegregáció, elkülönítés kérdéseiről, valamint számon kérhető feladatokat és eljárásrendeket fogalmaz meg az esélyegyenlőtlenségek csökkentése érdekében.

A fővárosban a legmagasabb az egygyermekes, egyszülős családok aránya országos viszonylatban, ezért is döntő fontosságú ezen ellátások megfelelő színvonala és kiépítettsége. A 100 férőhelyre jutó beíratott gyermekek száma Budapesten 118 fő, vagyis a főváros bölcsődei átlagosan 118%-os kihasználtsággal működnek (2007). Figyelembe véve a növekvő születésszámot, valamint azt a célkitűzést, hogy a kisgyermekes nők munkába állítása stratégiai célkitűzés, majdnem minden területben a bölcsődei ellátás bővítése iránt van igény.

A fogyatékkal élő emberek helyzetét, társadalmi részvételét nehezíti az, hogy egyelőre nagyon kevés az akadálymentesített környezet. Az akadálymentesítésre vonatkozó törvényi előírásoknak való megfelelés – még ha a vonatkozó törvényekben definiált megvalósítási határidők folyamatosan kitolódnak is - meghaladja az önkormányzatok anyagi lehetőségeit.

A fővárosban koncentrálódik a hajléktalanság. Napjainkban az ellátást igénylő otthonatlanok száma Budapesten 8-10 ezer főre tehető⁴², akik számára a fővárosi és alapítványi intézményekben nagyságrendileg 4500-5000 éjszakai férőhely áll rendelkezésre. A hajléktalanság kérdése alapvetően nagyvárosi kérdés – a nagyvárosokban van esély az egzisztencia és ingatlan nélküli túlélésre – s Budapest érintettsége a legjelentősebb. A kiépített intézményrendszer a hajléktalanság kríziskérdéseit képes kezelni, azonban elmozdulás szükséges a hajléktalanságot megelőző és a hajléktalanságból kivezető megoldások kialakításában.

A fővárosban – 2008. januári adatok szerint - 514 ezer fő részesült nyugdíjban és nyugdíjszerű ellátásban, ebből körülbelül 380 ezren töltötték be a nyugdíjkorhatárt. Az idős emberek otthonában elhelyezettek körében a fekvőbetegek száma folyamatosan emelkedik, az otthonok lakóinak egyre növekvő hányada ápolásra szorul. A magányos, alacsony egzisztenciájú, gondozást igénylő idős lakosság a fővárosban az országos átlaghoz képest nagyobb arányban van jelen.

Az egyedül élő idős emberek a szociális étkeztetéssel vagy a házi gondozáson keresztül kerülnek be a szociális ellátó rendszerbe. Az idős emberek ragaszkodnak önállóságuk megőrzéséhez, de előrehaladott koruk, romló egészségi állapotuk miatt nagy kockázatot jelent számukra az otthoni egyedüllét. Az intézménybe kerülést azonban nem csak az idős emberek ellenállása nehezíti, hanem az intézmények telítettsége is (sokan a férőhelyhiány miatt várakozólistára kerülnek). Figyelembe véve a főváros előregedő lakosságát, az intézményrendszer átalakítása sürgető feladat.

Az egy segélyezettre/családra jutó szociális segélyek összege (pl. lakásfenntartási támogatás, rendszeres szociális segély, rendkívüli gyermekvédelmi támogatás) azon kerületekben magasabb, amelyekben a társadalmi teher is jelentősebb. A jobb anyagi helyzetű lakossággal rendelkező budai kerületek fajlagos segélyezési összege rendszerint alacsonyabb. Ebből is adódik paradox módon, hogy azon kerületekben magasabb a segélyezés terhe (mind fajlagosan, mind a segélyezettek számát tekintve), ahol a társadalmi összetétel jelentősen rosszabb, s rendszerint a kerületi önkormányzat forrásai is szűkösebbek. Fontos lenne tehát a szociális segélyezés egyenlőtlen területi esélyeinek fővárosi szintű kiegyenlítése.

III.4.3 Egészségügyi ellátás

Budapestnek országos viszonylatban kimagasló az egészségügyi ellátottsága, itt működik az ország legnagyobb és legösszetettebb egészségügyi ellátó rendszere. A fővárosban jelen vannak az országos intézmények, az egyetemi klinikák, a különböző fenntartású rendszerben (önkormányzati, magán, vegyes tulajdonú) működő szakrendelők, kórházak és alapellátást biztosító intézmények.

Az egy háziorvosra eső bejelentkezett lakosok száma Budapesten 1557 fő (2006), míg országosan 1744 fő (2007). A tízezer lakosra jutó dolgozó orvosok száma Budapesten 70,5, míg az ország átlagában 32,1 (2007). Az adatok példaként mutatják az országos szintnél jobb színvonalú ellátottságot. (A kerületek közti polarizáltságot mutatja, hogy míg az I. kerületben 1100 bejelentkezett lakos jut egy háziorvosra, addig a XXIII. kerületben 2281.)

⁴² BMSZKI felmérés és becslés

Az orvosi ellátás humánerőforrásai, intézményi háttere a fővárosban lényegesen jobb, mint az ország más vidékein, azonban Budapesten is jellemző a járóbeteg szakrendelést végző intézmények nem megfelelő műszaki állapota, műszerezettsége. (A járóbeteg ellátást alapvetően a kerületi önkormányzatok működtetik, mert kérésükre a Fővárosi Önkormányzat átadta a működtetés jogát.)

A fekvőbeteg szakellátás tekintetében az elmúlt években jelentős strukturális változások következtek be (súlyponti kórházak kijelölése, kórházösszevonások és megszüntetések). A fővárosban található mintegy 40 fekvőbeteg ellátást nyújtó intézmény tulajdonszerkezete nagyon vegyes képet mutat. A budapesti intézmények a Fővárosi Önkormányzat (11 kórház ebből egy vidéken – Visegrádon – van), Pest megye önkormányzata, minisztériumok, illetve egyéb fenntartók (egyházak, alapítványok) felügyelete alatt állnak. Ez a tény erősen megnehezíti minden olyan törekvés megvalósítását, amely különböző fenntartók intézményeinek összevonásával, koordinációjával szakmai központok létrehozását célozza meg.

A fekvőbeteg ellátás átalakítása nyomán jelentősen csökkent az aktív és növekedett a krónikus ellátást végző kórházi ágyak száma. (Pl. a fővárosi fenntartású 11 intézményben jelenleg 6 387 aktív, és 4 406 krónikus ágy található.)

Uniós forrásból történő finanszírozás érdekében pályázati előkészítésben részesült a Szt. Imre kórház rekonstrukciójának II. üteme, az Uzsoki utcai kórház rekonstrukciójának II. üteme, a Bajcsy-Zsilinszky Kórház „A” jelű épületének felújítása és a Csepeli Szakrendelő bővítése és rekonstrukciója (utóbbi már befejeződött).

A következő hónapokban kerül kidolgozásra a „Budapesti Egészségügyi Modell”, mely a fővárosi fenntartású egészségügyi rendszer teljes átalakítására vonatkozóan fogalmaz meg javaslatokat.

III.4.4 A fővárosi humán szolgáltatások helyzetéből fakadó stratégiai következtetések

A magyar tudomány és a felsőfokú oktatási szektor hagyományosan Budapest-centrikus, ez a helyzet keveset oldódott a rendszerváltás óta. Felsőfokú oktatási intézményeink – beleértve a fővárosi intézményeket – azonban nem elég versenyképesek nemzetközi szinten. A főváros számára az intézmények kiterjedt hálózata, a kutatók és egyetemi hallgatók nagy száma előnyös adottság. Kevésbé egyértelmű a közép- és alafokú oktatás helyzete, ahol az új intézményi formák és új fenntartók belépése színesíti a kínálatot, de egyúttal nagy feszültségek kialakulásához is vezet az általános és középiskolák hosszú ideje kialakult és nehezen változtatható rendszerében, ahol ma már egyes leszakadó területek iskoláinak erős leromlása is megfigyelhető.

Elsőrendű fontosságú a szakképzés erősítése (mind mennyiségi, mind pedig minőségi szempontból) és a munkapiaci kereslethez való alkalmazkodóképességének a fokozása.

Az erősödő társadalmi feszültségek, a városrészek és a kerületek közti különbségek az intézményrendszer (szociális ellátás, hajléktalan ellátás, idősellátás) városon belüli elosztásának és működésének újragondolását igényli, ami azonban feltételezi az Önkormányzati Törvényben rögzített feladatmegosztás megváltoztatását is a főváros és a kerületek között.

Szükséges ezen felül kidolgozni a szociális bérlakás szektor bővítésének állami támogatási rendszerét és vizsgálandó a főváros bérlakások-építési program felújításának lehetősége is.

Habár Budapest a hazai egészségügy kiemelkedő központjának tekinthető, ahol nagyszámú kórház és egyéb intézmény működik, szükséges ezen intézmények működésének racionalizálása és ezzel egyidejűleg az ellátás minőségének javítása.

Az esélyegyenlőség kiteljesítése érdekében az akadálymentesítési programot tovább kell folytatni.

Kíváncsi, hogy a sportolás és az egészséges életmód terjesztésének érdekében a főváros az eddigieknél nagyobb aktivitást fejtsen ki.

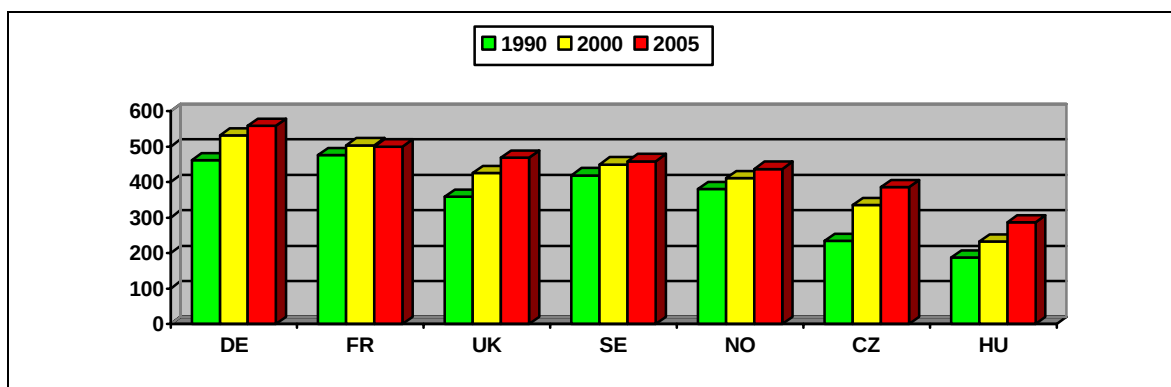
III.5. Közlekedés

Budapest mobilitási helyzetképe nem értékelhető önmagában a városhatárokon belül. A közlekedés, a mindennapi utazási lánc sokkal szélesebb kontextusban érvényesül, mint Budapest közigazgatási területe. A főváros és agglomerációja közlekedési helyzetét egyre súlyosbodó, összetett problémák jellemzik. Részen az erőteljes szuburbanizáció hatására a mobilitási igények folyamatosan nőnek, a személygépkocsi-közlekedés pedig ezzel párhuzamosan a mindennapi ingázás komoly tényezőjévé vált. A közösségi közlekedés az elmúlt években visszaszorult az egyéni gépjármű-közlekedéssel szemben, főként a város-városkörnyék viszonylatban. Ez a tendencia a közúthálózat túlterhelődéséhez, forgalmi torlódások kialakulásához vezetett, ami az eljutási időket hosszabbá és kiszámíthatatlanabbá tette. Az egyéni közlekedés magas komfortja, a személygépkocsi elérhetősége, a közösségi közlekedés szolgáltatási színvonalának hanyatlása egyidejű jelenlétével rontott a modal-split (egyéni és közösségi közlekedők részaránya) tendenciáin.

III.5.1 Az elmúlt évtizedek folyamatai

Az erősödő motorizáció, a romló modal-split, a fenntarthatósági problémák kezelése Európában és a kontinensen kívül is a nagyvárosok jellegzetes problémái. Nyugat-Európában és az Egyesült Államokban a hatvanas-hetvenes évek közötti kapacitás-növelő beruházásai megvalósításuk idejében látszólagos sikertörténetnek bizonyultak. A túlzott motorizáció azonban hamarosan egyre súlyosabb forgalmi torlódásokhoz vezetett, aminek következtében a nagyvárosokban a kilencvenes években egyre inkább kezdtek felértékelődni a közösségi, különösen a kötőtpályás közlekedés és a benne rejlő lehetőségek (intermodalitás, átjárhatóság, tarifaközösségek, közlekedési szövetségek).

7 ábra: 1000 főre jutó személygépkocsik száma



Forrás: EU Energy & Transport in Figures 2006

Kelet-Európában a motorizáció növekedése évtizedes késéssel éppen ekkorra vált robbanásszerűvé. A személygépkocsi ezekben az országokban státuszszimbólummá vált, a kínálat hirtelen megsokszorozódott, a közutak kapacitása viszont alig változott. Budapesten 1994-2005 között a

személygépkocsik száma 7%-kal nőtt, és megközelítette a 600 ezret (mindezt a lakosság 12%-os csökkenése mellett), miközben az úthálózat hossza mindössze 2%-kal bővült.⁴³

8 táblázat: A személygépkocsik számának és a helyi közlekedés által nyújtott férőhely-kilométer alakulása Budapesten

	1980	1990	2000	2005	2005/1980
Személygépkocsik száma Budapesten (db)	268 084	471 799	559 100	596 280	222%
Helyi közlekedés által nyújtott férőhely kilométer	28 324,6	26 514,5	20 716,2	21 005,8	74%

Forrás: www.ksh.hu

A 350 szgk/1000 lakos értékű motorizáltságnak megfelelő forgalom 80 %-a azon a közúthálózaton bonyolódik, amely a 30 szgk/1000 lakos motorizáltság idején, vagy még korábban alakult ki, eközben a közösségi közlekedés finanszírozása romlott, kapacitásai csökkentek.⁴⁴

Ezzel párhuzamosan a közösségi közlekedés fokozatosan veszített korábbi erejéből. A kilencvenes években Budapesten is számos viszonylat szűnt meg, az infrastruktúra jelentősen romlott, új beruházások alig valósultak meg. A kétezres évek elejére a főváros eljutott abba a fázisba, amelyen számos nyugat-európai és tengerentúli város 20-25 évvel korábban már átesett: az állandósult belvárosi dugók és a bevezető utakon jelentkező közlekedési krízis napi szinten bénítja meg a város vérkeringését.

III.5.2 Városon belüli utazások

A BKV 2004. évi háztartásfelvételének adatai szerint Budapest lakói összesen 3,99 millió helyváltoztatást végeznek hétköznaponként. Ezeknek az utazásoknak mód szerinti megoszlása a következő:

9 táblázat: A budapesti lakosok városon belüli helyváltoztatásainak mód szerinti megoszlása hétköznap

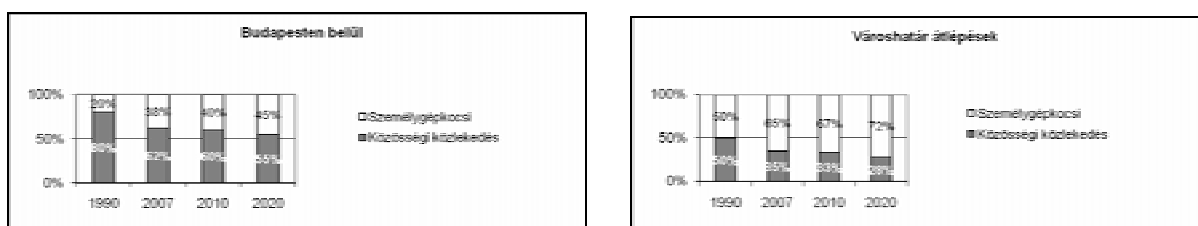
	Az összes mód arányában	A motorizált módok arányában
Személygépkocsival (vezetőként vagy utasként)	28,8%	38,6%
Tömegközlekedéssel	45,9%	61,4%
Kerékpárral	1,3%	
Gyalog	21,8%	
Egyéb módon	2,2%	

Forrás: Az „S-bahn” rendszerű gyorsvasúti közlekedés kialakítása, FÖMTERV-KÖZLEKEDÉS Konzorcium, 2007. október, 37-38. oldal

⁴³ Erhart Szilárd: A budapesti közlekedési dugók okai és következményei. Közgazdasági Szemle, LIV. évf., 2007. május. P.446.

⁴⁴ Budapest Közlekedési Rendszerének Fejlesztési Terve, munkaanyag, 2008.

8 ábra: A modal-split városon belüli és városhatáron mérhető adatai, illetve előrejelzései, a motorizált közlekedési módokat alapul véve



Szakértői becslés szerint a budapesti lakosok városon belüli utazásainak száma 3 770 000 naponta; ehhez jön hozzá az összesen 1 200 000 városhatárt átlépő utazás, ami összesen 4 970 000 utazást jelent⁴⁵. Ez egyben azt is jelenti, hogy az agglomerációból érkezők a budapesti közlekedési helyzetért csak kisebb részben tehetők felelőssé, mivel az utazások háromnegyede a városhatáron belül bonyolódik.

A budapesti utazások időbeli lefolyása két kiemelkedő csúcsidőszakot mutat. A reggeli csúcs 6:30-9 óra között figyelhető meg, és 7-8 óra között tetőzik, míg a kevésbé markáns délutáni csúcs jobban megoszlik 14-18 óra között, tetőzése 16-17 óra között van. Lényeges változás, hogy a korábbi évtizedekhez képest a reggeli csúcsforgalom időben későbbre tolódott és elnyújtottabb lett. Jólal kisebb számú a reggel 6 órára járók aránya, míg egyre általánosabb lett a 9 órás munkakezdés.

A dugók a városszerkezet különböző pontjain más mértékben és időszámban jelentkeznek. Általában előbb dugulnak be a bevezető utak, főleg a fővárosi úthálózat főbb elemeihez való kapcsolódási pontoknál, majd később a belsőbb városrészekben jelenik meg az összefüggő kocsisor. Bizonyos tranzitútvonalak (pl. Hungária gyűrű) napszaktól függetlenül folyamatosan túlterheltek, bár a reggeli és délutáni csúcsforgalom többletterhelése itt is érezhető. A torlódások egyik fő okozója a nagyarányú teherforgalom, amelynek mértéke egyrészt a 2008. március elején bevezetett, majd 2009. január elsejétől tovább szigorítandó teherforgalmi korlátozások és az M0 keleti és észak-keleti szektorának átadásával már csökkent, illetve csökkenni fog. A megnyíló közúti többlet kapacitások forgalomgeneráló hatása (pl. M0) érzékelhető, ellenintézkedések nélkül az egyéni közlekedés térnyerését segíti.

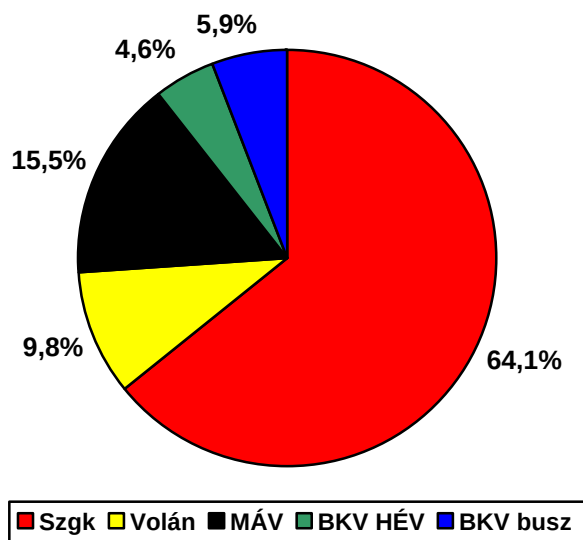
III.5.3 Városhatárt átlépő utazások

A szuburbanizáció erősödése maga után vonta a mobilitási igények fokozódását. A területfejlesztési politika széttöredezettsége, illetve a főváros és környéke között feszülő ellentétek miatt számtalan olyan területen is jelentős lakó-, vagy ipari-kereskedelmi funkció jött létre, ahol kötöttpályás közlekedés nem állt rendelkezésre, tehát a megnövekedő mobilitási igények csak közúton elégíthetők ki. Ez főként a budai oldalon jelentkezik (pl. Budakeszin túli agglomerációs települések), ahol az egyéni közlekedés vált uralkodóvá. E térségekben a közösségi közlekedés (főképp, mivel nem részesül előnyben) veszít versenyképességéből, hiszen így az egyéni közlekedőkkel megegyező forgalmi helyzetben kénytelen haladni.

⁴⁵ Az „S-bahn” rendszerű gyorsvasúti közlekedés kialakítása, FŐMTERV-KÖZLEKEDÉS Konzorcium, 2007. október, 91. oldal

A városhatárt átlépő utazások száma naponta és irányonként kb. 603 400. Ezen belül személygépkocsival 387 000 (64,1%), a Volán járataival 59 400, a MÁV vonataival 93 600, HÉV-vel 27 800, a BKV autóbuszaival pedig 35 600 fő lépi át a városhatárt. Az összes utazáson belül az ingázók (hivatásforgalmi, azaz munkahely és iskola célú) arányát 55-60%-ra becsülték, az ő körükben a tömegközlekedés 55-60%-os részarányt ér el.

9 ábra: A városhatárt átlépő utazások megoszlása



Forrás: „S-bahn” rendszerű gyorsvasúti közlekedés kialakítása, FŐMTERV-KÖZLEKEDÉS Konzorcium, 2007. október, 40. oldal

Az elővárosi közúti közlekedésben munkanapokon a reggeli és délutáni csúcsidőszakban minden szektorban torlódások alakulnak ki, a városközponttól akár a bevezető utak 15-20-as kilométerszelvényéig is. Az eljutási idők a forgalom növekedésével évről évre emelkednek.⁴⁶

Az egyes (a BKSZ helyközi utazási övezeti rendszere alapján lehatárolt) agglomerációs szektorok irányából eltérő mennyiségű forgalom érkezik a városba, és a mód szerinti összetétel is változó. A legtöbben a Kistarcsa, Mogyoród, Gödöllő, a Gyál. Ócsa, a Tárnok, Martonvásár és Budaörs, Biatorbágy, Törökbálint szektorokból lépnek be Budapest területére. Ezekben az irányokban a legnagyobb a személygépkocsival közlekedők aránya is, ami az autópályák jelenlétével (rendre M3, M5, M7, M1) magyarázható. Vannak viszont olyan szektorok is, ahol a vasút szerepe meghatározó, ilyenek például az Ecser, Gyömrő, Süllysáp) és a Vecsés, Üllő, Monor szektorok.⁴⁷ A vasút ott tud igazán versenyképes lenni, ahol két- vagy többvágányú, nagy kapacitású vonal található ütemes menetrenddel, zónázó kínálattal, illetve a párhuzamos közút túlterhelt és/vagy alacsony kapacitású, tehát időben a közút nem jelent különösebb előnyt.

⁴⁶ Az „S-bahn” rendszerű gyorsvasúti közlekedés kialakítása, FŐMTERV-KÖZLEKEDÉS Konzorcium, 2007. október, 53. oldal

⁴⁷ 96. oldal

III.5.4 Infrastruktúra ellátottság

Ellentmondásos folyamatok jellemzik a főváros és környékének fő hálózati elemekkel való ellátottságát.

A közúti közlekedésben jó néhány olyan elem nem készült el az elmúlt évtizedekben, amelyek megvalósítása az időközben módosult prioritások fényében (pl. fenntarthatóság előtérbe kerülése) ma már nem is feltétlenül célszerű. Főként olyan kapacitásnövelő közúti elemekről van szó, amelyek egyértelmű forgalomgenerálásuk révén tovább növelnék a közúthálózat általános terheltségét.

A közösségi közlekedésben a hálózati lefedettség és ellátási színvonal alapvetően jónak mondható, ugyanakkor fenntarthatósága, reális alternatívaként való felmutathatósága egyáltalán nem megfelelő. Problémát jelent egyrészt a működő rendszer üzemeltetése, a szolgáltatási színvonal megtartása, másrészt a fejlesztések optimális, területileg kiegyensúlyozott rendszerének biztosítása.

Közúti közlekedés

A közúthálózatban a legfőbb hiányosságok a harántirányú kapcsolatokban mutatkoznak. A Körvasúti körút, amely a 10-es út bevezetőjétől Óbudán, Újpesten, Angyalföldön, Zuglón, Kőbányán és Csepelen át tartana Budafokig, a barnamezős zóna legfőbb feltáró eleme lenne. Ennek hiányában városszerkezetiileg a pest-budai kapcsolatok és a kelet-pesti gyűrűs útvonalak száma erősen korlátozott, gyakran csak kerülőkkel, illetve családi házas övezeteken keresztül érhető el a pesti oldal egy-egy távolabbi pontja.

Elővárosi közlekedés

A 11 elővárosi vasútvonalon és 4 HÉV-vonalon alapuló kötőtpályás hálózat alapadottságai, területi lefedettsége ugyan elfogadható, de a településhálózat fejlődéséhez, a közlekedési igények változásához az elmúlt évtizedekben nem alkalmazkodtak. Az állomás-struktúra, a nyomvonalvezetés a legtöbb esetben elavult: a BKSZ területén az elővárosi közlekedést igénybe vevő napi ingázók mindössze 6%-a lakik vasúti megálló 500 m-es körzetében, és a további 49% 500-1500 m-es távolságon belül. Ennek ellenére nem áll rendelkezésre megfelelő számú, jó minőségű P+R és B+R parkoló a nagy kapacitású kötőtpályák mentén, sem a városhatáron belül, sem azon kívül.

A helyzetet súlyosbítja, hogy a vonalak infrastrukturális állapota (részben megfelelő karbantartás hiányában) a legtöbb vonalon nem megfelelő, illetve kapacitásproblémák jelentkeznek, főként a reggeli órákban (egyvágányú szakaszok, sebességkorlátozások, fejpályaudvari technológia). Az elővárosi vasút fejlesztésében – elsősorban járműoldalról – az elmúlt időszakban ugyan jelentős lépések történtek, (vasúti kocsik felújítás, új járművek beszerzése – Desiro, Flirt, Talent), de a pályaoldali, infrastrukturális korlátok továbbra is változatlanok. Nem megfelelő minőségű a városi kötőtpályás hálózattal való kapcsolat sem. Az elővárosi vasutak – részben a távolsági és teherforgalommal közös pályahasználat miatt – menetrendi oldalról gyakran nem kiszámíthatóak, a bevezetett ütemes menetrend ellenére is rendszeresen a jelentős késések, növelve a versenyhátrányt a közúttal és az egyéni közlekedéssel szemben.

A HÉV vonalak nyomvonala és megállóhely-kiosztása kedvezőbb, a pálya felújítása azonban indokolt, különösen a ráckevei vonalon.

Villamos- és autóbuszhálózat

A főváros villamoshálózata a XX. század közepe óta nem gyarapodott, sőt a metróvonalak átadása után a vonalak száma csökkent. Eközben a lakótelepek ellátását és a metróvonalakra való ráhordást jellemzően autóbuszokkal oldották meg, növelve az ágazat súlyát. A helyi közösségi közlekedési

hálózat gerincét ma a három sugaras jellegű metróvonal, a HÉV-vonalak, a gyűrűs és sugaras vezetésű villamosvonalak, valamint néhány jelentős autóbusz-vonal alkotja. A többi vonal főként ráhordó szerepet tölt be. A hálózat ugyanakkor nem tudott alkalmazkodni a rendszerváltás óta a területhasználatban bekövetkezett változásokhoz.

A járműállomány elavult: a BKV autóbuszainak átlagéletkora 20, a kötöttpályás járműveké 30 év körüli. A helyzetet súlyosbítja a karbantartás elégtelensége. Az autóbusz-közlekedés versenyképességét erősen behatárolja az előnyben részesítések hiánya. Bár a buszsávok kijelölésében az elmúlt években történt előrelépés, a hatékony ellenőrzési rendszer kiépítése a legtöbb helyen még várat magára.

Kerékpáros közlekedés

Budapesten a 90-es évek elején kezdődött meg a kerékpárutak kiépítése. Az uralkodó szemlélet sokáig a szegregált kerékpáros infrastruktúra létrehozása volt, nem pedig a meglévő infrastruktúra kerékpáros-baráttá tétele. A jelenlegi hálózat 178 km hosszú, azonban mind mennyiségi, mind minőségi szempontból számos kívánnivalót hagy maga után. A meglévő szakaszok nem alkotnak hálózatot. A kerékpárutak 37%-a a gyalogosokkal közös használatú, de a fennmaradó rész jelentős része is a járda vagy a zöldterület kárára került kialakításra. A kerékpárutak burkolata jellemzően rossz állapotú; több helyütt már a kivitelezéskor alkalmatlan technológiát választottak, máshol a karbantartás hiánya okoz problémát. A kerékpározás terjedését jelentősen korlátozza a megfelelő tárolók hiánya mind a forgalomvonzó létesítmények mellett, mind a közösségi közlekedés (elsősorban az elővárosi vasút) megállóinál.

Gyalogos közlekedés

A 2001-es közlekedési rendszertervben javasolt, a gyalogos közlekedés feltételeit javító beruházások közül 2001 és 2008 között kevés valósult meg. A védett övezetek közé sorolták az átépített Szent István teret, miközben a meglévő védett területekre való behajtás engedélyezése felhígult, és ahol az ellenőrzés nem hatékony, a szabálytalan behajtás is jelentős probléma. Számos lakóterületen „tempo 30” övezeteket jelöltek ki. Keresztmetszet-átrendezések csak buszsávok kijelölése érdekében történtek. Több helyen alakítottak ki forgalomcsillapított vagy gyalogos utcákat (pl. a Ráday utca, illetve néhány más belvárosi és VIII. kerületi utca).

A közterületek akadálymentesítése terén az útfelújításokhoz kapcsolódóan történt előrelépés, a korábban épült aluljárók átalakítására egyelőre nem került sor.

Hiányoznak a fenntartható alternatív közlekedési megoldások, mint a Nyugat-Európában elterjedt városi kerékpárkölcsonzés bevezetése és infrastrukturális háttérének kialakítása, az autóhasználat optimalizálását célzó törekvések (car-pooling, car-sharing).

III.5.5 Városfejlesztés és közlekedés kapcsolata

A fővárosi közlekedés- és városfejlesztési gyakorlatban hiányzik legtöbbször a koherencia a két fejlesztési irányvonal között. A nagy léptékű városfejlesztési akciók mögött minimális a fenntartható közlekedési elemek fejlesztésére való törekvés, a legtöbbször egy-egy beruházáshoz alacsony hozzáadott értékű, vagy hozzáadott érték nélküli infrastruktúra-fejlesztések társulnak. Nem megfelelő ma a beruházások során érvényesíthető, ún. településrendezési szerződés adta keretrendszer. Túlzottan szabad kereteket ad, miközben egyéni alkufolyamatok eredményeképp akár évtizedekre konzerválódhatnak a magánszféra közcélú, közlekedést segítő azon fejlesztései, amelyek az adott

mikrokörnyezetben talán hasznosnak bizonyulnak, de térségi, vagy összvárosi szinten problémagenerálóak és nem problémamegoldóak.

III.5.6 A fővárosi közlekedési rendszer helyzetéből fakadó stratégiai következtetések

Budapest regionális szerepének kiteljesítéséhez szükséges a főváros eddigieknél szorosabb bekapcsolása az európai közlekedési rendszerbe. Ennek legsürgősebb feladata a ferihegyi repülőtér megközelítésének javítása.

A szuburbanizáció és a motorizáció erősödése egyrészt a mobilitási igények növekedése, másrészt azok térbeli szétszóródása irányába ható folyamatok. Ezek együttes hatásaként a modal-split romlik, és a torlódások állandósultak, miközben a közösségi közlekedés versenyképessége is romlott. A város működőképességének fenntartása érdekében alapvető fontosságú e folyamatok megállítása illetve lehetőség szerint megfordítása.

A közösségi közlekedés részarányának növelése érdekében kiemelt fontosságú a kötöttpályás rendszerek hálózatszemléletű fejlesztése. A hálózati infrastruktúra állapota is javításra szorul, elsősorban a karbantartás megerősítése és a szűk keresztmetszetek felszámolása miatt. A járműállomány elavult, ami szintén rontja a versenyképességet.

Az elővárosi kötöttpályás hálózat területi lefedettsége nem rossz, de vonalvezetése és megállóhely-kiosztása kedvezőtlen. Az adottságok kihasználása érdekében szükség van a ráhordás (autóbusz, P+R, B+R) erősítésére, valamint az intermodális átszállások megkönnyítésére.

A meglevő és a jövőben létesítendő közösségi közlekedés kapacitások jobb kihasználása érdekében a főváros és az agglomeráció közlekedését egységesen kezelő, rendszerszemléletű gondolkodásmód szükséges.

A közúti infrastruktúra terén a kapacitásnövelő beruházások célszerűsége a fenntarthatóság elvének előtérbe kerülésével megkérdőjeleződött. Szükség van azonban néhány (jellemzően harántirányú) elem megépítésére, amelyek a hálózat átjárhatóságát javítják.

A kerékpáros és gyalogos közlekedés területén elsősorban szemléletváltásra van szükség, hogy ezek a közlekedési módok prioritást élvezzenek a tervezés során. A kerékpáros közlekedés esetében a meglevő infrastruktúra kerékpáros-baráttá tétele az elsőrendű feladat.

A parkolási problémák kezelésére szintén egységes elveken alapuló, átlátható rendszer kívánatos.

A városi közösségi közlekedési hálózat kevésbé alkalmazkodott a területhasználat változásaihoz, ezen mindenképpen javítani kell nem csak utólag, hanem a jövőbeni ingatlan- és közlekedésfejlesztések összehangolásával is.

III.6. Konklúzió – Budapest helyzete a XXI sz. elején

Budapest pozíciói országos viszonylatokban sok vonatkozásban a legkedvezőbbek, főleg gazdasági és közszolgáltatási szempontból. Figyelembe kell azonban venni, hogy Budapest minősítését nem kizárólag, sőt nem elsősorban az országon belül elfoglalt pozíciója adja, hanem a tágabb környezetében, Európában elfoglalt helye. Vannak továbbá olyan tényezők, amelyeket illetően Budapest tipikus nagyvárosi problémákat mutat (romló környezeti minőség, a rászoruló társadalmi csoportok magas aránya), és olyanok is, amelyek szerint Budapest helyzete különösen kedvezőtlen (pl.

városrészek közötti nagy és növekvő társadalmi különbségek). A SWOT analízis e megfontolásoknak megfelelően készült.

ERŐSSÉGEK	GYENGESÉGEK
- Kiemelkedő geopolitikai elhelyezkedés: „hídfő” a dél-kelet európai térség (SEE) piacaira - A Budapest metropolisz térség egy európai léptékben is jelentős városrégió, amely jelen van a nagybefektetők fejlesztési terveiben - Különleges táji adottságok: dombvidék és síkság találkozási pontja a Duna mentén - Kiemelkedően értékes építészeti örökség - Európai szinten is kiemelkedő kulturális kapacitás, befogadó kulturális elit - Dinamikus társadalmi élet („kultúra alulnézetben”), pezsgő underground kultúra, kreatív és befogadó (etnikai-kulturális sokszínűséget értékként kezelő) kulturális elit - Nagy kiterjedésű, jó városi pozíciójú fejleszthető területek, ezen belül funkcióváltásra alkalmas ipari zóna és értékes Duna-menti területek megléte, - Helyi adottságok (kulturális, környezeti-városképi, életmód) vonzása a külföldi munkavállalókra - Jelentős tökebefektetések, nyitott, exportorientált regionális üzleti kultúra - Budapest fővárosi szerepe, annak üzleti, kulturális és politikai partnerségi kapcsolatai a közép-kelet európai (CEE) és dél-kelet európai (SEE) régiókon belül, valamint a nyugat-európai magtérrel - Országos intézményhálózat (oktatás, egészségügy, államigazgatás) fővárosi koncentrátsága - Még mindig viszonylag jó modal-split és kiterjedt tömegközlekedési hálózat - Nagyarányú felsőfokú szakképzettség, ezzel összefüggésben erősödő K+F kapacitás - Nyitott, exportorientált regionális üzleti kultúra 2010-ben teljes körű szennyvíztisztítás	- A városon belüli kétszintű önkormányzati rendszer és az agglomerációs térségben az egyedi önkormányzati döntésekből fakadó koordinációs és működési nehézségek - A regionális fejlődés aktorainak bevonásával zajló konszenzusos területi irányítási modell (governance) hiánya - Az adók és járulékok országosan magas szintje és a vállalkozásokat sújtó adminisztratív terhek európai szintű versenyhátrányt eredményeznek XIX. századi városszerkezetből fakadó hiányosságok (pl. harántirányú utak hiánya, vasutak vonalvezetése) - Kiskereskedelem – és városi terek - túlzott centralizálása a bevásárlóközpontokba - Az egyéni közlekedés előtérbe kerülése a szuburbanizáció és a motorizáció erősödése, valamint a közösségi közlekedés fejlesztésének elmaradása miatt - Közlekedési infrastruktúra szerkezeti hiányosságai és rossz állapota - Barnamezős övezetek tulajdonosi problémái és talajszennyezése - Kedvezőtlen zöldfelületi mutatók - Népesség elöregedése - Nagy és tovább növekvő társadalmi feszültségek a városon belül - Passzív külügyi, gazdaság-diplomáciai politika; stratégiai lehetőségek kihasználatlansága - A fejlesztés folyamatát gátló nehézkes rendeletalkotási és építhetőségi rendszer - A Budapest Régió mindezidáig az alacsony hozzáadott értékű és nem-kutatás-intenzív szektorokban emelkedik ki a térségi versenyben - Kiábrándulás a demokratikus intézményekből (lobbizás egyeztetés helyett; radikális akciómozgalmak tárgyalásos kompromisszum helyett) - A közsféra által felvázolt fejlesztési igények fedezete nem biztosított

LEHETŐSÉGEK	VESZÉLYEK
- Az uniós tér decentralizációja és a horvát-szerb-román városok gravitálása Budapestet a dél-kelet európai térség központjává teheti - A regionális központi pozíció kiépítése, különösen a tudáscentrum, befogadó kulturális olvasztótégely, turisztikai elosztó központ, közlekedési-szállítási csomópont imázs erősítését szolgáló szervezetépítéssel - Európai Innovációs és Technológiai Intézet letelepülése Budapesten – a CEE és SEE térség tudástranszfer és regionális irányító központjává válni - Uniós források rendelkezésre állása 2013-ig a fejlesztések finanszírozásában - MO kiépülésével erősödő logisztikai potenciál a régióban,	- A Budapest Régió nem tud nagytérségi centrummá válni (Brüsszel által diktált regionális politikának csak „végrehajtója”, követő és bezárkózó stratégiával) - Az ország nemzetközi megítélése és makrogazdasági nehézségei beszűkíthetik a főváros mozgásterét - Az EU Strukturális Alapok szabályai következtében a jelentős fejlesztésekre való jogosultság rövid idejű kifutása a komplexebb programok elmaradását eredményezheti - A hitelválság okán az ingatlan befektetői kedv megtorpan - Bécs megszerzi Közép-Európa vezető szerepét, s ezzel gyengíti a budapesti régió potenciálját. - Társadalmi intolerancia növekedése a kirekesztés erősödéséhez vezethet

ugyanakkor csökkenthető átmenő forgalom a városon • 2011-es uniós elnökség teremtette fejlesztéspolitikai fókusz és marketing-kommunikációs potenciál • A 2020-as Olimpia programja, mint fejlesztésszervező lehetőség • Pozitív értékrend növekvő dominanciája • A fenntarthatóság elvének előtérbe kerülése kedvezően hat a városrégió strukturált fejlesztésére	• Elmarad az államigazgatás reformja • A politikai racionalitás továbbra is a helyi akciók vezérelve marad
--	---

IV. A participációs folyamatok menete és eredményei

IV.1. A kerületi egyeztetési folyamat menete és eredményei

Mivel jelen stratégia egyben a hatályos középtávú városfejlesztési terv felülvizsgálatát is szolgálja – amely a 2003-ban elfogadott Városfejlesztési Koncepció elvi alapvetéseit és prioritásrendszerét alkalmazza – a készítőik feltételezték a városfejlesztés értékvalasztásában és konzekvens jövőképében meglévő, a városirányítás különböző szintjein értelmezett konszenzust. Az alapkategóriák és fogalmak vélhető hasonlósága lehetővé tette, hogy az IVS készítőik a kerületi elképzeléseket részben a stratégia készítésének korai fázisában, részben pedig – szakértői véleményként – a munka későbbi szakaszaiban, a stratégiai irányvonal finomításaként integrálják a készülő IVS-be.

A kerületek bevonása a fővárosi IVS készítésébe

A kerületeket a főépítészek révén a NFÜ ROP IH képviselőinek jelenlétében 2008. február 19-re hívta meg először a Fővárosi Önkormányzat Főépítési Irodája IVS-sel kapcsolatos egyeztetésre.

Már ott rögzítésre került, hogy az NFÜ ROP IH-nak elvárása a kerületi IVS-ekkel szemben a fővárossal folytatott egyeztetés. Az elvárás ellenére a kerületek többsége – jelenleg 15 elkészült és kerületi képviselőtestület által elfogadott kerületi IVS-ről tudunk – nem egyeztetett a fővárossal. Legtöbb kerület a Podmaniczky Programra való hivatkozással vélte megoldani az egyeztetések hiányát. De van olyan IVS anyag is, amely ténylegesen, mint önálló egység/város jeleníti meg önmagát, egyeztetések, átfogó fővárosi terveknek való megfeleltetés nélkül.

A fővárosi IVS – az NFÜ ROP IH elvárásainak megfelelően, egyrészt a kerületeken átívelő, illetve az Önkormányzati törvény feladatmegosztása szerinti fővárosi feladatokra koncentrálni, másrészt a már elkészült és elfogadott kerületi IVS-ek fővárosi kapcsolódási pontjaira fókuszál.

Egyeztetések a kerületi IVS-ek szerzőivel

Mivel Budapest integrált városfejlesztési stratégiájának célja olyan keretstratégia megalkotása, amely kiemelten épít kerületi fejlesztéspolitikai stratégiák között kialakuló szinergiák kihasználására (és a veszélyek feltérképezésére), a stratégiaalkotás során a kerületi IVS-ek tervezőivel történtek egyeztetések. A 2008. október 20. és 31. között zajló szakértői egyeztetések során a stratégiai koncepciók prioritásrendszerei, az azokban vázolt programok/projektek megvalósításának esetleges veszélyei, valamint az üzleti, civil és lakossági oldal motiváltsága és a fejlesztési elképzelések támogatottsága került tisztázásra. Mindezek hozzájárultak a fővárosi stratégiai koncepció fókuszálásához, a fővárosi és kerületi fejlesztéspolitikai irányvonalak és projektelképzelések közötti összhang megteremtéséhez és a tervezett akciók koncentrálásához a hasznosság – egységnyi közforrás felhasználása által elért legszélesebb kedvezményezett kört érintő előnyök – elve alapján.

Egyeztetések a kerületi főépítésekkel

Az elkészült tervezet a kerületi főépítések részére 2008. november 3-án került bemutatásra, akik a stratégiai tervet írásban véleményezték. A kerületi fejlesztéspolitikai irányító szervezetek alapjaiban támogatták a fővárosi stratégia multiplikátor hatásokat generálását célzó elvi rendjét, azaz a fővárosi, a fővárosi és kerületi partnerségben fejlesztendő és kizárólag a kerületi beavatkozási kategóriák létrehozását és területi konzisztenciáinak megteremtését.

Számos terület jelezte, hogy a közös érdekeltségű – fővárossal együtt fejlesztendő – projektelképzelések terén aktívabb fővárosi együttműködésre számítanának, különösen a regionális-nemzetközi jelentőségű fejlesztések, mint például a Budapest Légi Kapuja vagy a Duna Főutca, kerületi szintű kezelésének nehézségei (forráshiány, perspektivikus-nagyléptékű stratégiai minta hiánya) okán. Kritikaként megfogalmazódott, hogy az elkészült koncepcionális terv nem foglalkozik megnyugtató részletességgel a középtávon fővárosi-kerületi partnerségben megvalósuló fejlesztési programok externális hatásaival, mint például a forgalomcsillapított területek kiterjesztése által áthelyeződő pótlólagos forgalomterhelés, vagy a kapacitásnövelő fejlesztések által okozott környezeti terhelés. Továbbgondolásra javasolták a projektelőkészítés szervezeti rendszerének, a tervezés-döntéshozás folyamatának kidolgozását, valamint ehhez kapcsolódóan a magánbefektetői érdekek fokozottabb képviselését a tervalkotási folyamatban.

A stratégiaalkotás folyamán gyakran felmerült kritika a horizontálisan (kerületenként és érdekcsoportonként) tagolt egyeztetési folyamat és a stratégiai elvek megvitatására kevésbé alkalmas munkarend és -szervezet, valamint az esetlegesség, kampányszerű párbeszéd volt. A fővárosi stratégia emiatt feladatának tekinti a kerületközi és összvárosi szintű fejlesztéspolitikai elképzelések összehangolásához szükséges keretek megteremtését. A Főváros támogatja egy rendszeres, a kerületek politikai vezetése és szakpolitikai irányítása (főépítések) között zajló **egyeztető-fórum** szervezését. A „Kerületek Kerekasztala” lehetőséget biztosítana a kerületek és főváros közötti valódi dialógus kialakítására, az információhiány felszámolására és adaptív együttműködési minták kifejlesztésével egy hatékonyabb városfejlesztési koordinációs rendszer alkalmazására.

IV.2. A gazdasági/üzleti szférával való egyeztetések menete és eredményei

A Futurbia Budapest városdialógus keretében a programvezető Studio Metropolitana 2008 nyarán összehívta a Budapesten aktív befektetőket, ingatlanfejlesztőket, hogy kétfordulós munkamegbeszélés során felmérje azok városirányítással, fejlesztési tervezéssel szemben támasztott elvárásait. Az igények és elvárások meghatározása illeszkedik a főváros azon irányú elképzeléseibe, hogy együttműködve a metropolisz-térség fejlődésének alakításában részt vállaló társadalmi-gazdasági szereplőkkel, velük közösen, a kölcsönös érdekek szinergiáit kihasználva építsen egy felelősség- és érdekközösségen alapuló közeget, alakítsa ki a főváros és térsége hosszú távú stratégiáját, és alkosson középtávú programokat.

A gazdasági/üzleti szféra városirányítással szemben támasztott elvárásai

Magántőkéből közösségi haszon: A városirányításban, fejlesztési tervezésben hiányzik a piaci szemlélet, a lehetőségek aktív, kezdeményező várospolitikával történő kihasználásának felismerése és támogatása, amely például piacképes várostermékek fejlesztését segítené elő közpénzek célzott elhelyezésével. A befektetői szféra elemi elvárása a városirányítással szemben, hogy az elismerje a magántőke közösség számára hasznot hajtó szerepét, és felhagyjon a paternalista megszorító szabályozással, és ösztönző-élénkítő eszközökkel igyekezzen orientálni a befektetői piacot.

Stratégiai orientáció: A városfejlesztési tervezéssel szemben támasztott igény, hogy ne adminisztratív egységekben, hanem metropolisz-térben gondolkodjon, és hogy koncepcionális terveket, struktúrákat alkosson a jelenlegi túlrészletezett, projekt-szintű tervek helyett. A befektetők elvárják a várostól a fejlesztői tevékenység orientálását (kategorizálás, befektetői portfólió) a kölcsönösen elérhető előnyök érdekében.

Ösztönző adórendszer: Az adóstruktúra végiggondolása és stratégiai szemléletű alkalmazása

Kiszámíthatóság: A magánszféra véleménye szerint a hatósági és engedélyezési eljárások átláthatatlansága és nehézkessége, a töredezett ügyintézési protokollok, az erősen szubjektív értékelési szempontokból adódó bizonytalanság a városfejlesztési tervezés kiemelkedően kritikus pontjai. A megkérdezett befektetők véleménye szerint az elbírálás objektivitásának biztosítása, az eljárási szabályok betartása alapfeltétele a vonzó befektetési piac kiépítésének. A beruházók támogatják az ún. „Befektetői Guide” létrehozását, amely mintegy gyakorlati eljárási kézikönyvként segítené a befektetőket a hatósági eljárás során.

Ügyintézés egyszerűsítése: E-ügyintézés; ügyintéző rendszer kifejlesztése („Ügyfélkapu”); differenciált eljárásrend a beruházás volumene alapján

IV.3. A civil és szakmai szervezetekkel való egyeztetések menete és eredményei

A városlakókkal folytatott Futurbia városdialógus-folyamat kettős célkitűzésnek kíván megfelelni:

- egyrészt társadalmi fókuszcsoportokat megszervezve és megkérdezve képet kapni azokról a **szükségletekről és igényekről**, amelyekhez a jövőbeli város-termék kínálatát igazítani szükséges,
- másrészt az arra nyitott csoportokkal előkészíteni azoknak a civil, vagy szakmai „tanácsadó csoportok” (think-thank) létrehozását, amelyeket aztán intézményesíteni lehet a stratégiakészítési folyamatban való aktív és alkotó dialógus érdekében.

A moderált participációs folyamat során az egységesen városhasználóknak definiált sokaság különböző részhalmazával (fókuszcsoportokkal) azok várossal szemben támasztott elvárásait, a várostermék iránti keresletet, a város értékeit és a kívánatos jövőképet igyekeztek a moderátorok feltárni.

10 táblázat: Értékstruktúra-ábra

Lakosság	Külföldiek	Lokális kisbefektetők	Fejlesztők/ nagybefektetők	Tudomány	Kultúra	Közszféra
életminőség	identitás	Vendéglátás/ turizmus	Iroda, lakás	infó-transzfer központ	kulturális gazdaság	üzemeltetés
környezeti minőség	életmód-karakter	kiskereskedelem	kiskereskedelem		kulturális klaszter	akut problémák megoldása
identitás	sokszínűség	épített környezet	logisztika		kreatív gazdaság	közlekedés
	vegyes használat	közterek	városi szimbolizmus (landmarkok)			
		tematikus utcák	átfogó brand			
		lokális brand	Info-transzfer központ			

Városvezetéssel kapcsolatos igények és kritikák

A participációs folyamat résztvevői kiemelték, hogy kívánatos lenne a jelenlegi jogalkalmazói hozzáállás helyett a **stratégiai szemlélet** alkalmazása a városvezetésben:

- a várostervezés világos várospolitikai akarat és átgondolt stratégiai célok alapján történjen; a városműködtetés a jelenlegi üzemeltetési logika és a túlélési taktikák uralma helyett a stratégiai célokat szolgálja,

- jellemzően rövidtávú versenyszempontok dominálják a város működését, ahelyett, hogy a rövidtávú döntéseket a hosszú-távú fejlődés víziójából lennének visszavezetve
- új, részvételi intézményeken alapuló, közmenedzsment típusú városműködtetés meghonosítása,
- a város elsősorban a megtérülési mutatók alapján és kevésbé a közigazgatási szempontok alapján működjön,
- valódi participáció a döntéshozásban, közfeladatok delegálása a civil szektor számára.

Életminőségi igények

A résztvevők által felvázolt Budapest-vízió másik dimenziója a korszellem igényelte életminőség és életmód-spektrum, az „élhetőség” iránti igény. A városhasználók véleménye alapján a város által nyújtott jó életminőség a **helyi identitások kifejlődése/megerősödése** által és ennek következtében a sokszínű, összetett városrégió **decentralizált fejlődése** – azaz egy mono- policentrikus térszerkezet – kialakításának támogatása által válik biztosíthatóvá. Ezáltal a városon belül olyan kisebb, saját karakterrel bíró központok – metro-pólusok – alakulhatnak ki, ahol a városias életmódot biztosító szolgáltatások elérhetők, ahol a lokális identitás- és kultúra –fejlesztése fontos, és ahol a közösségfejlesztés, a civil törekvések és önmenedzselés képességének középpontba helyezésével a lakók képessé tehetők kezükbe venni saját közösségi életük irányítását, maguk alakítják ki élettereiket.

Az alközpontokban fontos szerepet kell, hogy kapjanak az identitás-hagyományok, a helyre jellemző jó minőségű lakókörnyezet kialakítása, a közterek funkcióinak átgondolása, a zöldterületek védelme és fejlesztése. A városhasználók lakó-centrikus várost szeretnének, amely elsősorban nem a turizmus számára vonzó, hanem a lakosok számára élhető, szerethető, 'élmény-város'. A városban a terek rendezett funkcióval rendelkeznek; a város kiismerhető, megtanulható.

A város tervezett, nem spontánul alakul, gazdag kínálatú és befogadó szemlélettel rendelkezik, valamint lehetővé teszi sokféle életmód egymás mellett élését. Ebből adódóan különböző spirituális helyek, találkozóhelyek, komfortzónák, identitásszigetek, „belváros-magok”, alakulnak ki, amelyek szimbólumai a különböző városrészeknek. A város, mint léttér, élet-környezet sokszínűsége, erősítése által teremt új értékeket, újfajta komfortérzetet: ennek támogatása az életminőségi fejlődés „kioldó-gombja”.

A városnak biztosítani kell a városhasználók számára a szabad mozgás lehetőségét, azért a vágyott mono-policentrikus városstruktúra kialakulásának fontos sarokpontja a hozzáférés, a közlekedési **infrastruktúra** minősége. A közlekedési infrastruktúrát környezet- és klímabarát elvekhez kell igazítani, ennek megfelelően szükséges a fejlesztéseket – mint a közlekedési-logisztikai rendszer igazítása a területi funkciókhoz, a Duna közlekedési hasznosítása, a megfelelő ár-érték arány a parkolásban és tömegközlekedésben, az akadálymentesítés – tervezni és kivitelezni.

Az életminőség javítása kérdésében a városhasználók több csomópontot, beavatkozási fókuszot fogalmaztak meg. A hangsúlyok, prioritások eltérőek voltak, így ezek között hierarchiát vagy rangsort még nem lehetett felállítani.

- A jövő gazdasága: Budapest fővárosi szerepeinek újrapozicionálásával megújult nemzeti szintű, majd ezen alapon építkezve nemzetközi kulturális és tudásközponttá válhat. A városnak szükséges biztosítani az oktatásnak, a termelésnek és a tőkének az együttműködését, amelyet a K+F parkok létesítése, az agglomerációs övezetek erősítése, a régióban való gondolkodás, a klaszterek életre hívása, a világos gazdasági stratégia kidolgozása, az ösztönző adópolitika tesznek lehetővé. Szükséges a teljesítményorientált tudásközpontok és szellemi bázisok dekoncentrált fejlődésének (agglomerálódásának) elősegítése; ezeket önálló városrészekké szükséges fejleszteni, ahol a lakó, oktató és üzleti célú használat egy helyen valósul meg.

- A jövő városi környezete: a városban a zöldfelületeknek sajátos funkciót kell adni, azzal a céllal, hogy biztosítsa az egészséges élet környezeti feltételeit, legyen esztétikai értéke, váljon a városi infrastruktúra részévé (és mint ilyen, idegenforgalmi és rekreációs célokat is megvalósítson), hogy találkozhelyek alakuljanak ki rajta. Az egészséges város koncepciójának értékei a víz, a levegő, a csönd, a zöld és a szennyezés-mentesség. A megvalósítás érdekében a zöld felületek növelése, a Duna-partok térségi léptékű megújítása, ezzel új városi élet-környezet létrehozása, a tömegközlekedés fejlesztése, valamint klímabarát intézkedések szükségesek.
- A jövő városi kultúrája: mind a multikulturalitás, mind pedig a tradicionális értékek egyaránt formálják a városi kultúrát. A fejlesztések vezérelve a kulturális nyitottság, sokszínűség lesz, és a város tranzit-jellegét is szükséges jobban kihasználni. Az épített környezetben az értő értékörzés és újratermelés (műemlékek, történeti és építészeti sokszínűség, gangos bérházkörnyezet megőrzése), a fejlesztések terén a többrétegű és sokszínű városi kultúra előmozdítása, a gasztronómia-, valamint kávéház-kultúra (mint nyilvánosságterek) újraélesztése, valamint a városi tradíciók – többek között a Duna, mint identitásalelem – erősítése, újrafelfedezése kerülhetnek fókuszba. Fontos – fejlesztendő – érték, hogy Budapest befogadó város legyen, az életforma része legyen a kulturális fogyasztás, amely széles társadalmi rétegek számára elérhető, kínálata széles (elitkultúrától az alternatív kultúráig) és agora-szemléletet tükröz, valamint képes a közösségek spontán (alulról jövő) kezdeményezéseinek befogadására, integrálására.
- Társadalmi kohézió a jövőben: a szolidaritás, tolerancia, és társadalmi egyenlőség elve messzemenően megjelenik a fejlesztési akciókban. Az integrált városban célzott szociális szolgáltatások, komfortos szociális bérlet hálózat, gyermek illetve fiatal-barát elveket megvalósító szolgáltatások szükségesek. A közösségfejlesztés, a szociális innováció és a tanulás-képzés támogatása feltétele a dinamikus városi jövőnek. A hajléktalanság, mint a legkomolyabb (leginkább látható) szociális probléma kezelése a város feladata. Esélyegyenlőségi programokkal szükséges csökkenteni a társadalmi egyenlőtlenségeket és a szegregációt mind a munkaerőpiacon, mind az oktatásban és a lakhatásban. A magántőke városfejlesztési bevonása érdekében az önkormányzatoknak szükséges megteremtíteniük a megfelelő protokollokat és kontrollszabályokat, hogy a gyors ütemű fejlődés káros következményei ne a legkiszolgáltatottabb csoportokat érintsék.

Az életminőségi és városvezetési igények becsatornázása a stratégiai tervezésbe

A város alapvető szerepe, hogy értékek előállításának központja legyen. Ezek az értékek sokrétűek lehetnek: társadalmi értékek, gazdasági értékek, kulturális értékek, épített környezeti vagy komfort és identitásértékek, stb. Ezek együttesen határozzák meg a város és régiója „élhetőségét”, azaz összetett életminőségi komfortját. A városi életformák összetettségéből adódó kaotikus viszonyrendszerek mellett olyan stratégia célravezető, amely átlátható, jól követhető logikán alapuló feltételek megteremtésének érdekében definiál intézkedéssorozatokat.

Feltehetően a kísérletező, a spontán folyamatokat felkaroló, támogató, a lokalitásokat helyzetbe hozó, a közösségi irányítás feladatait „szétterítő” attitűd lehet célravezető. Mindebből következik, hogy tovább nem tartható a defenzív, az életfeltételeket konszolidáló (az életforma változásokat követő, utólagosan kiszolgáló) városfejlesztési politika. Az adaptív stratégiai gondolkodás egy folyamatorientált, offenzív, a különbözőségek hangsúlyozására törekvő, újító-innováló stratégiát követel, hogy a jelenlegi spontán, kaotikus kontextusban minőségileg új perspektívákat és eszközöket kínáljon a városvezetés számára, egyben új távlatok felé irányítva a városrégiót. A városhasználók véleménye szerint mindennek feltétele a kormányzás megújítása, azaz a polgárok és más városi fejlődést generáló aktorok bevonása, a várost fenntartó-fejlesztő csoportokkal való kooperáció és az ezt lehetővé tevő struktúrák és folyamatok megalkotása, működtetése.

V. Hosszú- és középtávú stratégia

Budapest metropolisz hosszú- és középtávú stratégiája a 2003-ban elfogadott Városfejlesztési Koncepción és az erre épülő 2005/2006-os városfejlesztési programon, a Podmaniczky Programon alapul, továbbá épít az Országos Területfejlesztési Koncepcióra és a régió és agglomeráció stratégiai dokumentumaira (Közép-Magyarországi Régió Stratégiai Terve 2007-2013, 2005. március, aktualizálva: 2006. március, valamint az elfogadás alatt lévő Budapesti Agglomeráció Területfejlesztési Koncepciója és Stratégiai Programja, 2007. július). A fővárosi stratégiák természetükből kifolyólag az ez idő tájt létező politikai, gazdasági, társadalmi és környezeti kontextushoz alkalmazkodtak. Noha a stratégiák alapelemei ma is helytállóak, a kontextus több szempontból megváltozott. Ezek a változások főbb vonalakban az alábbiak:

- A hazai gazdasági környezet jelentősen megváltozott, különösen a 2002-2003-as évekkel szembeállítva (a Városfejlesztési Koncepció elkészítésének időszaka). Az állam tehervállalásának korlátai világosan kirajzolódtak és ennek megfelelően a stratégiák prioritásai is átgondolásra szorulnak.
- A külső gazdasági környezet változása az elmúlt években látszik, azonban az utóbbi hónapokban különösen drámai. A nemzetközi hitelválság következtében a finanszírozási források drasztikusan beszűkültek, és ezek mind az állami, mind pedig a magánberuházásokat kedvezőtlenül érintik. Mivel a hitelválság ezen IVS készítése alatt is folyamatban van, hatásának teljes mértékű felmérése még nem lehetséges, de a fokozott óvatosság mindenképpen indokolt.
- A természeti környezetünkre nehezedő nyomás egyre erősödött, és ami még fontosabb: az emberi tevékenység hatása a globális klimatikus folyamatokra tagadhatatlanná és eredménye napi valósággá vált. Ezért szükséges, hogy a stratégia erre reagáljon és megerősítse azon projektek prioritását, melyek csökkentik a fővárosra és lakosságára eső környezeti terheket.
- A politikai környezet sem változott pozitív irányban. A szembenállás nem csökkent, és a kompromisszumos politizálás továbbra sem jellemző. Emiatt a főváros számos olyan fejlesztési-szabályozási kérdésben nem tud előrelépni, amely pedig elengedhetetlen lenne a stratégia implementálásához. A stratégia felülvizsgálata során így ezt a helyzetet adottságként kellett kezelni.
- Egyedül a piaci környezetről mondható el, hogy a változás nem kedvezőtlen (természetesen a hitelválság alakulása ezt még befolyásolhatja). A hazai és nemzetközi ingatlanbefektetők érdeklődése Budapest irányában változatlan, így a lehetőségek fent részletezett beszűkülése miatt a stratégiában nagyobb mértékben szükséges támaszkodni a spontán piaci folyamatokra. Úgy véljük azonban, hogy a prioritások fókuszálásával és pontosításával valamint a piac multiplikáló hatásának kihasználásával a korábbi stratégia főbb célkitűzései ma is érvényesíthetőek.

Mivel biztosra vehető, hogy a tervezés kontextusának változása nem áll meg, sőt – az utóbbi idők eseményeiből kiindulva – a változások dinamikája vélhetően növekedni fog. Ezért szükséges volt annak felismerése, hogy a hosszú- és középtávú tervezés folyamata nem egyszeri, hanem egy evolutív, ciklikus folyamat, ahol a hosszú- és középtávú stratégia folyamatosan frissülve igazodik a körülményekhez. Így a jelen stratégia nem tekinthető véglegesnek és a hosszú- és középtávú stratégiai tervezés munkája – az I-es fejezetben felsorolt partnerekkel közösen – tovább folyik és az alábbiakban ismertetett stratégia (és szélesebb értelemben az egész IVS) e munka jelenlegi állapotának naprakész rögzítéseként tekintendő.

V.1. A stratégia jövőképe

Budapest, a Duna Fővárosa, Közép-Európa vezető politikai, innovációs, üzleti, kulturális és turisztikai központja. A főváros természeti és építészeti adottságai, történeti, városképi, kulturális öröksége méltó háttérrel ad a metropolisz fejlődésének. A közép-kelet-európai és a dél-kelet-európai térségben Budapest metropolisz kreatív, regionális identitással rendelkező városhálózattá válik. A gazdasági növekedés mellett Budapest környezeti és társadalmi vonatkozásban fenntartható, az itt élők számára működő és egészséges lakó- és munkakörnyezetet biztosít.

V.2. Budapest hosszútávú fejlesztési stratégiája

Budapest hosszú távú stratégiáját a fentiekben meghatározott térségi szerepének megfelelően a nyugat-európai urbanizációs hagyományok, eredmények és jövőképek rendszerében kell meghatározni:

- fel kell készülni a város regionális szerepének erősítésével és a gazdaság hatékonyságának növelésével az információs társadalom kihívásaira, az üzleti szolgáltatások, a tudásalapú gazdaság, a kutató-fejlesztő tevékenységek erősödő nagyvárosi koncentrációjára, valamint a folytatódó globalizációra, a gazdaságban bekövetkező tőkekoncentrációra, a multinacionális vállalatok fokozódó jelenlétére és hatására, meg kell találni Budapest szerepét az európai városhálózat megfelelő szintjén;
- felelősségteljes feladatként megjelenik a természeti és épített környezet hosszabb távú fenntarthatóságának biztosítása, a várható klímaváltozás hatásainak stratégiai kezelése, az urbanizációs folyamatok pozitív hatásainak előnyben részesítése és előnytelen hatásainak kompenzálása (pozitív és negatív externáliák kezelése);
- elkerülhetetlen a városokra koncentrálódó szegénység problémáinak kezelése, a leszakadó társadalmi csoportok számára az integrálódás esélyének megadása;
- a döntések meghozatalában el kell, hogy terjedjenek a kölcsönös előnyöket kereső, kooperációra és kompromisszumra épülő regionális fejlesztési/szabályozási adminisztratív struktúrák, a városirányítás kormányzási modelljének eltérbe kerülése.

Budapest városfejlesztésében három alapvető érték között kell egyensúlyt teremteni:

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

A városfejlesztés feladata, hogy e három értéket szolgáló intézkedéseinek egyensúlyát a jövőben mindenkor biztosítsa. Cél, 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 maradjon, ahol biztosítékok vannak a társadalmi különbségek további éleződésének megelőzésére is. A fenti értékek közül hosszú távon egyik sem helyezhető a

másik kettő elé, de középtávon szükséges lehet az egyensúlyt oly módon megtalálni, hogy a hosszútávú célok elérhetőek legyenek. Így középtávon elengedhetetlennek látszik, hogy a régiós átalakulások kapcsán felmerülő lehetőségek (ld. SWOT analízis) megragadásának érdekében a főváros versenyképességét előmozdító projekteket és intézkedéseket hangsúlyozott prioritásként fogalmazzuk meg. Csak ezen lehetőségek minél teljesebb körű kihasználásával képzelhető el ugyanis a fenti három érték tökéletes egyensúlya.

Fentiekén túlmenően, általános értéként kell említeni a hatékony városfejlesztéshez szükséges kooperációt. A sokszereplős folyamatokhoz igazodva fejleszteni kell az együttműködés formáit a városfejlesztésben résztvevő piaci-gazdasági szereplőkkel éppúgy, mint az érintett budapesti önkormányzatokkal, az agglomerációs térség településeivel.

A jövőkép kulcsfontosságú eleme, hogy Budapest és térsége - az egyesült Európa integráns részeként - nemzetközi metropolisszá formálódjon, amely kedvező geopolitikai helyzetét optimálisan kihasználva hídfő és korlátozott regionális központ szerepkört töltsön be, különösen a piaci szolgáltatások, az informatika, a makro-regionális logisztikai funkciók, az idegenforgalom és a kulturális kapcsolatok területén. E központi szerepkörökhöz kötődően Budapestnek az információ, a tőke, az áruk és a kulturális javak tekintetében a legfontosabb találkozó- és cserehelyé kell válnia a Kárpát-medence középpontjában a nyugat-európai, illetve a kelet-délkelet-európai térségek között, ahol 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 (agglomeráció, régió és csapágóvárosok) való intenzív kapcsolatai és egyes funkciók megosztása révén. Jelentős változást igényel a város és közvetlen térségének együttműködése, mely a jogi-intézményi keretek fejlesztését teszi szükségessé.

A gazdaságfejlesztésben kiemelt szerepet kap a tudásipari klaszterek kialakulásának elősegítése, valamint az idegenforgalomra épülő szolgáltatások rendszere. A meglévő egyetemek, kutató központok, K+F koncentráció, és a piaci és közszféra szereplők hálózatfejlesztése biztosítja a főváros tudásgazdaságának a fejlődését és versenyképességét. Az idegenforgalom egyik kiemelt programjaként Budapest Fürdőváros adottságaira gyógyturisztikai településrészek jönnek létre, ahol a fürdők a meglévő termálvíz-kapacitást kihasználják és további idegenforgalmi funkciókkal is bővülnek.

Budapest hosszú távon lakosságszám növekedést ér el. A társadalmi jellemzőket tekintve jelentősen javítja a központi területek demográfiai mutatóit. A városképi szempontból elhanyagolt, a társadalmi szempontból alacsonyabb státuszú városrészek rehabilitációja, felzárkózása megtörténik, részben a közösségi források (EU, állam, főváros, kerületi) hatékony ráfordításainak, részben a magánszféra kapcsolódó beruházásainak eredményeként.

A metropolisz térség fejlesztésében jelentős súlyt kell kapnia a társadalmi kohézió erősítésének, a leszakadó társadalmi csoportokkal és térségekkel való kiemelt törődésnek. 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 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 nagy távlatú jövőkép funkcionális és térszerkezeti céljainak megvalósítása során a főváros kezdeményező szerepet vállal fel annak érdekében, hogy sikerüljön a város és térsége fejlődése javára optimá-

lisan kihasználni a kedvező külső és belső lehetőségeket. A fejlődés kedvező irányba tereléséhez segítséget nyújt az országos szint a megfelelő törvényi háttér kialakításával és stabilizálódó anyagi források biztosításával. A kerületekkel kölcsönösen előnyös kooperáció alakítandó ki a kétszintű önkormányzati struktúra keretein belül. A Fővárosi Önkormányzatnak a közsféra többi szereplőivel, valamint a piaci szereplőkkel és a lakossággal való optimális együttműködés kialakulása alapfeltétele a távlati célok elérésének. A nagy távlatú jövőképben rögzített távlati célokat a hosszú távú, 15 évre megfogalmazandó programok teszik pontosabbá, s e programokban a főváros kompetenciái is pontosabban körvonalazásra kerülnek.

A főváros a felhasználható erőforrásokban nem bővelkedik, ezért a stratégia a várospolitikai elvárásának akkor tud megfelelni, ha a javasolt intézkedésekben kiemelt hangsúlyt helyez azokra a beavatkozásokra, amelyek szinergikus hatásai révén a leghatékonyabban segítik a működőképesség megőrzését és a minőség javításának finanszírozhatóságát.

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

Budapest metropolisz nemzetközi szerepének erősítése a „kapu” szerep tekintetében:

- megvalósul a város légi megközelíthetőségének fejlesztése mind a hatékonyság, mind pedig az imázs szempontjából a főváros versenyképességének növelésének érdekében;
- elérhetővé válik a város a környező régiókból, mind gépkocsival (észak-déli tengely megteremtése) mind pedig kötöttpályás nagy sebességű vasúttal (az európai TEN-T hálózathoz csatlakozva);
- a városkörnyéki települések regionális gyorsvasúttal (S-Bahn koncepció) történő megközelíthetőségének fejlesztése a régió mind teljesebb integrálása érdekében előrehalad;
- a horizontális közlekedési kapcsolatok (M0, Körvasút körút, újabb Duna hidak) minél teljesebb körűen valósulnak meg a főváros közlekedési helyzetének javítása érdekében. Ennek segítségével egyfelől csökken a város központján átmenő forgalom, másfelől feltárhatóvá válik a jelenleg kihasználatlan rozsdacölvezet, jelentősen javítva mind a hatékonyságot, mind pedig az élıhetőséget.

Budapest fővárosi szerepének megvalósítása tekintetében:

- a belső városrészek komplex rehabilitációja felgyorsul, egyrészt a közösségi és magánszektor összehangolt akciói, másrészt a szociális indítékú közösségi beavatkozások nyomán,
- megvalósul a Duna térségének szisztematikus beavatkozásokkal való továbbfejlesztése, a Belváros területén a gyalogos megközelíthetőség javításával, a Dunához kapcsolódó funkciók helyének és megoldásainak fejlesztésével, az északi és déli átalakuló térségek partszakaszainak fejlesztésével, a városszéli területeken a rekreációs-sport-természeti karakter megőrzésével, továbbá az észak-déli közlekedési tengely tudatos többfunkciós fejlesztésével,
- különös hangsúlyt kap a város többközpontúságának erősítése a hagyományos városrészközpontok funkcióbővítő rehabilitációjának, valamint a külső városrészközpontok, intermodális csomópontok és bevásárlóközpontok kapcsolatának megteremtésével és erre tekintettel
- Budapest összfővárosi szinten kialakítja és biztosítja a központosodó térségek fejlődési lehetőségeit a közúthálózat, közösségi közlekedési hálózat és infrastruktúrafejlesztéssel összhangban, és erősen támaszkodik a kerületi együttműködésre a közép- és alapfokú szolgáltatás és humán infrastruktúra hálózat egyenletes, minden településrészt szolgáló kialakításában. Minden területen eléri a lakó, a munkahelyi, az intézményi és a rekreációs célú területek egymáshoz viszonyított kedvező arányát. A szolgáltatások a kerületi alközpontokban létesített kereskedelmi, pénzügyi, egészségügyi, közigazgatási és szabadidős

funkciókat is betöltő központokban koncentrálódnak, ezáltal életteret teremtenek a közösségi-társadalmi kapcsolatoknak és az utazási szükséglet kiiktatásával hozzájárulnak a környezeti terhelés csökkentéséhez.

A fenti fő szempontok alapján, Budapest nagytávlatú jövőképében kijelölt alapértékek érvényesítésére a Budapesti IVS – Budapest Városfejlesztési Kon koncepciója célrendszerét követve – **nyolc fő stratégiai célt** jelöl ki:

1. **A geopolitikai helyzet kihasználása, a városi gazdaság hatékonyságának elősegítése:** az Európán belüli kedvező pozíció előnyeinek legteljesebb kiaknázása, a főváros központi szerepeinek vállalásához szükséges feltételek biztosítása, elsősorban azoké, amelyek a főváros gazdasági, idegenforgalmi, logisztikai feladatainak betöltéséhez feltétlenül szükségesek.
2. **A közlekedési rendszer fejlesztése:** a közösségi közlekedés prioritásának biztosítása mellett az egyéni közlekedés és a parkolási rendszer differenciált fejlesztése, az "intelligens" mobilitásra, a mobilitás csillapítására való törekvés, amely összhangban van a térszerkezet alakításának legfontosabb célkitűzéseivel. (A célrendszer a jelenleg készülő Budapest Közlekedési Rendszerének Fejlesztési Tervben megfogalmazottakat veszi át.)
3. **Az épített környezet minőségének javítása:** a belső városrészek megújításának felgyorsítása, a közterületek fejlesztése, a lakáshelyzet javítása, az átmeneti zóna megújítása annak érdekében, hogy csökkenjen a városból való elvándorlás, javuljon a város népességmegtartó képessége.
4. **A természeti környezet minőségének javítása, a környezetvédelmet szolgáló infrastruktúra és a zöldterületi rendszer fejlesztése:** a lakosság életkörülményeit alapvetően meghatározó környezet javítása, fenntartása a növekvő életminőségi elvárások kielégítése érdekében.
5. **A kultúra és a szabadidő-eltöltés feltételeinek biztosítása:** a kulturális és szabadidős szolgáltatások bővítése annak érdekében, hogy a város ki tudja teljesíteni regionális központi szerepkörét, hogy lakossága számára is érdekes és vonzó helyszínt jelentsen.
6. **A fenntartható társadalom és a közösségi gondoskodás:** az oktatási és egészségügyi feltételek javítása mellett a legveszélyeztetettebb városrészek leszakadásának fékezésével a cél a területi szegregáció és a szlömösödés megakadályozása.
7. **A város és környéke térségi integrációjának fejlesztése:** a jobb kooperáció lehetőségeinek keresése a városkörnyék egyéb szereplőivel, a térséggel közösen indítható programok megfogalmazása.
8. **A városi térszerkezet fejlesztése:** a belső városrészek és az átmeneti zóna előző célokban szereplő fejlesztése mellett kiemelt a Duna és a parti zónák várostengelyként való erősítése, a külső városrészek és a városi központrendszer kiegyensúlyozott fejlesztése.

V.3. Budapest középtávú fejlesztési stratégiája

Jelen középtávú stratégia a 2005-ben elkészült és 2006-ban felülvizsgált Podmaniczky Programon alapul és annak felülvizsgálataként is tekinthető. A középtávú fejlesztési stratégia megvalósításának időtávja a 2008-2015-as évekre, azaz 7 évre terjed ki.

Budapest középtávú fejlesztési stratégiájának alapvető célja, hogy dinamizálja a főváros fejlődését. A Városfejlesztési Koncepció által lefektetett hosszú távú vízió keretei között a Podmaniczky Program megfogalmazta egy középtávon megvalósítható városfejlesztési Magprogram főbb elemeit, miközben a prognosztizálható források egy részét fenntartotta a kerületek, a régió szereplői és a magánszféra által kezdeményezett projektek beépítésének elősegítésére. Jelen stratégia célja, hogy a Podmaniczky Program (és ezen belül főként az ún. Magprogram) elemein belül olyan fejlesztési prioritásokat jelöljön ki, melyekkel a jelentősen megváltozott feltételek között is képes lesz a főváros fejlődési dinamizmusának fokozására. Bár jelen IVS fejlesztési elképzelései alapvetően a Fővárosi Önkormányzat mozgásterét kívánják meghatározni, számba veszi és épít a kerületek és a magánszféra fejlesztési elképzeléseire is és azokkal összhangban – ha szükséges azokat koordinálva – jelöli ki a középtávú célokat.

A stratégia alapvető értékválasztásokat tartalmaz a Városfejlesztési Koncepciónak, 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,
- a környezetvédelem szempontjainak fokozott érvényesítését
- a kerületekkel szoros együttműködésben a lokális központok identitásának erősítését
- a térszerkezetet tekintve kiemelten kezeli a kereskedelmi és turisztikai szempontból megújuló Belváros, valamint a Világörökség részét képező helyszínek élhetőségének és turisztikai vonzerejének növelését, a főváros „Légi Kapu”-jának méltó kialakítását, a Dunának a város életébe való fokozottabb bekapcsolását, illetve az észak-budapesti és dél-budapesti technopolisz térségek (ezen belül az olimpia 2020-as megrendezéséhez szükséges területek) fejlődését,

A fenti fő szempontok alapján, Budapest Városfejlesztési Koncepciója célrendszerét követve, a Budapesti IVS az alábbi prioritásokat fogalmazza meg, és rendel hozzá intézkedéseket és fejlesztési programelemeket:

V.3.1 Dinamikus gazdaság

Hosszú távú cél: 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 és a fővárosi feladatkörben szereplő oktatási formák segítségével az emberi erőforrás-fejlesztés.

Középtávú cél: A főváros és a régió tudásvárosi funkcióinak erősítése

A cél összegzése: 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, kedvező környezetet kell teremteni az innovatív vállalkozások számára, és tudatosan kihasználni a kínálgzó (pl. az EIT nyújtotta) lehetőségeket. 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 metropolisz régiók versenyében.

A cél területi hatóköre: Az Északi és Déli projektterületén, valamint a Középső-Ferencváros és Középső-Józsefváros Semmelweis Orvostudományi Egyetemhez kapcsolódóan kampuszok kialakítása a térségek gazdaságfejlesztését elősegítik.

A cél mutatója: klaszterek, tudományos parkok száma dinamikusan növekszik, az ezekben résztvevő cégek száma és a résztvevők össz-forgalma növekszik, Budapest vonzereje a nagy hozzáadott-értékű gazdaságban nő

Középtávú cél: Szakképzés minőségi átalakítása

A cél összegzése: Magyarország számára is stratégiai prioritássá lett a gazdasági versenyképesség javítása, a foglalkoztatás bővítése, melynek egyik feltétele – az országos szakképzési reformmelképzelésekkel összhangban – a szakképzés tartalmi és szerkezeti rendszerének piac-konform átalakítása. A bevezetésre került rendszer a szakképzés feladatainak regionális megszervezésével kívánja biztosítani a munkaerő-piaci igények és a közoktatásban folyó szakképzés-, fejlesztés összehangolását, emellett feladatként jelenik meg a továbbképzés, felnőttképzés, élethosszig tartó tanulás fejlesztése, gyakorlati képzőhelyek fejlesztése.

A cél területi hatóköre: Budapest teljes területe, a meglévő intézményhálózathoz kapcsolódóan.

A cél mutatója: Átadott TISZK-ek száma bővül (db), érintett intézmények száma nő (db), a szakképzésben résztvevő hallgatók száma növekszik (fő), a végzett hallgatók elhelyezkedési mutatója javul (felmérések alapján), a munkavállalók versenyképessége javul (a monitoring rendszer mérései alapján)

Középtávú cél: Magyarország légi kapujának funkció- és szolgáltatásbővítése, elérhetőségének javítása

A cél összegzése: A repülőtér környezetének fenntartható fejlesztése Magyarország nemzetközi szerepének megerősítését célozza. Budapest elérhetőségének javítása érdekében ciklusokon átívelő infrastrukturális fejlesztési elem a nemzetközi repülőtér kötőtpályás kapcsolatának kiépítése. A Ferihegyi gyorsvasút első lépésben a MÁV hálózatában, hosszabb távon pedig a 3-as metró meghosszabbításaként épül ki. A fejlesztés egyszerre biztosítja a repülőtér-Belváros kapcsolatot, és egészíti ki az elővárosi kötőtpályás hálózatot.

A cél területi hatóköre: Országos szintű. A térségi fejlesztés a főváros és az agglomeráció dél-keleti szektorában a gazdaságfejlesztést erősíti és a közlekedési kapcsolatrendszerét javítja.

A cél mutatója: Budapestre a repülőtéren keresztül érkező látogatók száma nő, repülőtér utasforgalma növekszik, a repülőtérre való kijutás átlagos ideje csökken, a repülőtérre közösségi közlekedést igénybe vevők arányszáma növekszik, utas-elégedettség javul

Középtávú cél: A főváros turisztikai befogadó képességének javítása

A cél összegzése: A főváros turisztikai potenciáljának növelése érdekében a Fővárosi Önkormányzat elsődleges feladata a város- és régiómarketing tevékenységének erősítése mind külföldön, mind belföldön a hatékonyabb tájékoztatás és Budapest, illetve a Közép-Magyarországi Régió reklámja révén a hagyományos eszközök mellett a legmodernebb virtuális módszerekkel is.

Kiemelt fővárosi program a Budapest Fürdőváros program, amely a megvalósult eredményeket (Széchenyi, Gellért és Lukács gyógyfürdők műemléki felújítása) követően további fejlesztésekkel erősíti a gyógyturizmust. További feladatot jelent a turistabuszok parkolási kérdéseinek a megoldása.

A cél területi hatóköre: Horizontális program. A fürdőprogram Budapest teljes területén, a meglévő fürdő intézményekhez kapcsolódóan.

A cél mutatója:

- A főváros nemzetközi turisztikai jelenléte erősödik, Budapestre látogató turisták száma nő és javulnak más turisztikai mutatók is (pl. fürdő-látogatottság, konferenciaturizmus stb.)
- Javul a látogatók informálása: nő a weboldal látogatottsága, meggyorsul a többnyelvű információs rendszerek terjedése

Középtávú cél: Budapest EU-határfőváros, elosztó szerepeinek kiépítése és logisztikai szerepkörének erősítése

A cél összeggzése: A főváros aktív, kezdeményező szerepet vállal regionális és nemzetközi fórumokon és törekszik Budapest és régiója befolyásának növelésére, új eurorégiók létrehozására, ill. az azokban való részvételre. E tevékenység egyik hangsúlya a város és régiója fekvéséből eredő logisztikai potenciál kihasználása. Ennek érdekében az országos stratégiával összhangban kiépítésre kerülnek a makro-regionális logisztikai funkciók, melyhez kapcsolódóan fejleszteni kell a szállítási infrastruktúrát, szem előtt tartva a fenntarthatóság szempontjait is (pl. teherforgalom környezeti kérdései).

A cél területi hatóköre: elsősorban a Régió területe (az M0-ás körgyűrű mentén ill., attól kifelé ca. 50 km körzetben)

A cél mutatója: a partnerségi kapcsolatok, megkötött együttműködések száma nő, a főváros régiójában a logisztikai terület növekszik

Középtávú cél: A kis- és középvállalkozások versenyképességének elősegítése, elsősorban a technológia-intenzív iparágak és a húzóerőt jelentő klaszterek vonatkozásában

A cél összeggzése: A kis- és középvállalkozások versenyképességének elősegítése elsősorban a technológia-intenzív iparágak és a húzóerőt jelentő klaszterek vonatkozásában kívánatos. Ennek érdekében a főváros támogatja a KKV-k versenyképességét és fejlődését elősegítő hitelkonstrukciókat, információs rendszer létrehozásával mozdítja elő a partnerkapcsolatok kiépülését, valamint mediátorként segíti különböző szakkiállításokon, szakmai rendezvényeken való részvételüket.

A cél területi hatóköre: Horizontális program.

A cél mutatója: A KKV hitelek igénybe vevő vállalkozások száma és a kihelyezett hitel növekszik, klaszterben résztvevők száma emelkedik, szakmai kiállításokon résztvevő vállalkozások száma nő,

V.3.2 Közösségcentrikus közlekedés

Hosszú távú cél: A prioritás célja a fenntartható, de hatékony, az elérhetőség esélyegyenlőségét megteremtő városi mobilitás erősítése, a közlekedés közösségi és „lágy” formáinak ösztönzése. Cél a közlekedési folyamatok és közlekedési közterületek humanizálása, a közösségi közlekedési rendszerek kiemelt fejlesztése, a város és térsége egyéni közlekedésének optimalizálása, a mobilitás kultúrájának emelése. Az egyéni és a közösségi közlekedés egészét érintő, egységes megközelítésre van szükség, figyelembe véve az EU (közlekedési Zöld Könyv) ajánlásait. Az egyre erősödő

közlekedési eredetű környezeti ártalmak problémája megkívánja a főváros közlekedési szabályozási és forgalomtechnikai felülvizsgálatát, a fejlesztési javaslatok kidolgozását a finanszírozhatóság és közlekedési intézményrendszer kérdéseiben. Cél a mindennapi utazási lánc egészének befolyásolása a közösségi közlekedés, a fenntartható közlekedési módok erősítésével, tudatosság-növeléssel, korlátozó és ösztönző intézkedések optimális egyensúlyával. Ennek részeként fontos a személygépkocsik belsővárostól való minél távolabbi megállítása és az eszközváltás elősegítése az egyéni és közösségi közlekedés összekapcsolása, P+R (és B+R) fejlesztésekkel, hatékony elővárosi kötőtpályás elemekkel, szolgáltatás-fejlesztéssel. Kiemelt feladat a kötőtpályás közösségi közlekedési rendszerek fejlesztése az átjárhatóság és az intermodalitás szempontjainak figyelembe vételével. Lényeges, hogy a városi és elővárosi közlekedési rendszerekben vonzó és hatékony, de mindenképp egységes tarifarendszer lépjen életbe, a szolgáltatók és megrendelők közti viszonyrendszereket újra kell szabályozni. A közúti közlekedés szempontjából a stratégia csak kivételesen tartalmaz kapacitás-bővítést eredményező fejlesztéseket.

Középtávú cél: A környezetbarát közlekedés fejlesztése

A cél összegzése: A középtávú stratégia egyik legfontosabb célja az elővárosi és városi kötőtpályás közlekedési rendszerek integrált, hálózatszemléletű fejlesztése. Azoknak az összvárosi szempontból jelentős elemek megvalósításának van a legmagasabb prioritása, amelyek a közösségi közlekedés előnyben részesítésén alapulnak, és javítják a város élhetőségét, használhatóságát. A kötőtpályás fejlesztések a meglévő infrastruktúra adottságainak jobb felhasználását, új elemek létrehozását, a hálózati elemek közti kapcsolatrendszerek erősítését kell, hogy célazzák. A fejlesztések során törekedni kell az előnyben részesítésekre, a közösségi közlekedés preferenciájának egyértelmű kifejezésére. Indokolt a városi és elővárosi kötőtpályás rendszerek közti kapcsolatok javítása, a vasút városon belüli szerepének erősítése, az átszálló csomópontok magas minőségű fejlesztése, városszövetbe ágyazása.

A közterületeket minél inkább alkalmassá kell tenni a nem motorizált közlekedés (gyaloglás és kerékpár) használatára. Ehhez vonzó közterületi környezet szükséges. A kerékpáros közlekedés feltételeinek javítása tűzze maga elé a „mindenhonnan mindenhová el tudjak jutni kerékpárral” gondolatot, nem feltétlen önálló kerékpárutakkal, hanem a közutak kerékpáros közlekedésre való alkalmassá formálásával. Javasolt az EUROVELO kerékpárút-hálózat teljes fővárosi kiépítése, a fővárosi közútfelújításokhoz kötődően pedig a kerékpáros közlekedés feltételeinek megteremtése, különösen a frekvenciált belvárosi területeken. Megoldandó feladat a kerékpártárolás kérdése is a közintézmények (elsősorban felsőoktatási intézmények és kollégiumai), turisztikai látványosságok és intermodális csomópontok térségében, valamint őrzött kerékpár-tárolási lehetőségek kialakítása tömegközlekedési csomópontoknál (pl. a P+R parkolók funkcióinak ez irányú bővítésével).

A cél területi hatóköre: a főváros teljes területe

A cél mutatója: modal-split mutató romlása megáll vagy javul, a kötőtpályás vonalak hossza és az azt igénybevevők száma emelkedik, az utas-elégedettség javul, a kerékpáros közlekedés részaránya erősödik, a kerékpártárolók kapacitása nő

Középtávú cél: A fővárosi közúti hálózatának fejlesztése a térszerkezet kiegyensúlyozása és a torlódások csökkentése érdekében

A cél összegzése: Az M0 keleti és északi szakaszának közelmúltban történt átadását követően a középtávú időszakban az északi szakasz 10-es útig való meghosszabbítása és a déli szakasz második pálya megépítése mellett meg kell kezdeni a Körvasúti körút északi és déli részei megvalósításának előkészítését, az Aquincumi és az Albertfalvai Duna hidakkal. A Körvasúti körút egyes szakaszainak

területfejlesztési hatásait és finanszírozhatósági szempontjait egyaránt mérlegelni kell a végleges megvalósítási sorrend kialakításához.

Tekintettel a budapesti közlekedés eszköz- és infrastruktúra állományának szűkösségére, a szükséges fejlesztések mellett fokozottan előtérbe kell, kerüljön a meglévő hálózat adottságainak hatékonyabb kihasználása, a tartalékok feltárása, az egyéni közlekedés externális hatásainak internalizálása. Ennek érdekében el kell terjeszteni az intelligens közlekedési rendszerek alkalmazását (szabályozási, befolyásolási, információs rendszerek), szabályozni kell a főváros áruforgalmát és áruellátását, valamint elő kell készíteni és – az elvárható minimum feltételek megteremtése után – be kell vetni a tarifális forgalomszabályozás eszköztárát (városi úthasználati díj - behajtási díj).

A cél területi hatóköre: a főváros teljes területe, különös tekintettel a külvárosok harántirányú kapcsolati zónáira, ill. a Belvárosra

A cél mutatója: Az újonnan épült utak száma növekszik, ezáltal a belső városrészek forgalma, valamint az egész fővároson átmenő forgalom és teherforgalom csökken. Ezen belül a harántirányú körgyűrűs forgalom részaránya növekszik, forgalomban töltött órák száma csökken. A modal-split mutató romlása megáll vagy javul, a kötőtpályás vonalak hossza növekszik és az azt igénybevevők száma nő, együtt az utas-elégedettséggel.

Középtávú cél: Intermodális csomópontok térszervező erejének kihasználása, városrészközponttá fejlesztése

A cél összegzése: A közösségi közlekedés fejlesztésének kulcselemei közé tartozik az intermodális csomópontok kiépítése, ahol a fővárosi Önkormányzat aktív kezdeményező szerepe elengedhetetlen. Ilyen, kereskedelmi és munkahelyi területeket is magukba foglaló közlekedési átszálló csomópontok, együttesek kialakítására kell, sor kerüljön a 4-es metróhoz kapcsolódóan az Etele tér környezetében, a Baross téren, vagy a Madárhegy (Virágpiac) térségében. Erősíteni kell a közelmúltban elkészült S-bahn koncepció alapján a városi és elővárosi kötőtpályás rendszerek közti kapcsolatok (vasút, HÉV, metró, villamos) javítását új átszállópontok létesítésével, a meglévők minőségi fejlesztésével, a kerékpáros ráhordás megvalósításával.

A cél területi hatóköre: a főváros teljes területe, különös tekintettel a 4-es metró vonalára

A cél mutatója: intermodális kapcsolatok és az intermodális átszállások száma növekszik, P+R rendszert igénybe vevők száma emelkedik, ezzel egyidejűleg csökken az utazásban töltött órák száma és javul az utas-elégedettség

Középtávú cél: A város és a városkörnyék integrált közlekedési rendszerének fejlesztése, különös tekintettel a Budapesti Közlekedési Szövetségre

A cél összegzése: A Budapesti Közlekedési Szövetség (BKSZ) jelenlegi szervezetének és feladatkörének bővítése biztosíthatja, hogy Budapest és agglomerációja szerves közösségi közlekedési egységet alkosson, és ezzel csökkenjen a várost megterhelő ingázó autósforgalom. Cél a városon belüli és a teljes BKSZ szolgáltatási területre vonatkozó tarifaközösség kialakítása, a menetrendek és a forgalmi kapacitások összehangolása. A koordináló típusú közlekedési szövetségen túl a megrendelői és szolgáltatói pozíciók tisztulásával kialakítandó a szolgáltató típusú közlekedési szövetség.

A cél területi hatóköre: A főváros teljes területe és a Régió területe.

A cél mutatója: a modal-split mutató romlása megáll vagy javul, az utazásban töltött órák száma csökken, az utas-elégedettség javul, a közösségi közlekedés támogatásigénye csökken

Középtávú cél: Parkolásfejlesztés, a parkolási feltételek javítása

A cél összegzése: A parkolásfejlesztés legfontosabb eleme az egységes elveken alapuló, de differenciált parkolási szabályozás és fejlesztés kialakítása. A parkolási rendszernek magába kell foglalnia a metró- és az elővárosi kötőtpályás vonalak mentén kialakítandó P+R és B+R parkolókat, a belvárosi területeken a lakóterületek ellátására kialakítandó garázsokat, parkolóházakat, a magáncélú parkolóhelyek közcélú használatát, a lakossági parkolás kérdésének megoldását, a közterületi parkolás egy részének parkoló garázsokba irányítását és választ kell adnia a turistabuszok elhelyezésének kérdésére.

A cél területi hatóköre: A főváros teljes területe különös tekintettel a 4-es metró intermodális csomópontjaira és a Belvárosra

A cél mutatója: a P+R és B+R parkolók valamint a lakossági parkolóhelyek kapacitása és az azt igénybe vevők száma nő, az elégedettség mutatók javulnak

V.3.3 Vonzó városi környezet

Hosszú távú cél: a városias lakókörnyezet minőségének emelése, vonzerejének növelése. A program fő fókuszában a belső városrészek állnak. A programelem komplex eszközök alkalmazásával – forgalomcsillapítással, parkolás-politikával, közterületi és épület-rehabilitációval, city-managementre épülő kiskereskedelmi programmal – kívánja elősegíteni a Belváros rehabilitációját. Egy intenzív köztisztasági program minőségi javulást eredményez a városlakók életminőségében, és hatása összemérhető bármely nagy fejlesztési projektével.

Középtávú cél: Frekventált közterületek minőségi átalakítása

A cél összegzése: A Program célja a Nagykörúton belül a teljes közterület-megújítás. Kiemelt térség a jelenleg folyó Budapest Szíve Program. Reális lehetőség van a pesti történeti városmag Kiskörúton belüli térségében a főutakon az átmenő forgalom csökkentésére, a mellékutakon pedig az átmenő autósforgalom, a korábbi erőteljes közúti infrastruktúra-elemek (Ferenciek tere aluljáró, Kossuth Lajos u. és Petőfi Sándor u. tengelye) visszaépítésére s ezzel a térség revitalizációjára. A terület ismét a városlakóké, a kiskereskedelemé és a turistáké lesz. (Mindez egy szélesebb, a Nagykörúton belüli teljes terület forgalomcsillapítási kérdéseinek összefüggésrendszerében értelmezhető.)

A forgalomcsillapítással egy időben kell kidolgozni és bevezetni a belvárosi kereskedelem fellendítésének („főutca”) programját az érintettekkel összefogásban, a city-marketing és a city-management tevékenységek segítségével. A Belváros revitalizációjának részeként szükséges az évtizedek óta húzódó Városháza-projekt kérdésének rendezése a magántőke jelentős szerepvállalásával.

Átfogó program az aluljárók, a 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, valamint a Gyalogos Belváros koncepcióját kiteljesítő Blaha Lujza tér közterületi revitalizációja – magántőke részvételével megvalósuló mélyparkoló és nagy volumenű zöldfelületi rekonstrukció révén.)

Egy további feladat a gyalogos zónákat összekötő, és a város szerkezetét szervező csillapított forgalmú úthálózati rendszer kialakítása. A Fővárosi Önkormányzat feladata a gyalogos közlekedés hálózatainak kialakítása, továbbá a parkolási megoldások segítése, hogy a kerületek a saját fejlesztéseikkel kapcsolódni tudjanak.

Kiemelt fontosságú projekt a város legfontosabb jelképének tekinthető Duna megközelíthetőségének javítása. A megközelíthetőség javításának számos megoldása lehet, azonban ezek költségvonzata

rendkívül különböző. A felső és az alsó rakpart, valamint a Duna kapcsolatának megteremtése fizikai és vizuális értelemben komoly feladatot jelent, ezért ennek megfelelő megoldása érdekében nemzetközi építészeti pályázat kiírása indokolt.

A cél területi hatóköre: Belváros, Buda központja, ill. a Duna Árpád-hídtól a csepeli szigetcsúcsig terjedő szakasza

A cél mutatója: A Belvárosi autóforgalom csökken, gyalogoszónák alapterülete emelkedik, gyalogos- és kerékpáros forgalom nő. A kríziscsomópontokon a kevesebb dugó következményeképpen a légtisztasági adatok javulnak, ill. a várakozási idő csökken. A forgalomcsillapított tematikus utcák hossza és a megújított közterületek területe nő. A Duna gyalogos megközelíthetősége javul.

Középtávú cél: Akcióterületi városrehabilitáció felgyorsítása

A cél összegzése: Az akcióterületi városrehabilitáció jelentőségének növelése a városrehabilitáció fővárosi támogatásának emelésével, a jelenlegi rehabilitációs pályázati rendszer kibővítésével, elsősorban az akcióterületi megközelítés erősítésével, magántőke bevonásával képzelhető el. A hatékonyság növelése érdekében magasabb szintű jogszabályi változások szükségesek.

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 cél területi hatóköre: a városrehabilitáció célterületei (különös tekintettel a Zsidónegyedre és más Világörökségi területekre) és a külső kerületközpontok területei

A cél mutatója: Akcióterületi rehabilitáció során felújított lakások száma növekszik

Középtávú cél: A város működését biztosító, a lakosság hangulatát javító intézkedések

A cél összegzése: A város működését, az általános közérzetet 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 cél területi hatóköre: a főváros egész területe, különös tekintettel a Világörökségi területekre

A cél mutatója: A lakosság közérzete javul.

Középtávú cél: A népesség megtartását elősegítő lakáspolitikai

A cél összegzése: „A stratégia alapvetően a városon belüli, átalakuló, lehetőleg tömegközlekedés közelében levő területek átminősítésével, előkészítésével kívánja elősegíteni, hogy az új lakásépítés jelentős hányada ne a város környékén, autóforgalmat generáló helyeken valósuljon meg. A terület előkészítést jelentő fejlesztések megvalósítása PPP rendszerben indokolt, azonban a közösségi (fővárosi, kerületi, állami) tulajdon biztosítja, hogy a területek és a beépítési sűrűség is megfelelő módon kerüljenek megállapításra. Az új építéseket a lehetőségek határáig városi területek újrahasznosításával (pl. a rozsdavezetben) 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. Kívánatos, hogy az új lakásépítések jelentős része önkormányzati bérlakás

formájában kerüljön megvalósításra, és ezzel újra növekedésnek induljon a 90-es években drasztikusan lecsökkent és azóta stagnáló bérlakásállomány.

A cél területi hatóköre: A főváros teljes területe (új lakásépítés esetén különös tekintettel a III.ker. Mocsárosdűlőre)

A cél mutatója: Budapesten belüli új lakásépítések száma növekszik, az elvándorlás csökken vagy megfordul

Középtávú cél: A városi központrendszer kiegyensúlyozott fejlesztése, alközpont funkciók erősítése

A cél összegzése: A napjainkban oly fontossá vált poli-centrikus városhálózat kialakítás nem csak a közigazgatási határokon kívül, hanem, nagyváros esetében, belül is értelmezendő. A kerületi központok **funkcióbővítő** fejlesztésének, megújításának célja a kisebb helyi közösségek városrészhez való kötődésének erősítése, valamint a közlekedési, kereskedelmi és szolgáltatási funkciók egy csomópontba való telepítésével kényelmes és kellemes közlekedés, átszállás, találkozási pont, a szolgáltatások jó elérhetőségének biztosítása.

Az utóbbi évtizedekben a kerületközpontok sok esetben túlhaladták a klasszikus településközpontokat, és nagy ingatlanfejlesztések, közlekedési csomópontok köré szerveződtek. Az intézkedés célja, hogy egyrészt orientálja a közpénzek elköltését a kerületközpontok irányába (pl. az akcióterületi városrehabilitáció kerületközpontokra való kiterjesztésével), másrészt, hogy szabályozási eszközök révén orientálja a magántőkét a minél komplexebb, több szolgáltatást is biztosító fejlesztések irányába. A nagy ingatlanfejlesztési projektek olyan kereskedelmi, szolgáltatási és lakófunkciók kialakítását kell, hogy tartalmazzák, amelyek a városrészközpontok minőségi fejlődését eredményezik. A város külsőbb kerületein lévő nagy bevásárlóközpontok területi elhelyezkedésüket tekintve gyakran egybeesnek a Budapest Településszerkezeti Tervében tervezett alközpontokkal (pl. Europark, Tétény - Campona, Újpalota - Pólus). A bevásárlóközpontok és városrészközpontok funkcióinak vannak közös elemei, amelyek a bevásárlóközpontokban jelenleg is elérhetők, ugyanakkor a bevásárlóközpontok terének átalakításával, a kereskedelmi funkciók egyéb központi funkciókkal való összekapcsolásával minőségi kerületi központok kialakítását teszi lehetővé. Nem mellékes szempont, hogy a helyi központok fejlődése egyben új munkahelyek létrejöttével is jár, így a fejlesztések a helyi gazdasági növekedés motorjaivá is válhatnak.

Természetesen a helyi központok fejlesztése kiemelkedő hangsúlyhoz jut a kerületi IVS-ekben. A főváros feladata itt elsősorban nem a konkrét anyagi hozzájárulás, hanem hogy a kerületekkel összhangban, megfelelő szabályozási eszközökkel járuljon hozzá e projekt sikeréhez. Fontos feladat továbbá, hogy az infrastruktúra és településrész-fejlesztések összhangja megvalósuljon.

A cél területi hatóköre: A főváros kerületi központjai

A cél mutatója: Kerületi központok intézmény-, iroda- és kiskereskedelmi területe növekszik, lakosság közérzete javul, lokális munkahelyek teremtnének és csökken az ingázás mértéke

V.3.4 Környezettudatos Budapest

Hosszú távú cél: az uniós normák teljesítése a nagy hálózatok – szennyvíz, hulladék – esetében. Elengedhetetlen a távfűtési rendszer korszerűsítése, és versenyképessé tétele, amely azonban csak egy működő panelprogrammal együtt valósítható meg. A zöldfelületek esetében a stratégia néhány új, nagyterületű közpark kialakítását célozza meg.

Középtávú cél: Települési környezetvédelem, a városi zöldterületek és zöldfelületi elemek fejlesztése

A cél összességére: A stratégia néhány kiemelt zöldfelület fejlesztését kívánja megvalósítani – a meglévő zöldfelületi hálózat bővítése azonban kisebb projektek sorából áll össze. Létre kell hozni egy új, jelentős kiterjedésű városi parkot a csepeli szigetcsúcson az Olimpia 2020 koncepcióval összhangban, 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.

A cél területi hatókörei: Budapest teljes területe

A cél mutatója: a fővárosi zöldterület mutatója növekszik, kisvízfolyások revitalizált szakaszainak hossza és területe nő

Középtávú cél: Környezetbarát közszolgáltatási rendszerek fejlesztése

A cél összességére: 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 háttérpari kapacitásokkal létrejött kapcsolatokat), másrészt a távfűtés versenyképességének növelésével vesz lendületet.

A cél területi hatókörei: Budapest teljes területe

A cél mutatója: hulladékszigetek száma nő, a szelektíven gyűjtött hulladék részaránya nő, a távfűtés részaránya nem esik tovább és fajlagos költsége csökken, a megújuló energia részaránya emelkedik

Középtávú cél: Budapest beépített lakóterületeinek teljes körű szennyvízcsatornázása és a szárazidei szennyvizek közel 100%-os tisztításához szükséges létesítmények kiépítése

A cél összességére: A Középtávú Program összegaszerűségében legnagyobb fejlesztései közé tartozik a fővárosi csatornahálózat és szennyvíztisztító telepek EU támogatással megvalósuló alapvető bővítése.

Budapesti Központi Szennyvíztisztító Telep és kapcsolódó létesítményei az. Un. rávezető nyomócsövek és átemelő telep korszerűsítésének valamint a Budai Duna-parti Főgyűjtő megvalósítása.

- A „Budapest komplex integrált szennyvízcsatornázása” átfogó csatornázási program megvalósítása. Ezen program egyesíti a korábbi „Budapest teljes körű csatornázása befejező projekt” valamint a „Dél-budai régió szennyvízelvezetése” projekteket.
- A Világbank „Global Environmental Facility” nevű környezetvédelmi alapja támogatásával valósul meg az Észak-budapesti Szennyvíztisztító Telep tercier (tápanyageltávolító) fokozattal történő bővítése.
- A Főváros önerejéből valósít meg egynéhány, hiányzó tehermentesítő gyűjtőcsatornát.

A cél területi hatókörei: A Központi Szennyvíztisztító Telep hatóköre kiterjed az egész városra, és több, a központhoz kapcsolódó kerületre: I. II., III. (részben), V., VI., VII., VIII., IX., X., XI., XII., XIII. (részben), XXI. és XXIII. Kerület szennyvízcsatorna hálózatának vízgyűjtő területére. A Duna Újpest alatti teljes szakasza mentesül a szerves anyagok lebontásából keletkező nitrogén és foszforvegyületek nagy részétől.

A cél mutatója: szárazidei szennyvízkibocsátás tisztításának részaránya részaránya közel 100%-ra növekszik, csatornázható lakások száma növekszik, foszfor és nitrogénkibocsátás csökken, a szennyvízelvezető kapacitás bővülése következtében megnövekszik a fejlesztés alá vonható terület

V.3.5 Kulturális értékteremtés

Hosszú távú cél: A programelem célja a kulturális gazdaság hatékonyságának javítása, a kulturális kínálat olyan bővítése, amely a város élhetőségének, imázsának javítását szolgálja. 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.

Középtávú cél: A városi térhez kötött kultúra programja

A cél összegzése: 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. A karakteres kulturális identitást hordozó területek revitalizációjának alapvető eszköze és szempontrendszere a kulturális elemek jelenlétének erősítése, és a közösségi művelődést ösztönző, a közösségek fejlődését és fejlesztését generáló elképzelések.

A cél területi hatókörei: Az egész városra kiterjed.

A cél mutatója: programok száma és az abban résztvevők száma növekszik

Középtávú cél: Kulturális infrastruktúra fejlesztések

A cél összegzése: A Duna-partok két pólusán, az északi Óbudai Gázgyár területén és a belvárosi Közraktáraknál történő revitalizációs projektek képezik a kulturális infrastruktúra-fejlesztések súlypontját. 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 jelentős magánfejlesztői tőkével számolnak, PPP konstrukcióban.

A cél területi hatókörei: Duna térség

A cél mutatója: programok száma és az abban résztvevők száma növekszik

Középtávú cél: A város szabadidős potenciáljának növelése

A cél összegzése: A szabadidős programkínálat lehetőségeinek fejlesztését szolgáló fővárosi intézményhálózat (Állatkert, Műjégpálya, Vidámpark, stb.) fejlesztése általános feladat. Ilyennek kell tekinteni a mindennapok szabadidős tevékenységét megtestesítő kerékpáros közlekedés fejlesztését is (ld. bővebben a V.3.2 „Közösségcentrikus közlekedés” fejezetben) valamint a Duna part rekreációs célú hasznosítása (ld. bővebben a VII.1.6 „Duna projektterület” fejezetben). Emellett fontos, hogy főváros a sportolási lehetőségek bővítésével segítse az egészséges életmód terjedését.

A cél területi hatókörei: Az egész városra kiterjed.

A cél mutatója: A felújított intézményeket látogatók száma növekszik. A kerékpáros közlekedésben résztvevők száma emelkedik.

Hosszú távú cél: a városfejlesztési beavatkozások keretében a városrehabilitáció során a szociális problémák kezelése a fizikai beavatkozásokkal azonos súlyt kell, hogy kapjon; hiszen a szociális helyzet esetleges romlása veszélyeztetheti a fővárost stratégiai céljainak elérésében. Így a **szociális feszültségek oldását célzó intézkedések** - a pénzügyi válság következményeképpen veszélybe kerülő rétegek lecsúszását megakadályozandó – a korábbiaknál nagyobb hangsúlyt kell, hogy kapjanak. Az akadálymentesítés az esélyegyenlőség megteremtéseként, egyik alapelveként bármely építés, fejlesztés során fontos szempontként kell, hogy elismerésre kerüljön. A prioritás ugyanakkor célként tűzi ki az **egészségügyi ellátás** működésének racionalizálását, amely egyben hatékonyságnövekedést kell, hogy eredményezzen a teljes régió számára.

Középtávú cél: A város szociális kettészakadásának megakadályozása

A cél összegzése: 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. Kiemelt fontosságú a kerületekkel való együttműködés; hiszen a kerületek IVS-eiben több olyan rehabilitációra kijelölt akcióterület is van, mely EU-s támogatási formák igénybevételére lesz jogosult. A telep-felszámolási programokkal párhuzamosan szükséges a szociális bérlakás építések fővárosi programjának kidolgozása, ill. az ilyen programok támogatása.

A cél területi hatókörei: Az egész városra kiterjed.

A cél mutatója: A szegregációs mutatók javulnak. Az épületfelújítások száma növekszik. A lakásárak növekedése eléri vagy meghaladja a fővárosi átlagot

Középtávú cél: Egészségügyi fejlesztések

A cél összegzése: 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.

A cél területi hatókörei: Az egész városra kiterjed.

A cél mutatója: az egészségügyi ellátás színvonala javul és az egészségügyi szektor pénzügyi vesztesége csökken

Középtávú cél: Akadálymentesítés

A cél összegzése: 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.

A cél területi hatókörei: Az egész városra kiterjed.

A cél mutatója: akadálymentesített közterületek, intézmények, közlekedési eszközök száma nő

V.3.7 Partnerségben a régióval

Hosszú távú cél: Alapvető cél Budapest és az agglomeráció között a valóságban is létező területi egymásrautaltság intézményi kifejezése, a térségi, regionális kapcsolatok erősítése és a döntési rendszerbe integrálása. A program nem teljes mértékben önálló, kizárólag saját intézkedésekkel és programokkal rendelkezik, hiszen sok tematikus program és projekt bír térségi relevanciával. Különösen az alábbi programok, projektek tekinthetők ilyennek:

- 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,
- Regionális kórházprogram, amely nem csak a főváros, hanem a környező régió számára is biztosítani kívánja a magas szintű egészségügyi ellátást,
- 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.

Középtávú cél: A főváros és térsége közös fejlesztési programjainak kialakítása

A cél összegzése: 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.

A cél területi hatókörei: A főváros és az agglomeráció.

A cél mutatója: újabb informális egyeztetési fórumok jönnek létre és a résztvevők száma növekszik, kistérségi megállapítások száma emelkedik, megszületik az Agglomerációs Törvény.

Középtávú cél: Regionális partnerség

A cél összegzése: A regionális egyeztetés létező formális csatornáit – a Közép-Magyarországi Regionális Fejlesztési Tanács (KMRFT) és a 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 az agglomerációs települések, valamint a szakági fővárosi és a megyei érdekeltségek közti konfliktus. Ezek kezelésére és megelőzésére kell létrehozni és működtetni az informális együttműködés csatornáit – elsősorban a hetedikként megfogalmazott kiemelt fejlesztési térség („Fenntartható térszerkezet fejlesztése”) programjának meghatározására.

A cél területi hatókörei: A főváros és az agglomeráció.

A cél mutatója: egyeztetések, közös projektek száma nő.

V.4. Budapest hosszú- és középtávú stratégiájának illeszkedése az országos és agglomerációs területfejlesztési koncepciókhoz

11 táblázat: Budapest hosszú- és középtávú stratégiájának illeszkedése az országos és agglomerációs területfejlesztési koncepciókhoz

Budapesti IVS	Országos Területfejlesztési Koncepció	Budapesti Agglomeráció Területfejlesztési Koncepciója és Stratégiai Programja
1. Dinamikus gazdaság A város és a régió tudásvárosi funkcióinak erősítése Légi kapu A város turisztikai befogadó képességének javítása Banamezős területek revitalizációja	Budapest és térsége nemzetközi gazdaságszervező szerepének és az európai gazdaságba való szerves bekapcsolódásának, kapuvárosi szerepének megerősítése; a tudás-ipar, a high-tech iparágak, a magas hozzáadott értéket előállító tevékenységek és a magasan kvalifikált munkaerő meglétéből adódó előnyök kihasználásának ösztönzése; nemzetközi turisztikai és kulturális központ szerep erősítése;	2. sz. prioritás: Társadalmi Innováció, térségi kohézió erősítése, a társadalmi tőke növelése 3. sz. prioritás: Gazdaságfejlesztés, piac- és hálózatépítés 5. Program: Keresletre reagáló és felkészült foglalkoztatási és képzési rendszer feltételeinek megteremtése 7. Program: Turizmusfejlesztés 8. Program: A gazdasági szektor innovációjának támogatása 9. Program: Térségmarketing, információszolgáltatás
2. Közösségcentrikus közlekedés Kötőpályás közösségi közlekedés fejlesztése Intermodális csomópontok, átszállópontok Közüti kapcsolatok és csomópontok fejlesztése Budapesti Közlekedési Szövetség Hatékonyabb közlekedésszabályozás Parkolásfejlesztés Kerékpáros közlekedés támogatása	közlekedési kapcsolatok modernizációja, transzverzális irányú közlekedési kapcsolatok fejlesztése, integrált közlekedési rendszer kialakítása a közösségi és környezetbarát közlekedés fejlesztése;	3. Program: Közlekedési rendszerek és hozzáférés fejlesztése
3. Vonzó városi környezet Gyalogos Belváros - Budapest Szíve Program Frekvenciált közterületek minőségi átalakítása Akcióterületi városrehabilitáció A város működését, a létező infrastruktúra használhatóságát biztosító, a lakosság hangulatát javító felújítások A lakásépítésre alkalmas területek bővítése	az élhető város és agglomerációja megteremtése az átfogó környezetgazdálkodás és az integrált környezeti tervezés segítségével, a funkcióvesztett területek revitalizálása, a válságterek rehabilitációja, a zöldterületek védelme és lehetőség szerinti növelése révén;	1. Program: Urbanizált centrumok, társaságterületi rendszerének kialakítása és fejlesztése
4. Környezettudatos Budapest Városi zöldfelületi elemek fejlesztése Környezetbarát közszolgáltatási rendszerek fejlesztése Szennyvíztisztító rendszer és kapcsolódó létesítményei	harmonikusan és fenntartható módon működő agglomerációs rendszer megteremtése az agglomerációs települések fizikai összenövésének megakadályozása, kiegyensúlyozottabb térszerkezetet eredményező alközpontok fejlesztése révén és a fővárost övező ökológiai és rekreációs zöld gyűrű kialakításával, valamint a helyben történő munkavégzés ösztönzésével; az élhető város és agglomerációja	4. Program: A környezeti állapot, környezetminőség védelme és fejlesztése

	megteremtése az átfogó környezetgazdálkodás és az integrált környezeti tervezés segítségével, a funkcióvesztett területek revitalizálása, a válságterek rehabilitációja, a zöldterületek védelme és lehetőség szerinti növelése révén	
5. Kulturális értékteremtés A városi térhez kötött kultúra programja Kulturális infrastruktúra fejlesztések A szabadidős tevékenységek infrastruktúra hálózatának fejlesztése		
6. Gondoskodó Budapest A város szociális kettészakadásának megakadályozása Egészségügyi fejlesztések Akadálymentesítés		6. Program: Szociális és egészségügyi ellátórendszerek területi összehangolása, hozzáférhetőség biztosítása
7. Partnerségben a régióval Tervkoordináció és tervkialakítás A regionális együttműködés informális csatornáinak kialakítása	az érintett települések és településrészek illetve szervezetek intézményesült együttműködésének megteremtése, illetve javítása.	1. sz. prioritás: A térszerkezet kiegyensúlyozása, élhető és hatékony várostérség feltételeinek megteremtése 2. Program: Fenntartható fejlődés térbeli struktúráinak meghatározása és irányított-koordinált fejlesztése

VI. Kerületi IVS-ek és a fővárosi keret-IVS kapcsolata

Az IVS készítésének folyamata során megvizsgáltuk a rendelkezésre bocsátott 21 darab kerületi IVS-t (tudomásunk szerint az I. kerület nem szándékozik IVS-t készíteni és sajnálatos módon még nem kaptuk meg a XV. kerület készülőben levő IVS-ét). A vizsgálódásunk fókuszában az alábbi szempontok voltak:

- Melyek az IVS fő stratégiai célkitűzései?
- Milyen akcióterületeket jelöltek ki?
- Mindezek mennyire vannak összhangban a fővárosi elképzelésekkel?
- Mi a kerületi IVS jelenlegi státusza?

Megjegyzendő, hogy míg e fejezet a hosszú- és középtávú stratégiai célok után kerül ismertetésre, e munka valójában párhuzamosan folyt, így a kerületi IVS-ek célrendszere, ill. akcióterületei jelentősen befolyásolták a V. fejezetben megfogalmazott fővárosi stratégiát és célrendszert.

Az alábbiakban először röviden ismertetjük az egyes kerületek IVS-eit, majd a fejezet végén összefoglaljuk és összevetjük a fővárosi célrendszerrel.

VI.1. A kerületi IVS-ek ismertetése

Az alábbiakban ismertetjük a kerületi IVS-ek stratégiai céljait, főbb fókuszait és akcióterületeit, valamint kapcsolódásukat a főváros jelenleg érvényben levő középtávú tervéhez, a Podmaniczky Programhoz. Mivel a kerületi IVS-ek egy része a fővárosi IVS-sel párhuzamosan készül, ezért az analízis eredményei nem minden esetben tekinthetők véglegesnek.

Az ismertetések során azokat az akcióterületeket, amelyekkel az egyes kerületek a 2007-2013 közötti ROP fejlesztési forrásaira pályáznak, **vastag betűvel** (bold) és csillaggal (*) vannak jelölve.

Az akcióterületek számozása az alábbi rendszer szerint történt: K . [kerület száma] . [projekt száma]

- „K”, (vagyis kerület) jelöli a kerületi projekteket (ily módon megkülönböztetvén ezeket a VII. fejezetben ismertetett fővárosi projektektől),
- [kerület száma] – az adott kerület száma arab számmal,
- [projekt száma] – a kerületek által megadott projektszámozás szerint.

VI.1.1 I. kerületi IVS

A kerület jellege - Budapest Főváros Településszerkezeti Tervének (TSZT) megfelelően - a laza parkvárosias beépítéstől az intenzív városközponti beépítésig terjed. A kerület jelentős része a Világörökség területéhez tartozik. Az I. kerület különlegesen kiemelt jellege nem csupán a fővárosban betöltött központi helyzetéből, hanem kivételes történelmi és kulturális értékeiből következik.

A stratégia hosszútávú céljai:

- a Világörökség részét képező területi egység, épített és természeti környezet elemeinek megóvása, fenntartása és bemutatása;
- a lakódominancia fenntartása, élhető és nívós lakókörnyezet biztosítása;
- idegenforgalmi vonzerő, szerepkör megtartása.

Középtávú, tematikus célok:

- a páratlan táji, történelmi és építészeti emlékekben gazdag kerület építészeti egységének megteremtése, az elpusztult, vagy eltorzított elemeinek helyreállítása;
- a Déli pályaudvar és környéke átalakítása;
- területfelhasználás lehetőségének megteremtése, irodai, kereskedelmi, sport- és szabadidős funkciók részére;
- a Döbrentei tér és környéke szórakoztató, sport és szabadidő, kulturális célú fejlesztése, közparkok térbeli összeköttetésének kialakítása;
- az idegenforgalmi és lakókörnyezeti színvonal emelése, az „élhető város” feltételeinek javítása;
- a közlekedési problémák rendezése, az átmenő forgalom kitiltása, a célforgalom útvonalának, a parkolásnak megoldása, a gyalogos, kerékpáros közlekedés előnyben részesítése.

Akcióterületek:

K.1.1	Vár – polgárváros-palotanegyed: Dísz tér és környezete megújítása
K.1.2	Vár – palotanegyed: Szent György utcai beépítés rekonstrukciója
K.1.3	Várlejtő – keleti oldal: Donáti utcai és Toldy Ferenc utcai épületegyüttes
K.1.4	Várlejtő – keleti oldal: Szabó Ilonka utcai és Toldy Ferenc utcai épületek rekonstrukciója
K.1.5	Várlejtő – keleti oldal: Szabó Ilonka utcai foghíjtelkek beépítése
K.1.6	Várlejtő – keleti oldal: Mária tér rendezése – iskolabővítés
K.1.7	Várlejtő – keleti oldal: Várkert bazár
K.1.8	Várlejtő – nyugati oldal: Lovas utca és Logodi utca foghíj beépítés (védett épületek értékmegőrző rekonstrukciója)
K.1.9	Tabán-Gellérthegy: Rácz fürdő és környezete megújítása
K.1.10	Gellérthegy: Rudas fürdő és környezete megújítása
K.1.11	Krisztinaváros: Győző utca – Kuny Domokos utca – felüljáró
K.1.12	Déli pályaudvar
K.1.13	Döbrentei tér és környéke megújítása
K.1.14	Krisztinaváros: Horváth-kert megújítása
K.1.15	Vár – polgárváros: Szentháromság tér és környezete megújítása

10 ábra: Az I. kerületi akcióterületek



legkiemeltebb fejlesztési terület e tekintetben a Moszkva tér térsége, amely egyben kiemelt fővárosi húzóprojekt.

Az I. kerület IVS-ét 2008 októberében elfogadta a kerületi Képviselőtestület.

VI.1.2 II. kerületi IVS

A II. kerület sajátossága, hogy budai kerület lévén az intenzív városközponti jellegű beépítéstől a kertvárosi beépítésig, az erdő területekig változó képet mutat. Belbuda központja, a Moszkva tér jelentős része ide tartozik, ezen kívül nagy kiterjedésű, színvonalas zöldövezeti lakóterület a domináns a kerület területén.

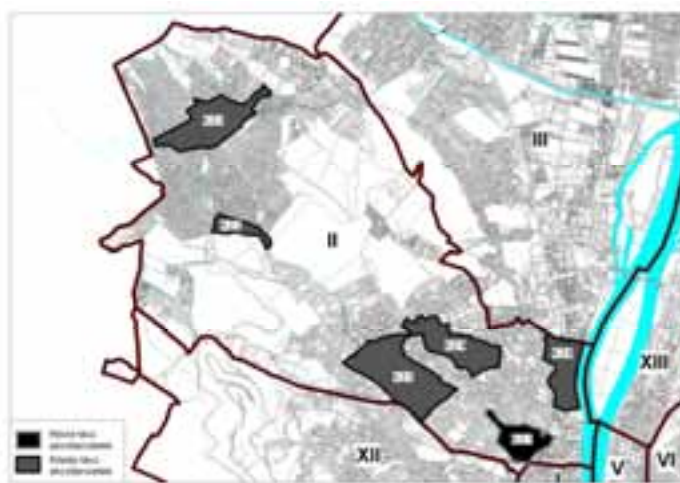
A stratégia hosszútávú céljai (gazdaság élénkítés, közlekedésfejlesztés, élhető környezet biztosítása, társadalmi kohézió megteremtése) tükröződnek a középtávú célok kijelölésében:

- pénzügyi szolgáltatások, kereskedelem fejlesztése bizonyos területeken, munkahelyteremtés, idegenforgalom fejlesztése,
- gépkocsi forgalom csökkentése, balesetmentes közlekedés biztosítása, közösségi közlekedés fejlesztése,
- rendezett közterek, természeti értékek védelme, környezetterhelés csökkentése,
- kulturális fellendülés támogatása, szabadidő, sport, egészségügyi szolgáltatások, oktatás támogatása.

Akcióterületek:

K.2.1	Bel-Budai városközpont*
K.2.2	Pesthidegkúti városi alközpont kiépítése
K.2.3	Pesthidegkúti sport és egészségcentrum kialakítása
K.2.4	Látó-hegy és környékének közlekedésszervezés központú megújítása
K.2.5	Pasarét közlekedésszervezés központú megújítása
K.2.6	Óbuda-Újlak funkcióbővítő rehabilitációja

11 ábra: A II. kerületi akcióterületek



II. kerület tervezett akcióterületei, az azok keretén belül meghatározott célok támogathatók, nem ellentétesek a Budapest Településszerkezeti tervében foglaltakkal. Az egyes akcióterületeken tervezett funkciók a lehatárolt területeken megvalósíthatók a Fővárosi Szabályozási Keretterv keretein belül, azonban övezeti szintű tervanyagok hiányában a Fővárosi Szabályozási Kerettervnek részleteiben való megfelelés nem elbírálható.

A kerület hosszú, és középtávú céljainak meghatározása a legfontosabb koncepciók és tervek II. kerületre vonatkozó részeinek figyelembevételével történt. Így Budapest Városfejlesztési Koncepciója a hosszú távú

célok, a Podmaniczky Program a középtávú célok kialakításánál lett figyelembe véve (86-91. oldalon lévő táblázat). A megközelítés átfogó, eredménye a fővárosi és egyéb stratégiai dokumentumokkal összefüggő, azokhoz kapcsolódó IVS.

A II. kerület IVS-ét 2008. május 15-én elfogadta a kerületi Képviselőtestület (175/2008).

VI.1.3 III. kerületi IVS (Óbuda)

A nagyvárosias sűrű beépítéstől a kertvárosig, kisebb erdő területekkel itt is a területfelhasználás széles palettája tárul elénk. A kerületben a lakótelepi beépítés nagyon hangsúlyos. A III. kerület peremkerület, a főváros észak–keleti kapujaként kiemelt terület. A stratégia hosszú távú céljai:

- Modern és igényes (alap-, üzleti, szabadidős és kulturális) szolgáltatások széles körének nyújtása, amely élhető vonzó lakókörnyezetet biztosít az óbudaiaknak,
- Óbuda turisztikai és szórakoztató vonzerejének felélesztése a kulturális, kulináris, szabadidős létesítmények felújításával és turisztikai attrakciók, szolgáltatások létrehozásával,
- Tudásalapú, magas hozzáadott értéket létrehozó ipar meghonosítása és irányított terjeszkedésének biztosítása a kerületben,
- A környezet teherbíró képességét tiszteletben tartó, mind a kerületi kapcsolatok mind az átmenő forgalom tekintetében átgondolt, megbízhatóan ütemes és biztonságos közlekedés megvalósítása.

Akcióterületek:

K.3.1	Békásmegyer (szociális városrehabilitációra kijelölt - I. ütem)*
K.3.2	Mocsárosdűlő (főváros és kerületi tulajdon közös fejlesztésére kijelölt, jellemzően zöldmezős)
K.3.3	Kaszásdűlő (meglévő munkahelyi terület gazdaságfejlesztési célterület, jellemzően barnamezős)
K.3.4	Aquincum (turisztikai és K+F, innovációs beavatkozási célterület)
K.3.5	Budai promenád (a II. kerületi hasonló fejlesztéshez kapcsolódó, funkcióbővítő városrehabilitációra kijelölt) (I. ütem)
K.3.6	Római part (rekreációs, sajátos fejlesztési igényű célterület)

12 ábra: A III. kerületi akcióterületek



Mivel a III. kerület IVS-e még testületi elfogadás előtt áll, nem nyilvános, így részleteiben nem ismert. Ezért, bár a TSZT-nek való megfelelés feltételezhető, az FSZKT-nak való megfelelésről nem lehet nyilatkozni.

A stratégia figyelembe veszi a Podmaniczky Program III. kerületet is érintő fejlesztési elképzelését, hiszen azok – akár megvalósulásukkal, akár elmaradásukkal – befolyással vannak a kerületi fejlesztésekre, így stratégiai viszonyítási pontot jelentenek a kerület számára. Ugyanakkor a Program ütemezését nem veszi figyelembe, mert annak bizonytalansági tényezőjével jelen stratégia nem kalkulálhat.

A III. kerület IVS-e 2008. decemberben kerül a kerületi Képviselőtestület elé.

VI.1.4 IV. kerületi IVS (Újpest)

A főváros észak-keleti kapujaként területe részben szerepel a kiemelt fejlesztési térségek között. Változatos képet mutat a kerület beépítése, intenzív beépítésű lakótelepek és kertvárosi területek egyaránt megtalálhatók itt. A stratégia hosszútávú célja az észak-pesti kaputérség kialakítása, a lakó és munkahelyi vonzerő megújítása. A középtávú tervben ez a következőkben realizálódik:

- a regionális tengelyek mentén kaputérségek kialakítása,
- Újpest régi központjának megújítása,
- a közlekedés fejlesztése,
- a lakások és munkahelyek kínálatának bővítése,
- a rekreációs kínálat megújítása, bővítése és városszerkezetbe integrálása.

Akcióterületek:

K.4.1	Nagyfelszíni vízmű területe (a megvalósítás ideje a fejlesztő-partnertől vagy a tulajdonostól függ)
K.4.2	Káposztásmegyer, intézményterület* (7-8 éven belül)
K.4.3	Káposztásmegyer alközpont (legkésőbb a 3-as metró továbbépítésekor)
K.4.4	Váci út - Fóti út torkolata (nincs időmegjelölés)
K.4.5	Petőfi és Hunyadi laktanyák területe* (7-8 éven belül)
K.4.6	Káposztásmegyer, Farkas-erdő (nincs időmegjelölés)
K.4.7	Megyeri út menti terület (elérhető pályázat esetén már középtávon is)
K.4.8	Tábor utcai sporttelep (elérhető pályázat esetén már középtávon is)
K.4.9	Duna menti üdülőterület (nincs időmegjelölés)
K.4.10	Fóti út menti terület, középső szakasz (7-8 éven belül)
K.4.11	MÁV Rákospalota-Újpest Árpád út-Rózsa utca kereszteződés megálló környezete (7-8 éven belül)
K.4.12	Árpád út-Rózsa utca kereszteződés (7-8 éven belül)
K.4.13	István út-Bercsényi utca - Görgey utca kereszteződés (nincs időmegjelölés)
K.4.14	Főtér és környezetének fejlesztése* (7-8 éven belül)
K.4.15	Károlyi Városközpont* (5 éven belül)
K.4.16	Újpest Városkapu metróállomás térsége (hosszútávú fejlesztés)
K.4.17	Újpest Központ metróállomás térsége (középtávú fejlesztés)
K.4.18	Pozsonyi út - Tél utca sarok (középtávú fejlesztés)

Az akcióterületek a fővárosi szabályozási terveknek, a TSZT-nek és az FSZKT-nak megfelelnek K.4.5 akcióterület kivételével. A laktanya területek esetében a funkcióváltás miatt (jelenleg K-HT a besorolás) FSZKT módosítás szükséges, mely módosítás után a fejlesztés támogatható.

21. ábra: A IV. kerületi akcióterületek



A felsorolt 18 akcióterületet közül európai uniós támogatásra leghamarabb a **Főtér és környezete** projekt I. ütemével pályáznak. Az anyag már a kezdésnél párhuzamot keres, és talál a kerületi stratégiai fejlesztések és a főváros stratégiai dokumentumai között (Fővárosi Közlekedésfejlesztési Konceptió, Fővárosi Kereskedelemfejlesztési Konceptió). A Podmaniczky Programnak való megfelelést tematikus célonként részletezve az anyag az 5. oldalon tárgyalja. A rendszerszerű megközelítés eredményeként árnyalt, a fővárosi stratégiai elhatározásokhoz jól kapcsolódó dokumentum készült.

A IV. kerület IVS-ét 2008. május 13-én elfogadta a kerületi Képviselőtestület (133/2008).

VI.1.5 V. kerület (Belváros)

A főváros szíve, városközponti vegyes terület. A legtöbb közintézmény a fővárosban itt található. Mindemellett kiemelt jelentőségű lakóterület, az eklektikus Budapest reprezentáns része. A kerület jelentős területe (Duna part) a Világörökséghez tartozik.

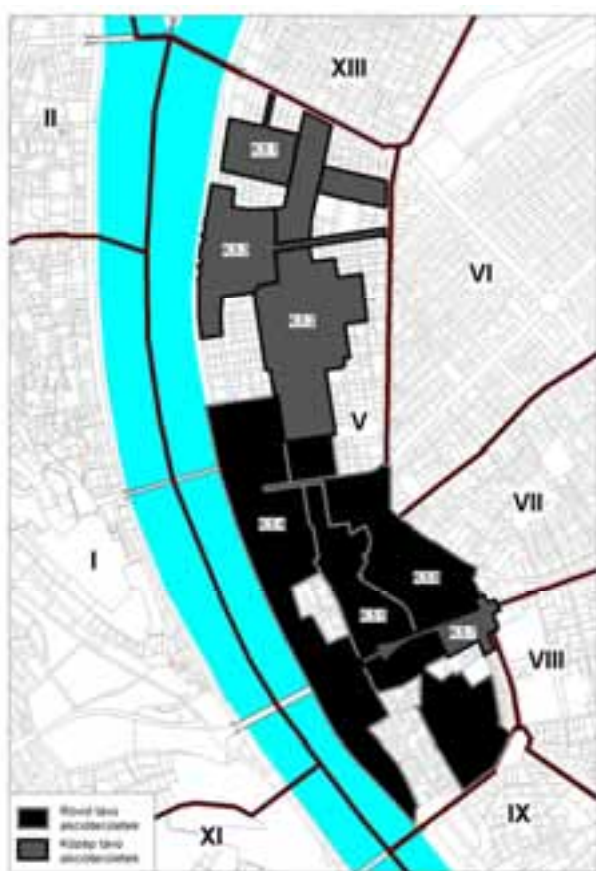
A hosszútávú stratégia célja, hogy a kerület megőrizze, helyreállítsa vezető szerepét. A középtávú stratégiai céljai:

- a kerület lakódominanciájú részein javítsa az élhetőségi feltételeket,
- a közösségi terek javítása, szövetesítése,
- a funkciógazdagság megőrzése, gazdasági versenyképesség, tőkevonzó képesség kiterjesztése.

Akcióterületek:

K.5.1	Észak-Lipótváros rekreációs tengely
K.5.2	Belváros Főutcája északi szakasz
K.5.3	Parlament térségének rendezése
K.5.4	Hídfőterek és új Pesti korzó
K.5.5	Belváros Főutcája déli szakasz*
K.5.6	Reprezentatív kaputérség
K.5.7	Kossuth Lajos utca

22 ábra: Az V. kerületi akcióterületek



VI.1.6 VI. kerületi IVS (Terézváros)

Városközponti vegyes terület és nagyvárosias zárt sorú lakóterület található a kerületben. A kerület a Világörökség része nagy területen. Terézváros hosszútávú jövőképe, hogy önálló identitással rendelkező városrész kíván lenni, a kulturális gazdaság jelenlétére és a hagyományos belvárosi lakókörnyezet magas szintű életminőségére épülve. A stratégia középtávú céljai :

- Magas életminőséget nyújtó belvárosi lakókörnyezet kialakítása,
- Községi területek helyzetbe hozása,
- Kulturális gazdaság.

A kerületi IVS-ben területileg lehatárolt akcióterületek, mint a városfejlesztés célterülete a fővárosi keretterveknek megfelelnek. (A KVSZ egyeztetések eredményeként a Roosevelt téri mélygarázs építésére nem kerül sor.)

A stratégia preferenciáinak a fővárosi fejlesztési elképzelésekkel való összevetése kidolgozott (54-56. oldalak). Ez az IVS megfelel a Budapest Szíve projekt elhatározásainak, így megegyezik a főváros kerülettel kapcsolatos elképzeléseivel.

Az V. kerület IVS-ét 2007. december 19-én elfogadta a kerületi Képviselőtestület (762/2007) és 2008. március 27-én módosította (194/08).

Akcióterületek:

K.6.1	Hunyadi tér*
K.6.2	Epreskert-Szondi u. - Sportterület
K.6.3	Lövölde tér - Kodály-körönd - West End körzet tengely
K.6.4	Pesti Broadway
K.6.5	Nyugati tér és környéke (a szomszédos kerületekkel együttműködve)

13 ábra: A VI. kerületi akcióterületek



A fejlesztési területek területfelhasználási céljai a fővárosi szabályozási terveknek megfelelnek, kisebb, részletekbe menő egyeztetések még szükségesek (IZ, L1, I, a KV-IK területen a sportlétesítmény elhelyezése további egyeztetést igényel).

Terézváros integrált városfejlesztési stratégiájában lefektetett célrendszer, a tematikus programok kapcsolódnak Budapest Középtávú Városfejlesztési Programjához a Podmaniczky

programhoz.

A VI. kerület IVS-ét 2008. április 24-én elfogadta a kerületi Képviselőtestület (135/2008) és 2008. június 19-én módosította (203/08).

VI.1.7 VII. kerületi IVS (Erzsébetváros)

Városháza központi vegyes terület és nagyvárosias zárt sorú lakóterület található a kerületben. A kerület régi pesti Zsidónegyedhez tartozó része a Világörökségvédelmi terület.

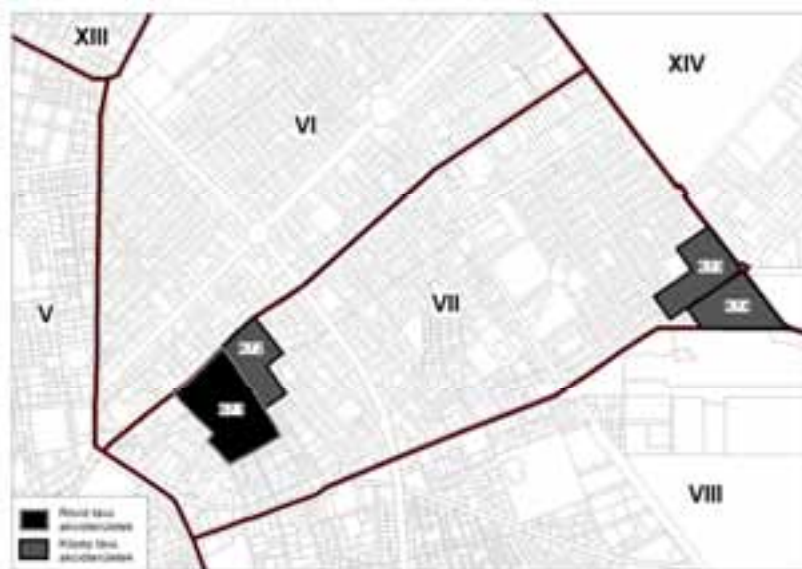
Erzsébetváros 2020-ra vonatkozó jövőképe a megújuló lakóhelyi és társadalmi környezet és a minőségi szolgáltatások biztosítása, azaz a dinamikus fejlődés elérése javuló és fenntartható életminőséggel. Középtávú célok :

- Gazdasági fejlődés biztosítása,
- Demográfiai változások kedvező irányba terelése,
- Lakóhelyi környezet javítása,
- Életminőség javítása, társadalmi kohézió biztosítása.

Akcióterületek:

K.7.1	Belső – Erzsébetváros*
K.7.2	Belső – Erzsébetváros: II. ütemben megvalósítandó fejlesztések területe
K.7.3	Külső – Erzsébetváros: I. ütemben megvalósítandó fejlesztések területe
K.7.4	Külső – Erzsébetváros: II. ütemben megvalósítandó fejlesztések területe

24 ábra: A VII. kerületi akcióterületek



A fejlesztési területeken tervezett beavatkozások a TSZT-nek megfelelnek. A Belső – Erzsébetvárosban, a Zsidónegyedben levő akcióterületek esetében a fejlesztések építészeti alapját képező kerületi szabályozási tervhez a Világörökség rávezető zónáját jelentő műemléki jelentőségű területeken a Fővárosi Önkormányzat egyetértése szükséges.

A stratégia koherenciája és konzisztenciája című fejezetben az Illeszkedés a fővárosi fejlesztési tervekhez

és koncepciókhoz részben nevesíti az anyag a Budapest Városfejlesztési Koncepcióhoz és a Podmaniczky Programhoz való kapcsolódásokat (80-82. old.). A találkozási pontok tetelesen a Podmaniczky Programnak megfelelő tematikus célok, valamint a kulturális város-rehabilitáció. Alapprobléma a VII. kerület IVS-ével, hogy a hivatkozások helyesek, ám a kerület által képviselt rehabilitáció tartalmában nem felel meg a főváros által megfogalmazott kulturális-értéktörző rehabilitációnak.

A VII. kerület IVS-ét 2008. június 16-én elfogadta a kerületi Képviselőtestület (291/2008).

VI.1.8 VIII. kerületi IVS (Józsefváros)

Városközponti vegyes területek, valamint a nagyvárosias zárt sorú lakóterületek találhatók a kerületben. Itt a társadalmi problémák oldása az egyik legkiemelkedőbb, főváros által is támogatott (a fővárosi szociális rehabilitáció egyik célterülete a Magdolna negyed) célfeladat.

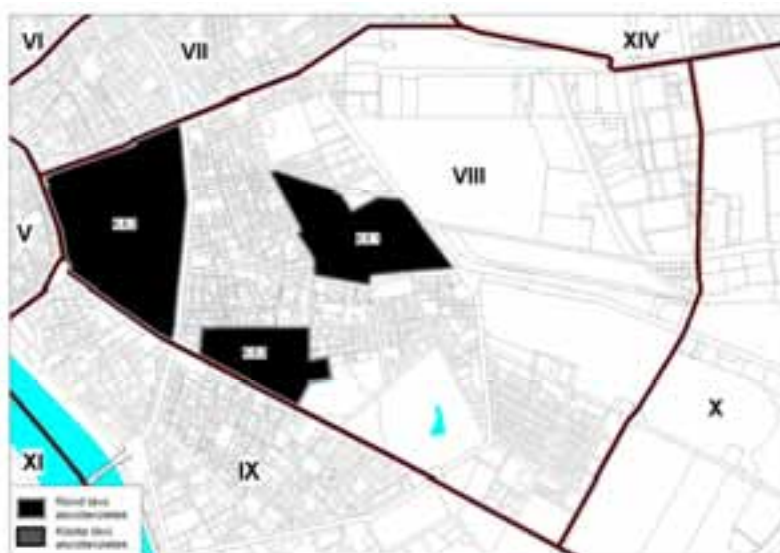
A stratégia hosszútávú célja a kerület gazdasági, társadalmi helyzetének, versenyképességének erősítése, a társadalmi problémák oldása. Középtávú tematikus célok:

- lakáspolitikai: kerületi lakásfenntartási rendszer kialakítása,
- társadalmi fejlesztés: differenciált iskolák, óvodák létrehozása, civil hálózatok fejlesztése, közösség fejlesztés,
- területi cél: összefüggő integrált városrészi programok megvalósítása kerületi életminőség fejlesztése.

Akcióterületek:

K.8.1	Magdolna negyed - I. ütem* (a társadalmi leszakadás megállítása, a kirekesztettség csökkentése, sokszínű városrész kialakítása)
K.8.2	Palota negyed – I. ütem* (kulturális, gazdasági fejlesztés, vonzerő bővítés, épített örökség védelme, diáknegyed)
K.8.3	Corvin-sétány és Futó utca környéke

14 ábra: A VIII. kerületi akcióterületek



A fejlesztési területein tervezett beavatkozások a fővárosi keretterveknek megfelelnek.

A Podmaniczky Programhoz való kapcsolódásait részletesen bemutatja (21.old.). A kiemelt legfontosabb jövőképekből, célokból és stratégiákból egyértelmű, hogy a kerületi stratégia szinkronban van a fővárosi területfejlesztési tervekkel, dokumentumokkal.

A VIII. kerület IVS-ét a kerületi Képviselőtestület elfogadta.

VI.1.9 IX. kerületi IVS (Ferencváros)

A városközponti vegyes területen, a nagyvárosias zárt sorú lakóterületen és a településközponti vegyes területen kívül – csak a hangsúlyosabbakat felsorolva - vasúti területek is találhatók a rendkívül heterogén összetételű kerületben. Ily módon a kerület változatos képet mutat mind területfelhasználásában, mind pedig beépítésében.

A program átfogó céljai hosszú távra (183. old.):

- dinamikus gazdaság,
- a vonzó városi környezet,
- az integrált, közösség-centrikus közlekedés,
- a környezet tudatosság.
- kulturális értékteremtés,
- gondoskodó város,
- partnerség

A középtávú célok a városrészekre lebontva jelennek meg (184. old.).

Akcióterületek:

K.9.1	Belső-Ferencváros kulturális negyed, tudás és turisztikai központ
K.9.2	Középső Ferencváros: rehabilitációs terület
K.9.3	Középső Ferencváros: átmeneti terület
K.9.4	Középső Ferencváros: malmok környéke
K.9.5	Külső Ferencváros: Dzsumbuj
K.9.6	József Attila lakótelep

15 ábra: A IX. kerületi akcióterületek



Az akcióterületek fejlesztései megfelelnek a fővárosi keretterveknek.

A dokumentum a főváros és a kerület közös fejlesztési céljait a hosszútávú stratégia (Budapest Városfejlesztési Konceptiójára hivatkozva 175.old.), a középtávú (Podmaniczky Program) programok (179. old.) és tematikus célok (180.old.) tekintetében vizsgálja. Megállapítható, hogy a kerület kialakított fejlesztési irányai megfelelnek a főváros idevonatkozó dokumentumainak.

A IX. kerület IVS-ét 2008. május 21-én elfogadta a kerületi Képviselőtestület (179/2008).

VI.1.10 X. kerületi IVS (Kőbánya)

Változatos térszerkezetű és beépítésű kerület, ahol az intenzív lakótelepi beépítés mellett a kertvárosias jelleg, és az iparterületek is megtalálhatók. A főváros támogatja a közösségi közlekedés fejlesztésén és az úthálózat korszerűsítésén túl a részben műemlék Kőbányai Sörgyár rehabilitációját, valamint a Hős utcai szociális rehabilitáció célterületét.

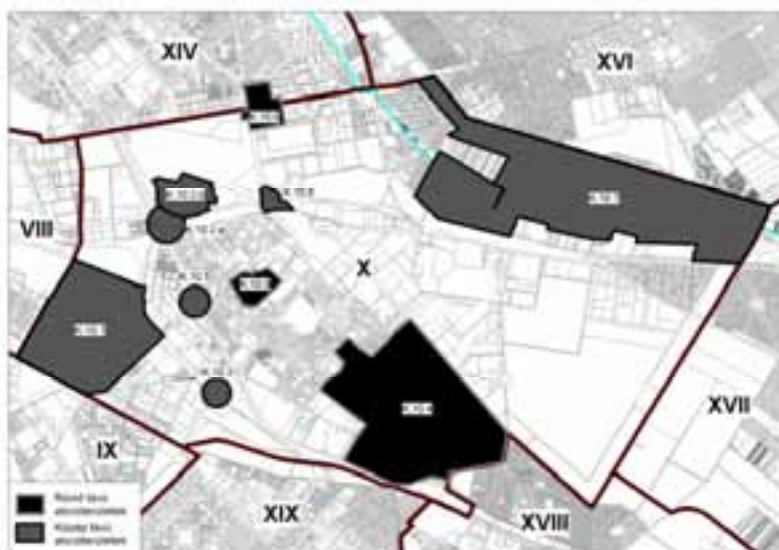
A tanulmány átfogó célként Kőbányát dinamikus, innovatív kerületként jeleníti meg, ahol a fejlődést az értéknövelő és környezettudatos beruházások, valamint a magas hozzáadott értékű fejlesztések alapozzák meg. Középtávú célok:

- a gazdasági versenyképesség fenntartása és növelése,
- a vonzó települési környezet kialakítása,
- a szociális rehabilitáció,
- a geopolitikai helyzet javítása (megközelíthetőség),
- az intézményi és közlekedési infrastruktúra javítása.

Akcióterületek:

K.10.1	Népliget: új kulturális, sport és szabadidőközpont
K.10.2	Ligettelek (Korponai-Albertirsai út közti feltáró út, HUNGEXPO fejlesztése): erős helyi gazdasággal rendelkező terület, fejlett gazdasági és idegenforgalmi ellátás
K.10.3	Óhegy (Kőér utcai átjáró): fejlett, átjárható közösségi és közúti úthálózat kialakítása
K.10.4	Újhegyi sétány*: megfelelő életminőséget biztosító, élhető öko-kerület, új kulturális, sport és szabadidőközpont
K.10.5	Gyárdűlő (Óhegy Mázsa tér – Liget tér): könnyen megközelíthető új alközpont, amely fejlett gazdasági és idegenforgalmi ellátással rendelkezik
K.10.6	Felsőrákos, Örs vezér tér*
K.10.7	Felsőrákosi rétek
K.10.8	Éles sarok fejlett, átjárható közösségi és közúti úthálózat
K.10.9	Dreherland*

16 ábra: A X. kerületi akcióterületek



Az akcióterületi fejlesztések a fővárosi keretterveknek megfelelnek.

Ütemezésre vonatkozó megállapítások nem szerepeltek az anyagban, a kerület szóbeli tájékoztatása alapján jelöltük be az első ütem akcióterületeit. Kőbánya IVS-ében a stratégia ismertetése során – annak ellenére, hogy a tematikus célok között sok az átfedés, csak esetenként hivatkozik a vonatkozó fővárosi stratégiai dokumentumokra. Így a Rákospatak tervezett revitalizációja

(102.oldal), a Hungexpo fejlesztés (130. és 145. old.), a Mázsa tér és a Liget tér fejlesztése (134. old.) során kerül a Podmaniczky Program, és a fővárosi terveknek való megfelelés megemlítésére.

A X. kerület IVS-e jelenleg készülõben van.

VI.1.11 XI. kerület (Újbuda)

A főváros egyik legdinamikusabban fejlődő kerülete, ahol a hagyományos és nagyon nívós kertvárosi jelleg mellett a lakótelepi beépítés is nagyon jelentős. A 4-es metró fejlesztése kiemelt fővárosi projekt, amely jelentősen növeli a XI. kerület bekapcsolódását a főváros vérkeringésébe.

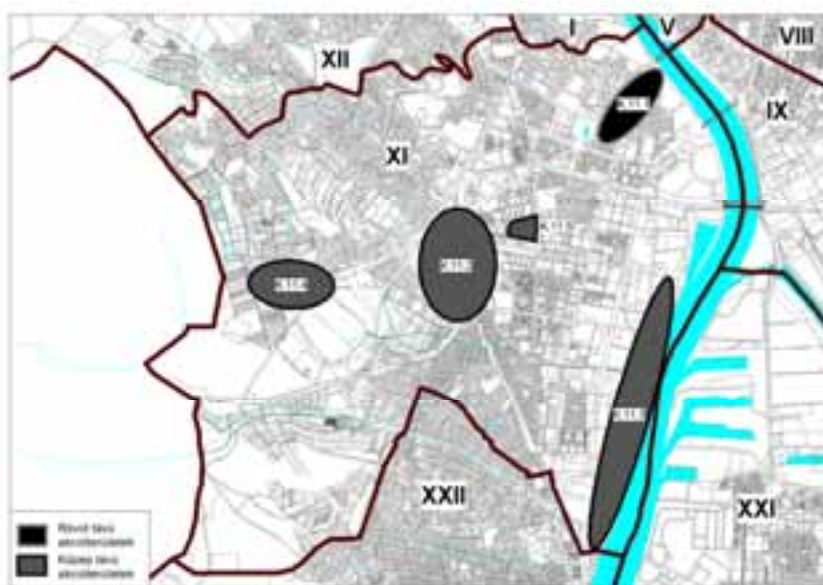
A stratégia célja a gazdaság, a társadalom és a környezet egyensúlyának megteremtése, ehhez szükséges:

- Újbuda gazdasági versenyképességének hosszú távon fenntartása,
- a környezet-, táj- és természetvédelmi szempontok érvényre juttatása, a természeti és emberi környezet jó állapotban tartása,
- a helyi társadalmi kohézió erősítése, az együttműködés javítása.

Akcióterületek:

K.11.1	Bartók Béla úti kulturális területközpont*
K.11.2	Etele téri városrészközpont és intermodális csomópont,
K.11.3	Duna part zöldterületi rendezése, rekreációs célú hasznosításra átalakítása,
K.11.4	A 4-es metró kivezetése a virágpiacig, ott D-Ny-i városkapu (tömegközlekedési átszállóhely+kapcsolódó szolgáltatások, P+R parkolás) kialakítása
K.11.5	Bikáspark és környéke lakótelepi fejlesztés és rehabilitáció

17 ábra: A XI. kerületi akcióterületek



Az akcióterületi fejlesztések fővárosi kerettervekkel való összevetésére még nem került sor.

A Podmaniczky Programhoz Újbuda konkrét projektekkel kapcsolódik. Ezek a Szabadság híd felújítása (folyamatban), a 4-es metró megépítése (folyamatban), az Etele téri intermodális csomópont kialakítása (tervezése folyik, kerületi IVS 2. akcióterület), az 1-es villamos átvezetése a Lágymányosi hídon és meghosszabbítása az Etele térig, a budai Duna parti (19-es) villamos vonal déli irányú

folytatása a Lágymányosi hídig, a lágymányosi technopolisz (Info-Park) fejlesztése (folyamatban), a

Gellérthegy és Citadella környék rendezése, a Duna megközelíthetőségének javítása, a Duna part rendezése (kerületi IVS 3. akcióterület), az Albertfalvi híd és a kapcsolódó úthálózat megépítése, az agglomerációs zöldgyűrű védelme (Kamaraerdő).

A Podmaniczky Program fő tematikus programjai közül a következőkkel van a kerületi stratégiának kapcsolata: az élhető város, a szolidáris város, a hatékony város, a regionális partnerség fejlesztése. Mindebből látszik, hogy Újbuda és a főváros stratégiai céljai között szoros kapcsolódások állnak fenn.

A XI. kerület IVS-ét 2008. novemberben elfogadta a kerületi Képviselőtestület.

VI.1.12 XII. kerületi IVS

A főváros egyik legnívósabb lakóterülete, ahol a főváros fejlesztési céljai, amelyek a Moszkva tér és a Déli pályaudvar térségéhez kapcsolódnak, megegyeznek a kerületi fejlesztési elképzelésekkel.

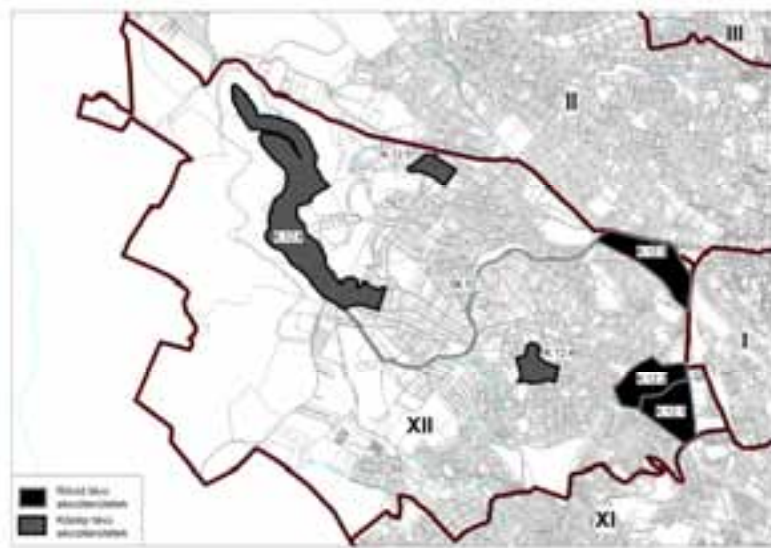
A stratégia távlati célja, hogy megőrizze a kerület kiemelt lakóterületi pozícióját. Ehhez a távlati célhoz a következő középtávú tematikus célokat kapcsolja:

- komfortos kerület (infrastruktúra, városkép, környezetvédelem),
- művelt kerület (képzések támogatása, kulturális és szabadidős programok felkarolása),
- innovatív kerület (tudás centrumok betelepítése),
- vendégváró kerület (idegenforgalom ösztönzése),
- szolgáltató és gondoskodó kerület (lakásállomány javítása, egészségügyi intézmények fejlesztése, szolgáltató létesítmények létrehozása, közbiztonság javítása).

Akcióterületek:

K.12.1	MOM Művelődési Központ műemlék épületének felújítása* (biopiac, sportcsarnok szabadtéri medencék létesítése, a Gesztenyés kert kertészeti rendezése - a terület szorosan kapcsolódik a főváros egyik fő közlekedési feltárási útjához)
K.12.2	Sétáló utca kialakítása a Márvány utcán és a Böszörményi úton (közterület-rendezés, akadálymentesítés, homlokzat felújítások, mélygarázs létesítés)
K.12.3	Városmajori park megújítása* (iskolák, óvodák környezetének közlekedésbiztonsági átépítése)
K.12.4	Thomán István lakótelep (szociális rehabilitáció)
K.12.5	Zugliget, volt Lóvasút állomás
K.12.6	Normafa, sí-központ
K.12.7	Fogaskerekű vasút nyomvonal hosszabbítása

18 ábra: A XII. kerületi akcióterületek



XII. kerület tervezett akcióterületei, azok keretén belül meghatározott célok támogathatók, nem ellentétesek a Budapest Településszerkezeti tervében foglaltakkal. Az egyes akcióterületeken tervezett funkciók a lehatárolt területeken megvalósíthatók a Fővárosi Szabályozási Keret terv keretein belül, azonban övezeti szintű tervanyagok hiányában nem áll módunkban elbírálni a Fővárosi Szabályozási Keret tervnek részleteiben való megfelelést. A 3. számú akcióterület Budapest egyik kiemelt fejlesztési

területéhez, a Moszkva térhez kapcsolódik. Így nemcsak az össz-fővárosi fejlesztéseket támogatja, de kapcsolódik a szomszédos II. kerület IVS-ében szereplő akcióterületekhez is.

A XII. kerület Integrált Városfejlesztési Stratégiája a magasabb rendű fővárosi és országos tervekhez illeszkedik, a Budapest Városfejlesztési Konceptióban és a Podmaniczky programban kidolgozott értékrendre, az abban megfogalmazott stratégiai célokra alapozva fogalmazza meg a kerület fejlesztési stratégiáját.

A XII. kerület IVS-ét 2008. május 15-én elfogadta a kerületi Képviselőtestület (64/2008).

VI.1.13 XIII. kerületi IVS

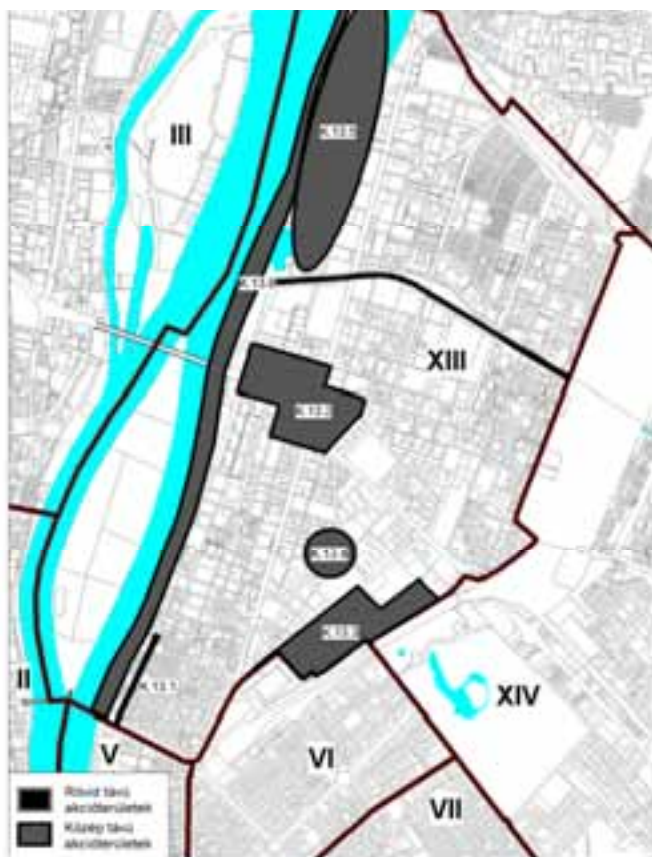
Az egyik legdinamikusabban fejlődő kerület, amely mind fővárosban betöltött szerepében, mind beépítésében változatos képet mutat (hagyományos nagyvárosias beépítéstől a lakótelepekig). A kerülethez tartozik a Világörökség részét képező Margitsziget, amelynek természeti megóvása, ugyanakkor arányos és színvonalas fejlesztése (sport, rekreáció, kultúra, turizmus) a fővárossal közös projektekben fogalmazódik meg. A Váci út mentén (főleg közfunkciók) és a Duna parton (lakás, rekreációs fejlesztések) nagyon sok az új fejlesztés.

Az IVS szlogenje a nyitottság, dinamizmus, mely célokat az értékmegőrzés és a megújulás egyidejű megvalósításával ígérnek. A stratégia céljai, a fenntartható városfejlesztés, élhető és értékmegőrző kerület biztosítása, gondoskodás és az egyenlő esélyek szavatolása.

Akcióterületek:

K.13.1	Pozsonyi úti akcióterület* (cél a forgalomcsillapított belvárosi környezet kialakítása)
K.13.2	Városmegközpont (európai szintű multifunkcionális városmegközpont kialakítása)
K.13.3	Vágány utca menti terület (megújulás a sokszínűség megőrzése mellett)
K.13.4	Kassák Lajos utca környéke (egyensúlyi rehabilitáció)
K.13.5	Duna parti beépítés (új északi belváros létrehozása)
K.13.6	Rákospatak menti (rekreációs célú zöldhálózati rendszer létrehozása)

19 ábra: A XIII. kerületi akcióterületek



A XIII. kerületi IVS anyagban kijelölt akcióterületek, az azokkal kapcsolatos tervek nem ellentétesek a főváros ide vonatkozó szabályozási terveivel.

Az IVS külön fejezetet tartalmaz a Podmaniczky Program XIII. kerületi vonatkozásainak bemutatására. A Podmaniczky Program 2006-os, felülvizsgált változata nyolc fejlesztési térséget különített el, amelyek közül „Észak-Budapest”, „A városi központrendszer kiegyensúlyozott fejlesztése”, valamint „A Duna, mint várostengely és a parti zóna kiemelt fejlesztési programja” egyes fejlesztései érintik a XIII. kerületet. A Podmaniczky Program tematikus céljai széles síkon kapcsolódnak a XIII. kerület elképzeléseihez (238.old.).

A XIII. kerület IVS-ét 2008. október 16-án elfogadta a kerületi Képviselőtestület (132/2008).

VI.1.14 XIV. kerületi IVS (Zugló)

Zugló stratégiai fontosságú szerepet tölt be Budapest, ezen belül is a pesti oldal életében. Pest „tüdeje”, és mint ilyen, az egyik legfontosabb fővárosi feladat a kerülettel kapcsolatban Zugló zöldövezeti jellegének megtartása a szükséges fejlesztések mellett. Közlekedési fejlesztések terepe lesz a kerület közép és hosszabb távon (4-es metró meghosszabbítása).

A XIV. Kerület IVS-e jelenleg készülõben van, jelen összefoglaló a munkaközi anyag alapján született meg.

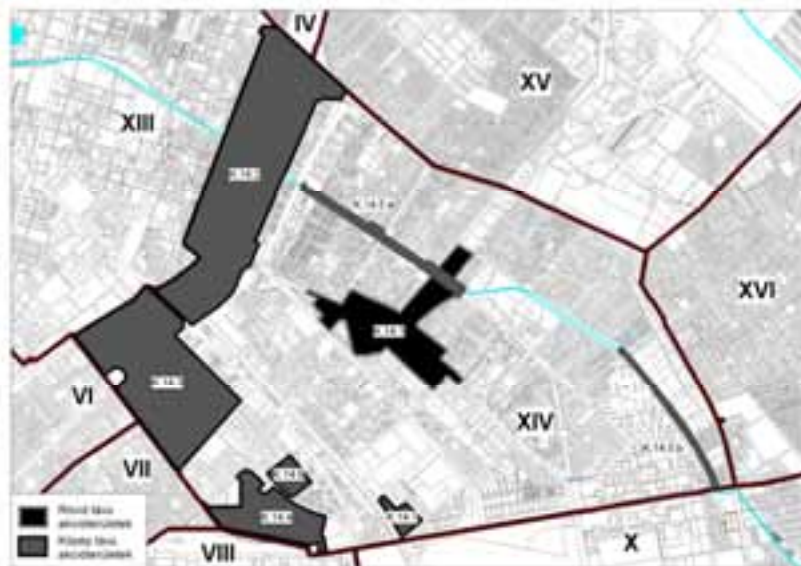
Az IVS az alábbi stratégiai célokat jelöli ki Zugló számára:

- A főváros második legfontosabb intézményközpontja,
- Budapest átmeneti övezetének legjelentősebb városi szerepkörrel bíró szegmense,
- Turisztikai célpont,
- A budapesti agglomeráció közép-keleti szektorának transzfertérsége.

Akcióterületek:

K.14.1	Zugló új belvárosa*
K.14.2	Rákosrendező
K.14.3	Városliget és intézményei
K.14.4	Stadionok
K.14.5	Rákos patak zöldfolyosóvá fejlesztése
K.14.6	Cserei-program
K.14.7	Tábornok utca program

20 ábra: A XIV. kerületi akcióterületek



A zuglói IVS még csak most készül, a közölt adatok is munkaközi jellegűek, ezért a fejlesztési területek kezelésének fővárosi kerettervekkel való összevetése a végleges anyag elkészülte után fog megtörténni.

VI.1.15 XV. kerületi IVS

A XV. kerület egy meglehetősen heterogén felépítésű peremkerület (lakótelepi beépítéstől a kertvárosi jellegig, iparterületek egyaránt megtalálhatók itt). Budapest észak – keleti kapuja lévén a kaputárság megfogalmazása kiemelt fővárosi feladat.

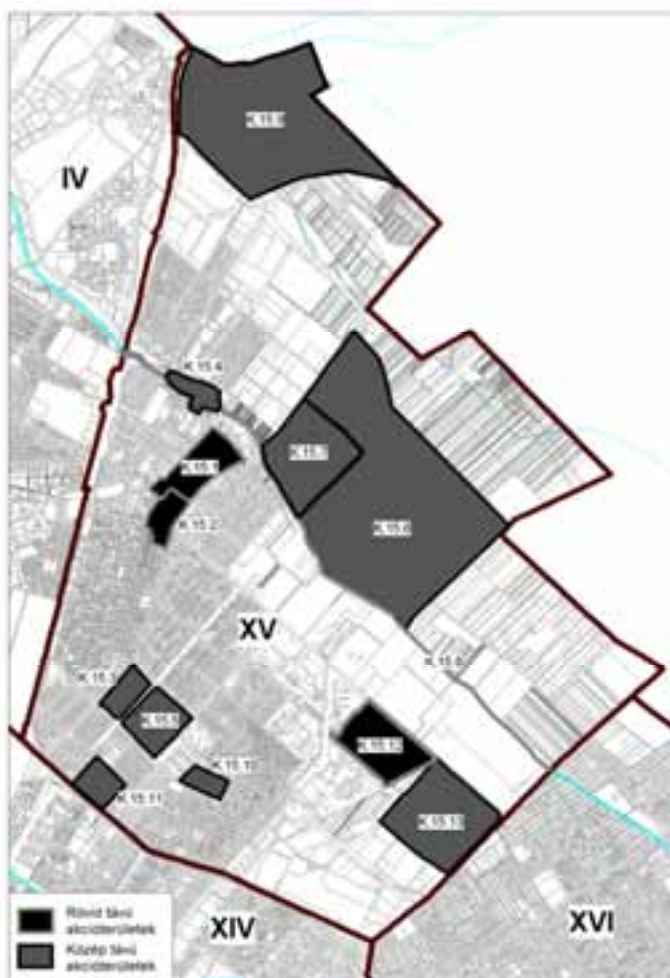
A XV. kerület hosszútávú stratégiai célja az, hogy a kerület legyen egy dinamikusan fejlődő, komfortos város, Budapest „keleti kapuja”. Középtávú stratégiai célok az alábbiak:

- A lakosság életminőségének javítása, komfortérzet növelése,
- Gazdaságfejlesztés, idegenforgalom,
- Közlekedés – infrastruktúra fejlesztése,
- Egy egészséges, szociálisan kiegyensúlyozott kerület megteremtése,
- Közoktatás, közművelődés, sport hatékony és eredményes működés,
- A zöldellő, tiszta kerületért,
- Társadalomépítés, partnerség, identitáserősítés.

Akcióterületek:

K.15.1	Városmag központ fejlesztés* (funkcióbővítés, Széchenyi tér felújítása, a központban található zsinagóga felújítása és új funkcióval való megtöltése)
K.15.2	Kerületi sportterületek fejlesztése*
K.15.3	Panel-rehabilitáció* (a "panel plusz" program folytatása)
K.15.4	Volt Növény- és Olaj Gyár területén barnamezős rehabilitáció, lakópark és intézményterület fejlesztés
K.15.5	MÁV lakótelep rehabilitációja
K.15.6	Városkapu térség összehangolt fejlesztése (kereskedelmi, szolgáltató, és idegenforgalmi területek)
K.15.7	Az M3-as északi oldalán a Mogyoród útja mentén Palota Újfalú területének lakófunkció fejlesztése
K.15.8	Csömöri és Szilas-patak környezetének megújítása, műemlék malom visszaépítése, funkcióval való megtöltése, turjánosok megóvása, fejlesztése
K.15.9	Tó és környékének rekreációs fejlesztése
K.15.10	Kórház területének hasznosítása
K.15.11	Piac rehabilitációja, kiskereskedelem fellendítése
K.15.12	Panel-rehabilitáció, "panel plusz" program folytatása (Zsókaúti u.)
K.15.13	Újpalota kertváros létesítése, valamint a telep építésével egy időben jelentős zöldfelületi intézményterületek kialakítása

21. ábra: A XV. kerületi akcióterületek



A fejlesztési szándékok nagyrészt megfelelnek a fővárosi keretterveknek, részletekben még pontosítások szükségesek.

A XV. kerület IVS-ének elfogadásáról még nem döntött a kerületi Képviselőtestület.

VI.1.16 XVI. kerületi IVS

Jellemzően lakóterületi jellegzetességekkel bíró kerület, ahol a munkahelyteremtés kiemelt feladat.

A XVI. kerület jövőképe négy pilléren nyugszik: család, biztonság, egészséges környezet és helyi identitás. A kerület átfogó célja élhető parkvárosi környezet fenntartása, amely szervesen csatlakozik a főváros vérkeringéséhez, helyben biztosítja a megélhetési feltételeket, s kifejezett hangsúlyt fektet az egészséges életmód és a családbarát környezet kialakítására

Akcióterületek:

K.16.1	Sashalom városközpont rehabilitációja (I. ütem)*
K.16.2	Centenárium lakótelepi közterület-rehabilitáció (I. ütem)*
K.16.3	A Szilas-patak rehabilitációja és Cinkota tradicionális központjának rekonstrukciója (I. ütem)*
K.16.4	Szt. Korona U. lakótelep közterület-rehabilitáció

K.16.5	Sarjú utca rekonstrukciója, az Ikarus ipari park, illetve Ikarus sporttelep fejlesztése
K.16.6	A János utcai nyári tábor felújítása
K.16.7	A Jókai utca környékének fejlesztése
K.16.8	Erzsébet liget II. szakasza és az Imre utca felújítása
K.16.9	Csobaj-bánya környékének rendezése
K.16.10	Bökényföldi út menti munkahelyi terület

22 ábra: A XVI. kerületi akcióterületek



A fejlesztési szándékok nagyrészt megfelelnek a fővárosi keretterveknek, részletekben még pontosítások szükségesek.

A kerületi IVS jól illeszkedik a fővárosi stratégiai jellegű dokumentumainak elhatározásaihoz. A Podmaniczky Program tematikus céljainak elhatározásaiban megfelel (Dinamikus gazdaság – Innovációs erőforrások fejlesztése, Integrált közösség centrikus közlekedés – Kerékpárhasználat ösztönzése, Környezettudatos Budapest – Települési környezetvédelem, a városi zöldterületek és zöldfelületi

elemek fejlesztése).

A XVI. kerület IVS-ének státuszáról jelen dokumentum készítésekor nem állt rendelkezésre adat.

VI.1.17 XVII. kerületi IVS (Rákosmente)

Az egyik leghátrányosabb adottságú (megközelíthetőség), zömében lakóterületi funkcióval bíró kerület, ahol a helyi identitás fejlesztésén túl a munkahelyteremtés az egyik legfontosabb feladat.

Rákosmente hosszú távú stratégiájának meghatározásakor két fő hangsúly jelenik meg, amelyek részben átfedik egymást:

- A hiányzó infrastrukturális feltételek pótlása (csapadékvíz-elvezetés, csatornázás, utak aszfaltozása, közösségi és egyéni közlekedési lehetőségek fejlesztése, bölcsődei és óvodai férőhely-bővítés) és alakítása a növekvő lakosságszámhoz
- Minőségi élet kialakítása (funkcióbővítéssel) oly módon, hogy megmaradjon a kerület zöld, kertvárosias hangulata

Az anyag tematikus célok tekintetében a kerület gazdasági versenyképességének növelését, a társadalmi kohézió és a helyi identitás megerősítését, a közlekedési infrastruktúra javítását, a helyi természeti és épített örökség megőrzését és fenntartható fejlesztését tűzte ki célul.

Akcióterületek:

K.17.1	Városház: funkcióbővítő városrehabilitáció (első ütem)
K.17.2	Nyilas tér: funkcióbővítő városrehabilitáció
K.17.3	Kucorgó tér: funkcióbővítő városrehabilitáció
K.17.4	Flamingó park: funkcióbővítő városrehabilitáció
K.17.5	Rákosszabla: funkcióbővítő városrehabilitáció
K.17.6	Hősök tere: funkcióbővítő városrehabilitáció
K.17.7	Rákoshely: funkcióbővítő városrehabilitáció
K.17.8	Rákosszabla-Újtelep: funkcióbővítő városrehabilitáció
K.17.9	Rákospark: funkcióbővítő városrehabilitáció
K.17.10	Homoki szőlők: funkcióbővítő városrehabilitáció

23 ábra: A XVII. kerületi akcióterületek



A 2007-2013. során fejleszteni kívánt kijelölt akcióterületek bemutatásában felsorolt fejlesztések az egyes akcióterületeken belül a településszerkezeti tervben foglaltakkal nem ellentétesek, amennyiben a funkciók az azt szolgáló területfelhasználási egységen belül kerülnek elhelyezésre.

A Fővárosi Szabályozási Kerettervnek való megfelelés az egyes funkciókra és az elhelyezésre vonatkozó feltételek részletes leírása hiányában nem ítéltető meg.

Az anyag az eltérő szintű stratégiai dokumentumokkal összeveti a kerület elképzeléseit (fővárosi, agglomeráció, országos tervek). A Podmaniczky Program elképzelései közül a kerületi központok fejlesztése (bár, a PP-től eltérően a központ fejlesztés helyét a XVII. kerület nem az intermodalitás előrevetítésének jegyében tette meg), a városi zöldterületek és zöldfelületi elemek fejlesztése (Rákospatak, mint kisvízfolyás revitalizációja) esnek egybe a kerületi elképzelésekkel. A Podmaniczky Program térségi lehatárolásai közül a kerületi elképzelések egy része a közlekedési kapcsolatok révén a Keleti-kapu projektterülethez (Kőbánya) is kapcsolódik.

A XVII. kerület IVS-ének státuszáról jelen dokumentum készítésekor nem állt rendelkezésre adat.

Zömében lakófunkcióval rendelkező kerület, ahol a helyi szociális problémák (Havanna ltp.) megoldásán túl a munkahelyteremtés kiemelt feladat.

A stratégia átfogó célja a kerületben lakók számára minél magasabb életminőséget nyújtó gazdasági, társadalmi, környezeti feltételek megteremtése.

A kerület középtávú céljai:

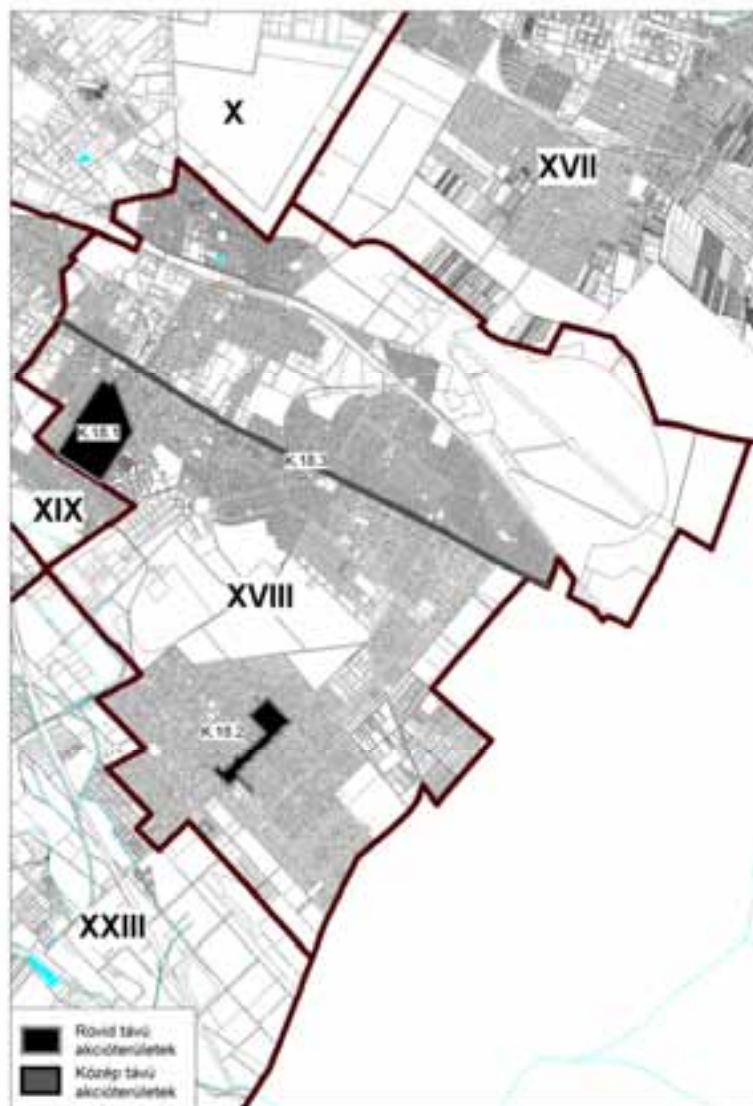
- a kertvárosi jelleg erősítése,
- gazdaságfejlesztés a lakosság igényeit és az agglomerációs együttműködés lehetőségeit figyelembe véve,
- a közösségi élet erősítése.

Akcióterületek:

K.18.1	Havanna lakótelep szociális városrehabilitációja*
K.18.2	Pestszentimre funkcióbővítő fejlesztése*
K.18.3	Az Üllői út, mint fejlődési tengely fejlesztése

A stratégia Podmaniczky programmal való kapcsolódási pontjait mintaszerűen feltárja és elemzi (16.old.).

A XVIII. kerület IVS-ét 2008. május 15-én elfogadta a kerületi Képviselőtestület (468/2008) és 2008. július 10-én módosította (650/08).



VI.1.19 XIX. kerületi IVS (Kispest)

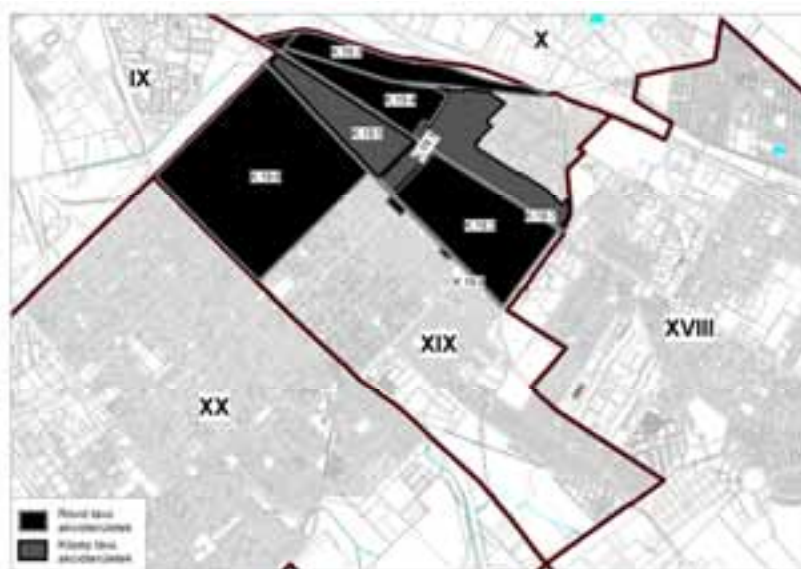
Nagyon heterogén, zömében lakófunkciójú kerület, ahol a kaputérségeken túl a Wekerlw telep értékmegőrző rehabilitációja kiemelt fővárosi feladat.

A stratégiai fejlesztések egyik fő motívuma az osztott központok közötti kapcsolat megteremtése. Az átfogó célként megjelölt stabil alapokon nyugvó, kiegyensúlyozott, fenntartható módon fejlődő gazdasági és társadalmi környezet biztosítása mellett a tematikus célok jelölték ki a fejlesztési területeket.

Akcióterületek:

K.19.1	Kereskedelmi központ
K.19.2	Hagyományos igazgatási központ (I. ütem)*
K.19.3	Kö-Ki és környéke (I. ütem)*
K.19.4	Városkapu II. és környéke (I. ütem)*
K.19.5	Városkapu I. és környéke
K.19.6	Wekerle telep (I. ütem)*
K.19.7	Üllői út rehabilitációja
K.19.8	Ady Endre út rehabilitációja

25 ábra: A XIX. kerületi akcióterületek



A fejlesztési szándékok nagyrészt megfelelnek a fővárosi keretterveknek, részletekben még pontosítások szükségesek.

Kispest IVS-e nem foglalkozik a főváros stratégiai terveivel való kapcsolattal. A Podmaniczky Program a 7.5. fejezetben, a Településközi koordináció alcím alatt kerül röviden ismertetésre (mindez a Fővárosi Önkormányzat Kerületi Koordinációs Bizottságának ajánlására kerül megemlítesre). Ennek ellenére, a stratégia

tematikus céljai több ponton megegyeznek a PP elhatározásaival, a főváros Keleti kapuja projekttérség pedig egyértelműen kapcsolódik a kerülethez.

A XIX. kerület IVS-ét 2008. május 15-én elfogadta a kerületi Képviselőtestület (357/2008) és 2008. október 21-én módosította (666/08).

VI.1.20 XX. kerületi IVS

Dinamikusan fejlődő kerület, ahol a Duna parttal kapcsolatos fejlesztések illeszkednek a fővárosi prioritásokba.

A hosszútávú jövőkép főbb célkitűzései:

- Zöld előváros – kertváros,
- Rendezett városkép – kiépített infrastruktúra,
- Helyzeti előnyök, regionális kereskedelmi – szolgáltatási központ,
- Biztonságos város – szociális biztonság,

- Minőségi szolgáltatások – javuló életminőség,
- Lokálpatrióta polgárok – polgárbarát intézmények,
- Rekreációs övezetek – aktív pihenés.

A jövőkép elérése érdekében megfogalmazott stratégiák az alábbiak:

- I. Prioritás: Közbiztonság
- II. Prioritás: A gazdasági környezet fejlesztése
- III. Prioritás: Városfejlesztés
- IV. Prioritás: Színvonalas intézményrendszer
- V. Prioritás: Sport és rekreáció
- VI. Prioritás: Hatékony, polgárbarát Önkormányzat és Polgármesteri Hivatal

Akcióterületek:

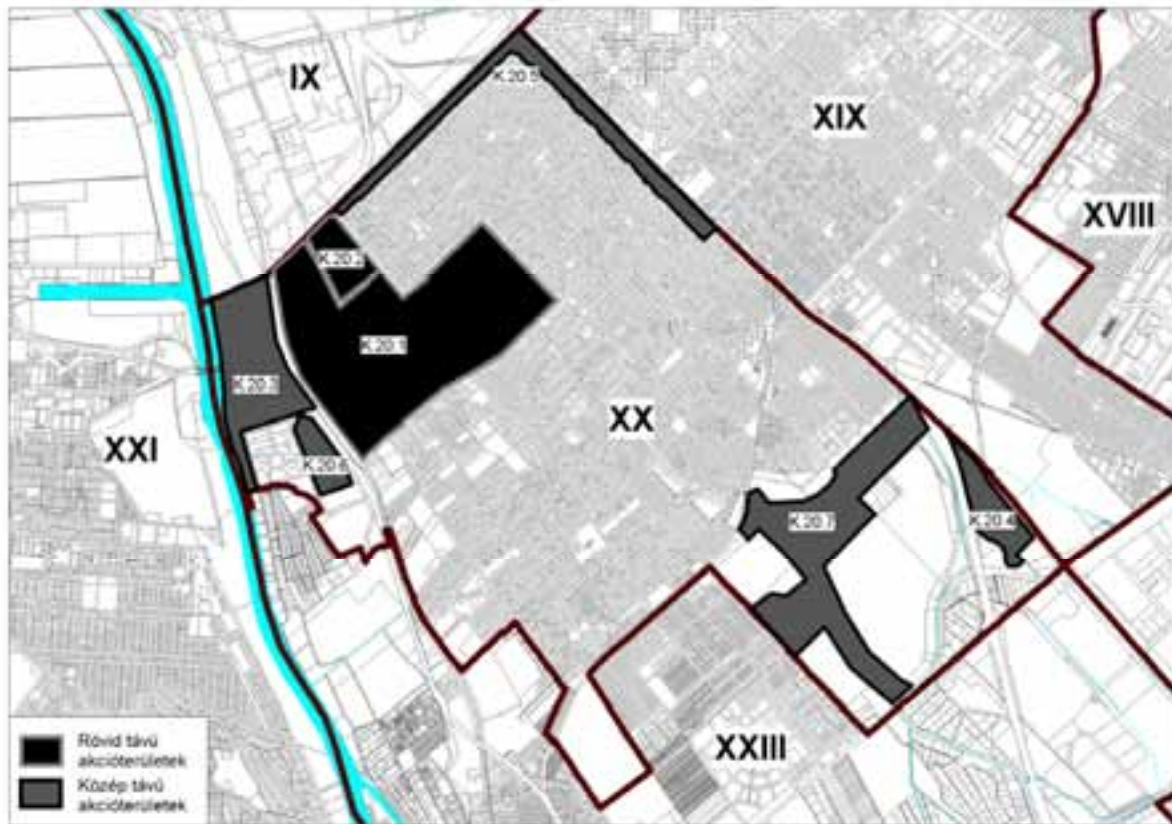
K.20.1	Kerületi központ – városközpont*
K.20.2	Lakótelepi szociális városrehabilitációs akcióterület*
K.20.3	Kisduna-part akcióterület
K.20.4	Nagykőrösi út – Szentlőrinci út melletti területek
K.20.5	Határ út – Nagykőrösi út menti terület
K.20.6	Zodony utcai Sportcentrum
K.20.7	Kiserdő akcióterület

A fejlesztési szándékok nagyrészt megfelelnek a fővárosi keretterveknek, részletekben még pontosítások szükségesek.

A dokumentum a fővárosi stratégiai tervekhez való kapcsolódásokkal nem foglalkozik. Ennek ellenére a stratégia tematikus céljai több ponton kapcsolódnak a Podmaniczky Programhoz, a Dél-budapesti projekttérség fejlesztései érintik a kerületet.

A XX. kerület IVS-ét elfogadta a kerületi Képviselőtestület.

26 ábra: A XX. kerületi akcióterületek



VI.1.21 XXI. kerületi IVS (Csepel)

Dinamikusan fejlődő kerület, ahol az Észak – Csepeli fejlesztések, a Duna part, valamint a közlekedés kiemelt fővárosi kapcsolódási pont.

A stratégia átfogó célja, hogy a kerület társadalmi-gazdasági szerkezete fejlődjön, emellett önálló identitással rendelkező térségi központtá váljon. A kerület középtávú (7-8 éves időtávú) stratégiai céljai:

- Magasabb hozzáadott értékkel bíró, innovatív tevékenységet végző gazdasági szervezetek térnyerése,
- A tradicionális ipar korszerűsödése, hatékonyságának növekedése,
- A kereskedelem és szolgáltatás részarányának növelése,
- A helyi lakosság jövedelemtermelő képességének javulása,
- Erősebb gazdasági bázissal rendelkező társadalmi rétegek letelepülése a kerületben,
- Területi szegregáció megelőzése,
- Társadalmi esélyegyenlőség megteremtése,
- A városi szolgáltatások minél teljesebb körének kiépülése,
- Kereskedelmében, szolgáltatásaiban megújult kerületközpont, intermodális megoldásokkal,

- Egységes városi szerkezet kialakulása, különös tekintettel a jelenleg be nem épített területeken történő fejlesztésekre,
- A terület külső megközelíthetőségének javulása,
- A lakótelepi életkörülmények javulása, különös tekintettel a társadalmilag leromlással fenyegetett lakótelepekre.

Akcióterületek:

K.21.1	Ady lakótelep*
K.21.2	Városcsúcs*
K.21.3	Észak-Csepel (Szigetcsúcs-kelet)
K.21.4	„Csepel SC” sportterület
K.21.5	Ráckevei-Soroksári Duna-ág menti területek
K.21.6	Csepel-Háros külterület
K.21.7	Csepel Ófalu-nyugat

27 ábra: A XXI. kerületi akcióterületek



A fejlesztési szándékok nagyrészt megfelelnek a fővárosi keretterveknek, részletekben még pontosítások szükségesek.

A dokumentum megállapítja, hogy a külső kerületek közül Csepel kapcsolódik a legtöbb ponton Budapest Középtávú Fejlesztési Koncepciójához. A Dél-Budapesti projektterület a főváros kiemelt térségei közé tartozik, Csepel közlekedés fejlesztése ugyancsak illeszkedik a fővárosi tervekhez, a gazdaságfejlesztés, mint kitűzött horizontális cél megegyezik a PP idevonatkozó prioritásával.

A XXI. kerület IVS-ét 2008. május 15-én elfogadta a kerületi Képviselőtestület (356/2008).

Gyorsan fejlődő peremkerület, ahol a dinamikus gazdaság megteremtése létszükséglet. A főváros támogatja az alközponti fejlesztéseket.

A stratégia átfogó célja, hogy a természeti és a társadalmi környezettel összhangban, fenntartható módon fejlődő, lakóinak megfelelő életminőséget biztosító kerület legyen, amely ellátja Budapest délnyugati kapujának szerepét is.

A középtávú, tematikus célok:

- a fejleszthető szerkezetű, tagolt város építésére,
- az erős és fejlődőképes helyi gazdaság kiépítésére,
- a környezetvédelem erősítésére

vonatkoznak.

Akcióterületek:

Településrész központok fejlesztése*	
K.22.1	Budafok központ rehabilitációja*
K.22.2	Nagytétény központ és a Duna part II. fejlesztése*
K.22.3	A Campona üzletközpont térségében Budatétény városközpontjának megerősítése*
A turisztikai vonzerő fejlesztése	
K.22.4	A történelmi negyed rehabilitációja
K.22.5	A budafoki Borhegy fejlesztése
A természeti környezet rekreációs hasznosítása	
K.22.6	Hárosi öböl, sziget, Hunyadi laktanya rekreációs és természetvédelmi szempontú hasznosítása
Helyi gazdasági fejlesztés:	
K.22.7	Epres kert hasznosítása

28 ábra: A XXII. kerületi akcióterületek



A fejlesztési szándékok nagyrészt megfelelnek a fővárosi keretterveknek, részletekben még pontosítások szükségesek.

A Podmaniczky Program alapján a főváros prioritásai között szerepel a térségi és regionális kapcsolatok erősítése és a döntési rendszerbe való integrálása. E prioritás célja a valóságban is létező területi egymásrautaltság intézményi kifejezése, a térségi, regionális kapcsolatok erősítése és döntési rendszerbe integrálása. A térségi prioritás önálló programjai arra koncentrálnak elsősorban, hogy a regionális együttműködésnek megalapozott, folyamatosan működtetett intézményrendszere alakuljon ki a konszenzussal létrehozott koncepciók mentén. Az anyag Budapest korábbi stratégiai dokumentumaival a Városfejlesztési Koncepció szintjén foglalkozik (8.old.). Ez a dokumentum a kerületet a főváros egyik fejlesztési területeként kezelte, különös tekintettel a Duna part, a kerületi központ, valamint a budai fonódó villamoshálózat fejlesztésére.

(fejleszthető szerkezetű, tagolt város építése, erős és fejlődni képes helyi gazdaság, környezetvédelmi problémák mérséklése, a természet rehabilitációja) megegyeznek a megfelelő fővárosi célokkal.

Az XXII. kerület IVS-ét elfogadta a kerületi Képviselőtestület.

VI.1.23

XXIII. kerületi IVS

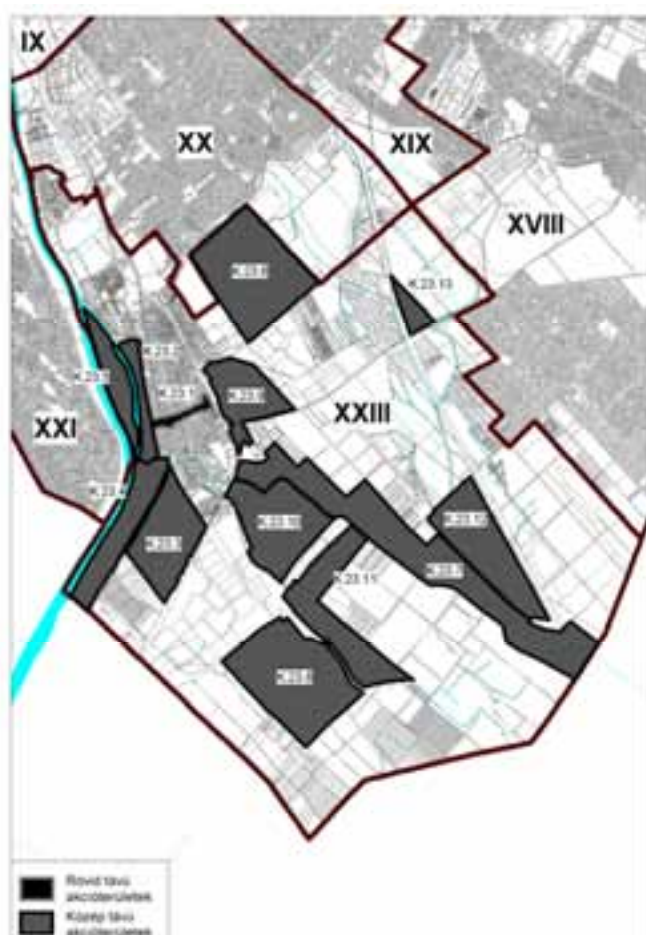
Dinamikusan fejlődő kerület, ahol a perem jellegből adódó hátrányok (közlekedés, munkahelyteremtés) a fő cél.

Az IVS stratégiai célkitűzései a következők:

- a kisvárosi jelleg megőrzése,
- a közszolgáltatások fejlesztése,
- a lakosságszám bővítése,
- jobb közlekedés

Akcióterületek:

K.23.1	Soroksári központ: funkcióbővítő rehabilitáció*
K.23.2	Soroksári Duna part: közterület rendezés
K.23.3	Orbán hegy: fejlesztési előkészítés
K.23.4	Apostol-hegy
K.23.5	Molnár sziget: sport, szabadidő, zöldfelületi fejlesztések
K.23.6	Újtelep: lakóterületi fejlesztések
K.23.7	Gyáli-patak
K.23.8	Farkas hegyi dűlő: munkahely fejlesztések
K.23.9	Szamaránszki dűlő
K.23.10	Vár-hegy dűlő
K.23.11	M0 déli területész
K.23.12	Péteri-major gazdasági terület
K.23.13	M5-ös Nagybani piac menti fejlesztési terület



29 ábra: A XXIII. kerületi akcióterületek

A fejlesztési szándékok nagyrészt megfelelnek a fővárosi keretterveknek.

A fenti akcióterületek közül a 11-13. számúak kijelölése akadályba ütközik, mivel a területek beépítésre szánt területté való átminősítésére a magasabb szintű jogszabályok (Országos Területrendezési Terv - OTT, Budapesti Agglomeráció Területrendezési Terve – BATT) nem nyújtanak lehetőséget. Így a kerületi IVS-ben feltételezett TSZT, illetve FSZKT módosítást nem lehet számításba venni.

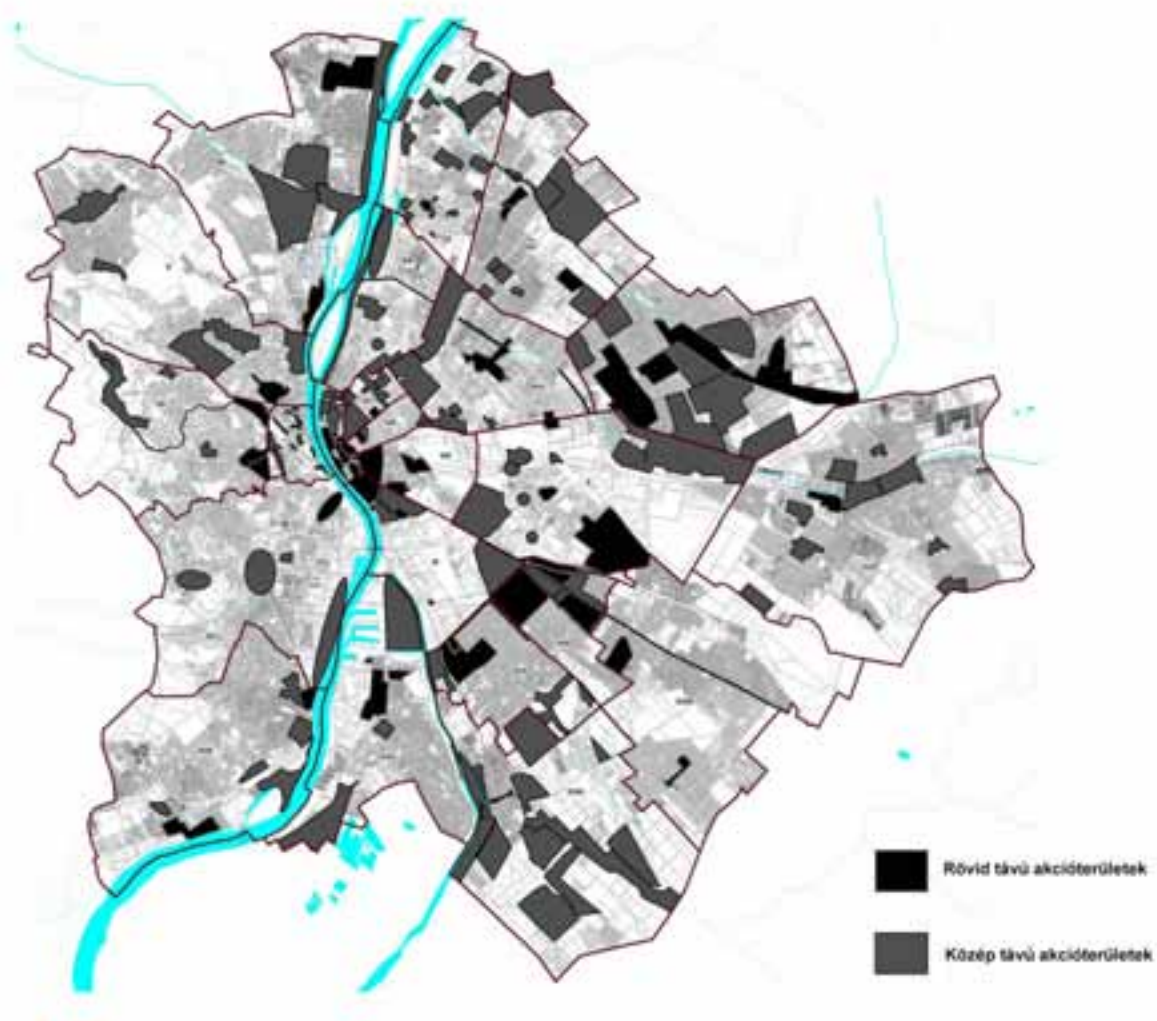
A dokumentáció hivatkozik a Podmaniczky Programnak való megfelelésre. A PP felülvizsgálatában szereplő kiemelt fejlesztési térségek közül Soroksárt a Dél-budapesti projektterület fejlesztései érintik. Ezen kívül az anyag a Gyáli patak tervezett revitalizációja kapcsán a városi zöldterületek és zöldfelületi elemek fejlesztése tematikus célhoz is kötődik.

Az XXIII. kerület IVS-ét 2008. május 20-án elfogadta a kerületi Képviselőtestület (248/2008).

VI.2. Az akcióterületek összesített ábrázolása

Az alábbi ábrán a kerületi akcióterületek összesített ábrázolása látható.

41 ábra: Kerületi akcióterületek



VI.3. A kerületi és a fővárosi IVS-ek illeszkedése

Az egyes kerületek IVS-ekben megjelenő célrendszer összefoglalása nem könnyű feladat, hiszen a kerületek stratégiai céljai meglehetősen szerteágazóak. Ezenfelül, a célok sokszor indirekt módon, leggyakrabban az akcióterületek definiálásán keresztül kerülnek kifejezésre. Mindazonáltal, alaposabb analízis után úgy találtuk, hogy ezek a célok – eltérő megfogalmazásban ugyan – de határozottan konvergálnak néhány gondolatkör irányába. Úgy találtuk, hogy ezek a célok jól strukturálhatóak a fővárosi IVS által megfogalmazott prioritások szerint. Ennek eredményét az alábbi táblázatban foglaltuk össze. Természetesen, mint minden összefoglaló, ez is némiképp leegyszerűsítő, de mindazonáltal úgy véljük, a táblázat jól tükrözi a kerületi törekvések eredőjét.

12 táblázat: a kerületi IVS-ek viszonya a fővárosi prioritásokhoz

kerület	DINAMIKUS GAZDASÁG	INTEGRÁLT KÖZÖSSÉG- CENTRIKUS KÖZLEKEDÉS	VONZÓ VÁROSI KÖRNYEZET	KÖRNYEZET- TUDATOS BUDAPEST	KULTURÁLIS ÉRTÉKTEREM TÉS	GONDOS- KODÓ BUDAPEST	PARTNERSÉG BEN A RÉGIÓVAL
I		X	X	X	X		
II	X	X	X	X	X	X	
III	X	X	X		X		
IV	X	X	X	X			
V	X		X				
VI	X		X		X		
VII	X		X				
VIII	X		X			X	
IX	X	X	X	X			
X	X	X	X	X		X	
XI	X			X		X	
XII	X		X	X	X	X	
XIII	X		X			X	
XIV	X	X	X	X			
XV	X	X		X		X	X
XVI	X	X	X			X	
XVII		X	X			X	
XVIII	X		X			X	X
XIX	X			X		X	
XX	X		X	X		X	
XXI	X	X	X			X	
XXII	X	X	X	X			
XXIII	X	X	X				

A fővárosi IVS-ben definiált prioritások közül kettő különösen nagy hangsúlyt kapott a kerületi IVS-ekben. Ezek az alábbiak:

- A "Dinamikus gazdaság" prioritásban megfogalmazott elvek – két kerület kivételével - az összes kerületi IVS-ben megjelent. (21/23)
- A "Vonzó városi környezet" prioritást a vizsgált IVS-ek döntő többsége szintén hangsúlyos elemként kezelte (20/23)

Az alábbi prioritásokat sok kerület látja stratégiai feladatként (ca. a kerületek fele), de már korántsem ilyen egyöntetűen:

- A "Gondoskodó Budapest" prioritás céljai a kerületi IVS-ek több mint felében határozott igényként definiálódnak (13/23)

- A "Közösségcentrikus közlekedés" prioritásba tartozó célok szintén 13 kerületben definiálódtak, mint fontossággal bíró és megoldást igénylő feladatként (13/23)
- A "Környezettudatos Budapest" prioritásban összefoglalható gondolatok 12 kerület IVS-ében jelentek meg célként (12/23)

Két területet feltűnően kevés kerületi IVS jelölt meg stratégiai célként, itt tapasztalható leginkább eltérés a kerületek szemlélete és a fővárosi stratégiai prioritások között:

- A "Kulturális értékteremtés" prioritás szempontjai csak négy kerület stratégiájában jelenik meg, ami - különösen a Dinamikus gazdaság prioritás gyakori említettségének fényében – némiképp meglepő (5/23)
- A "Partnerségben a régióval" prioritás, azaz a városhatáron túlnyúló, metropolizációs folyamatot elősegítő partnerség csupán két kerületben került be a stratégiai célok közé (XV és XVIII) holott ez egyik feltétele a főváros jövőbeli európai versenyképességének. Ezen felül a horizontális (többi kerülettel való) vagy vertikális (fővárosi) együttműködés igénye szintén ritkán és kis hangsúllyal jelent meg a dokumentumokban. (2/23)

Érdekes az IVS-ek célrendszerét olyan szempontból is elemezni, hogy mennyire esnek egybe a Futurbia program során (IV.3 fejezet) a lakosság által megfogalmazott célokkal, azaz a „társadalmi kereslettel”. Nem meglepő, hogy az összecsengés erős, különösen a vonzó városi környezet / lakható város jelenik meg hasonlóan erős hangsúllyal mindkét célrendszerben. Talán egyetlen olyan elem van, amely a Futurbia társadalmi párbeszéd során határozottan artikulálódott, míg a kerületi IVS-ekben kevésbé hangsúlyos; ez a **hatékony városirányítás** iránti igény, mely nem, mint önmagáért való cél, hanem mint a fenti célok eléréséhez nem nélkülözhető eszköz jelenik meg a lakosság elvárásai között.

Konklúziók

A kerületi IVS-ek többsége átgondolt, jól megszerkesztett és reális célokat maga elé tűző dokumentum. Látható, hogy a kerületi célrendszerekből – egybevágoan a lakosság igényeivel - az „élhetőség” rajzolódik ki legfőbb prioritásként. Az ezzel összhangban megjelenő decentralizáció valamint a lokális identitások iránti növekvő igény szintén meghatározó közös vonulata az IVS-eknek.

Tekintve a kerületi önkormányzatok hatáskörét, eszközeit és jellegét, helyesnek tekinthető, hogy a kerületi IVS-ek alapvetően a **helyi problémáik megoldását** célozzák. Sok kerület tekinti feladatának a gazdaság élénkítését, a helyi munkaerőpiaci helyzet megoldását, holott ez a kerületek eszközrendszerével meglehetősen nehezen megoldható feladat.

Jellemző, azonban, hogy ezeket a célokat a kerületet zárt egységként (szinte önálló kisváros-szerűen) kívánják elérni és szembeötlő a „határon átnyúló,” és főként az integrált programok, akcióterületek hiánya. Ebben kiemelkedő jelentőségű a fővárosi és a kerületi IVS-ek összhangjának biztosítása, hogy azok egymásra épülve, a szubszidiaritás elvének megfelelően, egymást erősítve kerüljenek kialakításra. Ezzel egybevág a kerületi IVS-ek készítésének folyamata is, ahol kevésbé volt jellemző a többi kerülettel, ill. a fővárosi Önkormányzattal való konzultáció (amennyiben volt, ez tipikusan a kész IVS elküldésében merült ki). Ennél is kisebb súllyal szerepeltek a fővároson kívüli régiós szervezetekkel, ill. önkormányzatokkal való konzultációk illetve kooperáció. Ezáltal régióból származható dinamika és az ehhez szükséges struktúrák kiépítése még nem jelenik meg kellő súllyal egyik IVS-ben sem.

Mindazonáltal elmondható, hogy a fővárosi Integrált Városfejlesztési Stratégiában megfogalmazott célrendszer integrálja a térség fejlesztési elképzeléseit, miközben a definiált prioritások visszatükröződnek a kerületi stratégiákban, továbbá, hogy a kerületek által javasolt programok és akcióterületek döntő többségükben támogathatóak (a kevés kivételt jeleztük az egyes kerületeknél) és sok közülük erős szinergiával bír a javasolt fővárosi projektekkel (ld. VIII. fejezet).

A fentiekből logikusan következik, hogy a fejlesztések dinamikájának növeléséhez elengedhetetlenül szükséges a kerületek közötti, valamint a kerületek és a főváros, ill. az agglomerációs övezet közötti dialógus erősítése és az ehhez szükséges intézményi keretek megteremtése. A kooperációra való ösztönzés (sőt, kényszer) nagymértékben elősegítené a párhuzamosságok kiszűrését, a folyamatok meggyorsítását főképp a hatékonyság növelését.

Kirajzolódik ezen felül egy kívánatos feladat- és munkamegosztás a kerületek és a főváros önkormányzata között. Ez az alábbiakban foglalható össze.

- **Kerületi feladat**nak tekinthető a helyi környezet élhetővé, vonzóvá tétele (ezen belül elsősorban a helyi identitású városközpontok fejlesztése) valamint az ehhez szükséges kulturális, szociális és környezetvédelmi programok és a helyi munkaerőellátás biztosítása. Helyi feladat a helyi jellegű infrastrukturális programok és közszolgáltatások biztosítása, különösen a közép- és alapfokú szolgáltatás és humán infrastruktúra hálózat egyenletes, minden településrészt szolgáló kialakítása.
- **Fővárosi feladat** a fentiek végrehajtásához szükséges makro-infrastruktúra (közlekedés, közmű stb.), valamint jogszabályi háttér létrehozása. Szintén fővárosi feladat az olyan "horizontális" programok inicializálása és végrehajtása melyek vagy egységes megközelítést igényelnek (pl. parkolás, tömegközlekedési bérletek, hulladékgyűjtés stb.) vagy pedig hatásukban túlmennek a kerületi jelentőségükön (pl. Ferihegy, Központi Szennyvíztisztító stb.). Budapest feladata ezen kívül néhány olyan nagyberuházás kezdeményezése és előkészítése, melyek a főváros európai térben való pozicionálásának javításához szükséges (pl. Olimpia 2020, kulturális nagyberuházások stb.). A Főváros különösen fontos feladata az állami döntéshozói mechanizmussal való kapcsolat erősítése, hogy az állami ágazati döntések a fővárosi és kerületi IVS-ek célrendszerével és területfejlesztési elhatározásaival összhangban legyenek, kihasználva a jelentős méretű és hatású fejlesztések pozitív hatását.
- Elsősorban **állami feladat** azonban a gazdaságélénkítés (Dinamikus gazdaság prioritás). Ezért javaslatunk az, hogy a kerületek szűkös anyagi forrásait ne fókuszálják erre a feladatra. Szintén ide sorolandóak azok az infrastrukturális beruházások, melyek a főváros és az ország, ill. Európa többi részének kapcsolatát teremtik meg (pl. M0-ás körgyűrű befejezése, külvárosi gyorsvasút hálózat stb.).

Az IVS készítésének, folyamatának mintegy "melléktermékeként" megindult dialógus igen pozitív fejlemény és feltétlenül folytatandó (ehhez a kerületi és fővárosi IVS-ek szükségszerű felülvizsgálata és frissítése jó keretet ad) azonban e folyamat fenntartásához és különösen a fent részletezett munkamegosztás létrejöttéhez mihamarabb kívánatos lenne az Országgyűlés által egy ún. "Budapest-törvény" előkészítése és megalkotása.

VII. Fejlesztési prioritások és programok

Az alábbiakban az egyes fővárosi projektek kerülnek ismertetésre. Az egyes projektek a stratégiai fejezetben (V.2) meghatározott prioritások szerint vannak csoportosítva.

VII.1. Dinamikus gazdaság prioritás

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 főváros és a régió tudásvárosi funkcióinak erősítése	
1.1.1	Fejlesztési Pólus Program
Projekt rövid leírása:	Innovációs erőforrások fejlesztése, hálózatépítés (kormányzat- oktatás-kutatás), Tudásipari klaszterek és inkubátorok támogatása és transzferintézmények és innovációs központok létrehozásának koordinálása az uniós támogatású Budapesti Fejlesztési Pólus program keretében.
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	A Budapest Fejlesztési Pólus programnak 2006 végére a megvalósíthatósági tanulmánya, 2007 során pedig az egyes projektek kidolgozása történt, a Budapesti Vállalkozásfejlesztési Közalapítványon (BVK) keresztül. 2007 végén a Stratégiai Ellenőrző Bizottság (SEB) jóváhagyott 3 fejlesztési pólus programot, amelyek mentén a főváros innovációs erőforrásait koncentrálna (Öko Pólus; Medi Pólus; IT Pólus) A jóváhagyott programokból a Medi Pólus került benyújtásra 2008 áprilisában. A klaszterképzés is megindult, a Medi Pólus Klaszter hivatalosan megalakult. Brüsszeli döntésre a magyar főváros ad otthont az Európai Innovációs és Technológiai Intézet (EITI) székhelyének. Az EITI az európai innováció középontja lesz: feladata az Unió tudományos életének irányítása, a kutatás-fejlesztés, az oktatás és az innováció összefogása. 1. forduló: OBIK (orvosi, biotechnológiai innovációs központ) program, 1 000 mHUF támogatás, 2. forduló: beadás HI: dec. 1.
Finanszírozás:	A projekt fejlesztéseinek uniós támogatás alá bevonható becsült költsége 50 000 mHUF, ennek 0,02%-t kell fővárosi forrásból előteremteni.
Ütemezés:	Az 1. forduló Támogatási Szerződés 2009 tavasza Előkészítés 2008-ig, megvalósítás 2013-ig
Megvalósítás intézményrendszere:	1. forduló: ELTE, KPS Kft
Monitoring indikátorok:	Létrejött klaszterek száma (db), résztvevő cégek száma (db), klaszterben résztvevő cégek létszáma (fő)
Rizikófaktorok:	
1.1.2	Az „intelligens város”
Projekt rövid leírása:	Az infó-kommunikációs ágazat kulcsszereplőinek összefogásával létrehozott partnerség a mobil infó-kommunikációs újítások széleskörű bevezetésére. Ennek elsődleges területei a városi közigazgatás, a közellátás, a kultúra, valamint az üzleti- és közszolgáltatás (e-önkormányzat, F-PRO, Living Lab, 3D modell stb.)
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	Az „intelligens város” programelemhez kapcsolódóan, a Fővárosi Önkormányzat folyamatosan működtet 18 db. információs terminált (ezek 1/3 –a WIFI elérhetőségű), 2006 óta működtet hot spot-ot, folyamatosan nyújt szolgáltatásokat a Budapest Portálon (Fővárosi Rendeletár és Közlönyár, E-infoszabadság oldalak, Civil oldal stb.), működteti (2005 óta) a hatósági ügyek elektronikus ügyintézését támogató rendszert. 2007-ben befejeződött az Egészségügyi Információs Rendszer fejlesztése.

Finanszírozás:	A projektet alapvetően a magánszféra valósítja meg, így a volumene sem ismert. A Fővárosi Önkormányzat pénzügyi szerepvállalása középtávon megtérül.
Ütemezés:	Folyamatos
Megvalósítás intézményrendszere:	Fővárosi Önkormányzat és magánszféra
Monitoring indikátorok:	Információs terminálok száma (db), Hotspotok száma (db), adatforgalom (GB) Elektronikusan ügyintéztet esetek száma (db) Egészségügyi Információs Rendszer felhasználóinak száma (fő)
Rizikófaktorok:	Új információs terminálok telepítésére irányuló igény felmerülése

1.2 Szakképzés minőségi átalakítása	
1.2.1	Térségi Integrált Szakképző Központok (TISZK) kialakítása
Projekt rövid leírása:	Szakképzés rendszerének piac-konform átalakítása. Továbbképzések, felnőttképzés, élethosszig tartó tanulás fejlesztése, gyakorlati képzőhelyek fejlesztése.
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	Ennek érdekében térségi integrált szakképző központok (TISZK) kialakításáról született közgyűlési döntés. 2008-ban két TISZK átadása már megtörtént. Ezeken felül további TISZK-ek megvalósításának az előkészítése is megkezdődött. A szakképzési szerkezetátalakításban 67 intézmény érintett a fővárosban. A 2008/2009-es tanév már az új szakképzési szerkezetnek megfelelően kezdődött el, szakképző osztályok tizenkét Térségi Integrált Szakképző Központban indultak.
Finanszírozás:	A jelenleg futó TISZK-ek költsége 8 000 mHUF, további 9 000 mHUF a javasolt újaké, összesen: 17 000 mHUF.
Ütemezés:	A projekt megvalósítása 2005 és 2008 között történik. A Támogatási Szerződés kötése: 2008. december 15-ig történik meg.
Megvalósítás intézményrendszere:	Térségi Integrált Szakképző Központok
Monitoring indikátorok:	Átadott TISZK-ek száma (db), érintett intézmények száma (db), képzésben résztvevő hallgatók száma (fő), a végzett hallgatók elhelyezkedési mutatója
Rizikófaktorok:	
1.2.2	Monitoring rendszer a munkavállalók versenyképességének folyamatos fenntartására
Projekt rövid leírása:	Olyan tudás-munkaerőpiaci monitoring rendszer bevezetése szükséges, amely folyamatosan és teljes körűen képes vizsgálni és előrejelezni a keresleti és kínálati oldal változásait, és elvégezni a szükséges stratégiai tervezést (a felső és középfokú oktatásban egyaránt).
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	A Fővárosi Önkormányzat oktatás-fejlesztési programjához tartozó szakmai információkat két forrás biztosítja. Egyfelől szabadon hozzáférhető szervezetek adatai, többek között a Kamarák és a különböző régiók jelentései. E tekintetben legfontosabb iránymutatást a Közép-Magyarországi Regionális Munkaügyi Központ nyilvános felmérései és előrejelzései szolgáltatják. Másfelől a már kidolgozott feltételrendszer alapján létrehozott Belvárosi TISZK és az Észak-Pesti TISZK, melyek várhatóan rendelkeznek saját Tanácsadó Testülettel, melyben a szakmákhoz tartozó cégek és vállalkozások vezető képviselői rendszeres véleményükkel és előrejelzéseikkel folyamatos helyzetképet nyújtanak az elvárásokról és lehetőségekről.
Finanszírozás:	Fővárosi pénzügyi szerepvállalást nem igényel, a projektet alapvetően az állami szféra valósítja meg, így a volumene sem ismert.
Ütemezés:	Folyamatos
Megvalósítás intézményrendszere:	Térségi Integrált Szakképző Központok
Monitoring indikátorok:	Elkészült jelentések száma (jelentés/év), vizsgálatba bevont cégek/személyek száma, jelentéseket felhasználók száma
Rizikófaktorok:	A stratégiai tervezést megnehezítheti, ha kevés a keresleti és kínálati oldal változásairól bejövő monitoring adat

1.3 Magyarország légi kapujának funkció- és szolgáltatásbővítése, elérhetőségének javítása

1.3.1	Ferihegyi repülőtér kötőtpályás megközelítése
Projekt rövid leírása:	A repülőtér kötőtpályás megközelítése a 3-as metró meghosszabbításával vagy a nagyvasút integrálásával, a ceglédi vonalból történő kiágaztatással.
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	2007. július 16-án átadták a Ferihegy vasúti megállót, ezzel létrejött a közvetlen vasúti összeköttetés a Nyugati pályaudvar és a Ferihegyi repülőtér 1-es terminálja között. A beruházást a vonalszakasz felújításának részeként ISPA és Kohéziós Alap forrásból finanszírozták. A továbbiakban szükséges az összeköttetés fejlesztése érdekében a gyorsvasúti vagy 3-as metró meghosszabbítása általi megközelítés előkészítését megkezdeni.
Finanszírozás:	Nem fővárosi kompetencia pénzügyi szempontból.
Ütemezés:	Előkészítés 2009, megvalósítás 2010-2012
Megvalósítás intézményrendszere:	A megoldástól függően BKV Zrt. vagy MÁV Zrt.
Monitoring indikátorok:	Kötőtpályás szolgáltatást igénybe vevő utasok száma (fő/év, ill. az összes utas %-ban), repülőtér forgalmának növekedése (fő/év, ill. járat/év), a repülőtérre való kijutás átlagos ideje (perc)
Rizikófaktorok:	A kötőtpályás megoldás nem szolgálja az elővárosi helyi forgalmat.
1.3.2	Ferihegyi fejlesztési térség
Projekt rövid leírása:	A repülőtér környezetének fenntartható fejlesztése Mo. pozíciójának megerősítése érdekében. A projekt bővebb kifejtését ld. a VIII. fejezetben.

1.4 A főváros turisztikai befogadóképességének javítása	
1.4.1	Városmarketing kialakítása, turisztikai- és régiómarketing fejlesztése
Projekt rövid leírása:	Budapesti Turisztikai Hivatal költségvetésének emelése, Látogatóközpontok, internet, promóciós eszközök, Budapest Kapu projekt, Tájékoztató és irányító táblák, Budapest turisztikai kártya. Szervezetfejlesztés, humán erőforrás-fejlesztés, közbiztonság növelése.
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	A turisztikai befogadóképesség javítása érdekében a városmarketing, turisztikai- és régiómarketing fejlesztése valósult meg. A BTH Budapesti Turisztikai Kht. új turisztikai arculatot vezetett be Budapest készülő városarculatához illeszkedve, 2007-ben. Promóció: A kiemelt célpiacokon (Spanyolország, Olaszország, Kína) kampányokkal, roadshow tevékenységekkel erősödött. Budapest részt vesz az Egyesült Államok piacát célzó, a Közép-Európai városok közös kampányában (Seven Stars of Central Europe) Kiemelt projekt volt a Budapest Winter Invasion. A Budapesti Karácsony Európa 10 legjobb vására közé került, 150 kulturális programmal és kapcsolódó rendezvényekkel egészítette ki a 600 ezres közönség élményét. A Tourinform irodákban jelentős szolgáltatásbővítés történt – internetes terminálok kihelyezése, ajándékboltok létesítése, új információs pontok létrehozása. Tájékoztató táblarendszer: 3 új típusú táblarendszer + turisztikai információs térképrendszer Website: www.budapestinfo.hu (17 nyelven), 3D GoogleEarth megjelenítéssel, 2007-ben 20 új kisfilm Kiadványok: Budapest Guide (17 nyelven 1 m pld), City Map (3 nyelven 1,2 m pld), Várséták (6 nyelven 100 e pld.) stb. Budapest Kártya: cél a forgalom 10%-os növelése A Studio Metropolitana Kht. koordinálásával megkezdődött Budapest arculatának kialakítása.
Finanszírozás:	A BTH 2008. Évi támogatása 450 000 ezer Ft. (a turisztikai feladatok finanszírozásában prioritást élvez) A BTH működési támogatását 2002. évtől a mindenkori idegenforgalmi bevételek Fővárosnál maradó része előző évhez viszonyított %-os növekedésével azonos mértékben indokolt növelni, de legalább 250 000 ezer Ft-ot biztosítani kell (1225/2001 (VI.28.) Kgy hat. szerint)
Ütemezés:	3 új típusú táblarendszer elhelyezése 2009-ig fejeződik be, a táblák cseréje és pótlása folyamatos Website frissítése folyamatos
Megvalósítás intézményrendszere:	Budapesti Turisztikai Hivatal + kerekasztal.
Monitoring indikátorok:	Turisták száma (fő/év), vendégéjszakák száma (fő/éjszaka), átlagos napi elköltött összeg (€/fő), weboldal látogatóinak száma (belépés), promóciós anyagok példányszáma (db)

Rizikófaktorok:	A globális válság miatt esetlegesen csökkenő turizmus
1.4.2	Budapest fürdőváros program
Projekt rövid leírása:	Műemlék fürdők fejlesztése, komplex szolgáltatásbővítéssel egybekötött programok megvalósítása, egészségturizmus fejlesztése. (Elsősorban PPP projektek keretében)
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	A Budapest fürdőváros program megvalósulásához a Széchenyi gyógyfürdő, Gellért fürdő és Lukács fürdő műemléki felújítása I. üteme az idén befejeződött.
Finanszírozás:	A 2006-tól jelentkező teljes becsült összeg 20 000 mHUF, ennek 5%-t (1 000 mHUF) kell fővárosi önkormányzati forrásból előteremteni.
Ütemezés:	Előkészítés 2008-ig, megvalósítás 2013-ig
Megvalósítás intézményrendszere:	Budapest Gyógyfürdői és Hévízei Rt.
Monitoring indikátorok:	Felújított fürdő (m2), fürdőlátogatók száma (fő/év), ágazat profitnövekménye (mHUF/év)
Rizikófaktorok:	
1.4.3	Budapesti konferenciaközpontok magánérés fejlesztéssel
Projekt rövid leírása:	Budapesti konferenciaközpontok létesítése, melyből egy legalább 5000 fő befogadására alkalmas.
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	A Tüskecsarnok kongresszusi központtá alakításához hamarosan sor kerülhet a Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zrt.-vel a beruházási szerződés megkötésére, ám a szükséges engedélyek megszerzése – többek közt a kerületi szabályozási terv módosítása – 7-8 hónapot vehet igénybe, az építkezés csak ezek birtokában kezdődhet. Az Atlantis Congress and Events Hall 4300 fős plenáris terme, valamint a további, 4500 fő befogadására alkalmas különtermei kialakításánál a technikára helyezik a hangsúlyt, és több rendezvénytípus befogadására is alkalmas lesz. A meglévő épülethez egy fogadócsarnokot, valamint egy négycsillagos, 200-300 szobás konferenciaszállodát terveznek. A beruházás összköltsége 8-8,5 milliárd forint közé tehető. További helyszínek vizsgálata szükséges, javasolható a Ferihegy térségének vizsgálata.
Finanszírozás:	Fővárosi pénzügyi szerepvállalást nem igényel, a projektet alapvetően a magánszféra valósítja meg.
Ütemezés:	Előkészítés: 2009, megvalósítás: 2010- 2012.
Megvalósítás intézményrendszere:	Előkészítés alatt
Monitoring indikátorok:	Összes konferenciaterület növekedése (m2), befogadóképesség növekedése (fő), rendezvények száma (db/év), résztvevők száma (fő/év)
Rizikófaktorok:	A magánbefektetők elállása a szerződéskötéstől
1.4.4	Nemzetközi Hajóállomás
Projekt rövid leírása:	A Nemzetközi Hajóállomás helyének és funkcióinak újragondolása, magánérés alapuló átépítése / áttelepítése.
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	A projekt jelenleg előkészítés alatt áll
Finanszírozás:	Fővárosi pénzügyi szerepvállalást igényelhet, de a befektetett tőkének középtávon meg kell térülnie. A projektet alapvetően a magánszféra valósítja meg, így a volumene sem ismert.
Ütemezés:	Előkészítés 2009-ig, megvalósítás 2012-ig.
Megvalósítás intézményrendszere:	Előkészítés alatt
Monitoring indikátorok:	Kikötések száma (kikötés/év), nemzetközi hajóforgalomban érkező látogatók száma (fő/év), intermodális kapcsolatok száma (db)
Rizikófaktorok:	

1.5 Budapest EU-határfőváros, elosztó szerepeinek kiépítése és logisztikai szerepkörének erősítése	
1.5.1	Budapest regionális és nemzetközi térség-szervező és kereskedelmi szerepkörének erősítése

Projekt rövid leírása:	Multilaterális hálózat kialakításával információs fórumokon közös stratégia kialakítása. A hálózat kiterjesztése gazdasági társaságokra, gazdasági köztestületekre, kamarákra, intézményekre, intézetekre, érdekképviselői-, társadalmi szervezetekre, valamint az Európai Unió és Magyarország – Budapest – relációjában létrejött uniós információs és szakmai szervezetekre.
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	A projekt jelenleg előkészítés alatt áll
Finanszírozás:	A 2006-tól jelentkező teljes becsült összeg 150 mHUF, ennek 20%-t (30 mHUF) kell fővárosi önkormányzati forrásból előteremteni.
Ütemezés:	Előkészítés alatt
Megvalósítás intézményrendszere:	Előkészítés alatt
Monitoring indikátorok:	Regionális szervezetekben való partnerség (db),
Rizikófaktorok:	
1.5.2	Gazdasági kapcsolatok fejlesztése a közép-magyarországi régió és a tagországok között
Projekt rövid leírása:	A közép-magyarországi régió egységes gazdaságfejlesztési stratégiájának kidolgozása és megvalósítása.
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	A projekt jelenleg előkészítés alatt áll
Finanszírozás:	A 2006-tól jelentkező teljes becsült összeg 350 mHUF, ennek 5%-t (17,5 mHUF) kell fővárosi önkormányzati forrásból előteremteni.
Ütemezés:	Előkészítés alatt
Megvalósítás intézményrendszere:	Előkészítés alatt
Monitoring indikátorok:	Megkötött együttműködések száma (db)
Rizikófaktorok:	
1.5.3	Budapest kezdeményezése eurorégió(k)ban való részvételre, illetve új eurorégió kialakítására
Projekt rövid leírása:	Budapest regionális szerepkörének erősítése létező eurorégiókban való aktív részvétellel, új eurorégió kialakításával. A főváros nemzetközi súlyát és regionális pozícióját az irányító, elosztó és transzfer funkciók Budapestre vonzásával, megtelepedésének támogatásával szükséges növelni. Kiemelten támogatandó a Budapest geopolitikai helyzetéből (Balkáni kapuváros, közvetítőváros a közép-európai magtér és keleti integrációs perem között) adódó stratégiai jelentőségű regionális térszervező tevékenységek, mint például a Budapest-központú tudáscsere folyamatok elősegítése. Kiemelt figyelem szükséges a Budapest-központú tér természetes térszervező eleme, a Duna szimbolikus (összekötő) jelentőségének kiaknázásához.
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	2008-ban második alkalommal került Budapestre megrendezésre a Duna-völgy városi és regionális közösségeinek, befektetőinek kulturális és fejlesztői együttműködési platformja, a DunaLog konferencia. Az éves találkozók megszervezésével Budapest térszervező és tudástranszfer szerepek felvállalásával pozícionálta magát a délkelet-európai EU és nem EU-tag országok piacán. Budapest a formálódó Duna Régió aktív támogatásával – azaz azáltal, hogy teret és intézményi keretet ad a Duna-völgy városi és regionális aktorainak önszerveződő, hálózatosodást és integrációt szolgáló tevékenységeinek – saját stratégiai központi szerepét erősítette.
Finanszírozás:	A 2006-tól jelentkező teljes becsült összeg 200 mHUF, ennek 30%-t (60 mHUF) kell fővárosi önkormányzati forrásból előteremteni.
Ütemezés:	2008. december: nemzetközi fórumon (DunaLog Workshop) a térségi város és regionális partnerek bevonásával kerül meghatározásra a Duna Kooperációs Program 2009. évi munkaterve 2009: megalakul a Duna Menti Városok és Régiók Tanácsa, valamint létre jön az intézményesített Duna Régió 2009-2013: a Tanács és a Régió feladata egy egységes stratégiai jövőkép és program konszenzusos kidolgozása, Duna-menti nemzetközi jelentőségű projektek előkészítése és programozása, a regionális befektetési piac dinamizálásának elősegítése, illetve az európai döntéshozói központokban a Duna Régió érdekképviselésének biztosítása 2013-tól a Duna Régió Európa keleti fejlődési tengelyeként jelenjen meg az integrációban.
Megvalósítás	2009-ben létrejön a Duna Menti Városok és Régiók Tanácsa, valamint az intézményesített Duna

intézményrendszere:	Régió; rendszeres évi ülésezés; operatív munkacsoport Budapesten
Monitoring indikátorok:	A multilaterális elveknek megfelelően a Tanács és a Régió munkájában részt vevő aktorok száma (db).
Rizikófaktorok:	A Délkelet-Európai Régió pályázati forrásai nem biztosítják az intézményrendszer létrehozásához szükséges közösségi támogatást; Pozsony Bécs által sugallt kezdeményezései középtávon az osztrák érdekek dominanciáját eredményezik a délkelet-európai térségben
1.5.4	A főváros és régiója logisztikai potenciáljának növelése
Projekt rövid leírása:	A logisztikai szolgáltatók érdekének képviselője különböző fórumokon, a magánberuházások támogatása szabályozási eszközökkel. (BILK, Ferihegy, Szabadkikötő, Harbour Park)
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	A projekt jelenleg előkészítés alatt áll
Finanszírozás:	Fővárosi pénzügyi szerepvállalást nem igényel, a projektet alapvetően a magánszféra valósítja meg, így a volumene sem ismert.
Ütemezés:	Előkészítés 2008-ig, megvalósítás 2012-ig
Megvalósítás intézményrendszere:	Előkészítés alatt
Monitoring indikátorok:	Logisztikai terület a régióban (m2)
Rizikófaktorok:	A térség infrastruktúra (különösen szennyvízelvezetés) hiány miatti késés.

1.6 A kis- és középvállalkozások versenyképességének elősegítése, elsősorban a technológia-intenzív iparágak és a húzóerőt jelentő klaszterek vonatkozásában	
1.6.1	Mikrohittel és a Mikrohittel Plusz program folytatása
Projekt rövid leírása:	A Mikrohittel Program célja a kisvállalkozások támogatása pénzügyi segítségnyújtással és tanácsadással, elsősorban azon a speciális területen, ahol a kisvállalkozások igényeit a kereskedelmi bankok jelenleg nem tudják kielégíteni. A támogatás másik célja, hogy e vállalkozások mihamarább a kereskedelmi bankok ügyfeleivé váljanak. A program a Fővárosi Önkormányzat, az MFB Rt. támogatásával és a BVK közreműködésével zajlik.
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	A kis- és középvállalkozások versenyképességének elősegítése elsősorban a technológia-intenzív iparágak és a húzóerőt jelentő klaszterek vonatkozásában kívánatos. A mikro-vállalkozásokat célzó Mikrohittel és a Mikrohittel Plusz program 2007-ben is elérhető volt az Magyar Fejlesztési Banknál (MFB), a Budapesti Vállalkozásfejlesztési Közalapítvány közreműködésével. A kisvállalkozások számára a Budapest Kisvállalkozói Hittel és az Új Magyarország Kisvállalkozói Hittel érhető el. A BVK 2005-ben indította el „A KKV-k versenyképességének javítása, fejlődésük elősegítése” című projektjét, amelynek fő célja egy integrált szolgáltatást nyújtó, modern vállalkozói innovációs központ kialakítása. A BVK Budapest területére egy kb. 20 milliárd forintos hitelalapot kíván létrehozni, ami 2007-2013 között közel 2000 fejlesztés finanszírozására nyújt lehetőséget. Az innovációs központ kialakítása 2005-2006-ban megkezdődött.
Finanszírozás:	A Fővárosi Önkormányzat pénzügyi szerepvállalását nem igényli, a programot a BVK bonyolítja le.
Ütemezés:	Folyamatosan
Megvalósítás intézményrendszere:	BVK
Monitoring indikátorok:	Igénybevevők száma (fő/cég/év), kihelyezett hitel összege (mHUF)
Rizikófaktorok:	
1.6.2	A kis- és középvállalkozói kört segítő beszállítói program
Projekt rövid leírása:	A BVK által működtetett ingyenes adatbázis továbbfejlesztése, mely a KKV-k és a nagyvállalatok közti kapcsolattfelvételt segíti elő.
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	Elsősorban a kis- és középvállalkozói beszállítói kört segítő beszállítói program. Már 6 éve működik, 420 KKV-t tartalmaz, külföldi partnerkapcsolatokat erősíti. A BVK Beszállító Integrátor Rendszer (BIR) néven online beszállítói adatbázist működtet, amelynek célja a nagyvállalatok és KKV-k, illetve KKV-k egymás közötti kapcsolatépítésének elősegítése.
Finanszírozás:	Fővárosi pénzügyi szerepvállalást nem igényel, a projektet alapvetően a magánszféra valósítja meg, így a volumene sem ismert.

Ütemezés:	Folyamatosan
Megvalósítás intézményrendszere:	BVK
Monitoring indikátorok:	Az adatbázis felhasználóinak száma (fő), adatlekérések száma (lekérés/év)
Rizikófaktorok:	
1.6.3	A Fővárosi Önkormányzat segítsége információnyújtásban, kiállítások, szakmai rendezvények szervezésében
Projekt rövid leírása:	A Főváros és partnerintézményei (pl. BVK, Studio Metropolitana Kht.) mediátorszerepének erősítése.
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	Eddigi aktivitás: INDUSTRIA 15 - Nemzetközi ipari szakkiállítás, Shanghai üzleti delegáció, Mike Moncrief, Fort Worth polgármester, johannesburgi üzleti delegáció, LOTUS - Enerji cég képviselői, Henan MFB Napok 2008.
Finanszírozás:	A 2006-tól jelentkező teljes becsült összeg 1 600 mHUF, ennek 5%-t (60 mHUF) kell fővárosi önkormányzati forrásból előteremteni.
Ütemezés:	Folyamatosan
Megvalósítás intézményrendszere:	A Főváros és partnerintézményei (pl. BVK, Studio Metropolitana Kht.)
Monitoring indikátorok:	Kiállítások száma (rendezvényszám/év)
Rizikófaktorok:	

VII.2. Közösség-centrikus közlekedés prioritás

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

2.1 A környezetbarát közlekedés fejlesztése	
2.1.1	4-es metró I. szakasz kiépítése
Projekt rövid leírása:	Kelenföld - Baross tér vonalszakasz megépítése a kapcsolódó felszínrendezési munkákkal, mélygarázs építésekkel.
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	A 4-es metró megépítése a Fővárosi Önkormányzat legnagyobb és legköltségesebb projektje. A metró I. szakasza kivitelezési munkáinak az eredményei már láthatóak. Folyik a vonali alagútúrás és folyamatosan épülnek a metróállomások szerkezetei.
Finanszírozás:	A projekt teljes költsége 360,000 mHUF.
Ütemezés:	Megvalósítás 2011-ig.
Megvalósítás intézményrendszere:	DBR Metró
Monitoring indikátorok:	Új vonalak hossza (km), igénybevevők utasok száma (forgalomszámlálási adatok alapján, fő/év)
Rizikófaktorok:	A tervezés és kivitelezés késése.
2.1.2	4-es metró II. szakasz kiépítése
Projekt rövid leírása:	A II-es (Baross tér - Bosnyák tér) szakasz építése.
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	A Baross tér és a Bosnyák tér közötti szakaszra a vasúthatósági létesítési engedély kiadása a közelmúltban megtörtént.

Finanszírozás:	A projekt teljes költsége 225,000 mHUF.
Ütemezés:	Előkészítés 2009-ig, megvalósítás 2012-ig.
Megvalósítás intézményrendszere:	DBR Metró
Monitoring indikátorok:	Új vonalak hossza (km), igénybevevők utasok száma (forgalomszámlálási adatok alapján, fő/év)
Rizikófaktorok:	
2.1.3	4-es metró III. szakasz kiépítése
Projekt rövid leírása:	A III-as (Kelenföld - Virágpiac) szakasz előkészítése.
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	Előkészítés alatt
Finanszírozás:	Az Európai Unió támogatás forrásbiztosítása. A kivitelezés késése.
Ütemezés:	Előkészítés 2010-ig, megvalósítás a programidőszak vége után.
Megvalósítás intézményrendszere:	DBR Metró
Monitoring indikátorok:	Új vonalak hossza (km), igénybevevők utasok száma (forgalomszámlálási adatok alapján, fő/év)
Rizikófaktorok:	Jelenleg nem képezi a törvény tartalmát. Állami és Európai Unió forrásbiztosítás.
2.1.4	Észak- Déli Regionális Gyorsvasút (5-ös metró) I. ütem
Projekt rövid leírása:	Az Észak- Déli Regionális Gyorsvasút (5-ös metróvonal) I. ütem (Békásmegyer – Szentendre közötti szakasz rekonstrukciója).
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	Elkészült az Észak- Déli Regionális gyorsvasút megvalósíthatósági tanulmánya.
Finanszírozás:	A teljes becsült összeg összesen 50 000 mHUF. Az összeg 10%-t kell fővárosi önkormányzati forrásból előteremteni.
Ütemezés:	Előkészítés 2009-ig, megvalósítás 2013-ig.
Megvalósítás intézményrendszere:	FPH Közlekedés Üo, BKV
Monitoring indikátorok:	Új vonalak hossza (km), igénybevevők utasok száma (forgalomszámlálási adatok alapján, fő/év)
Rizikófaktorok:	
2.1.5	Észak- Déli Regionális Gyorsvasút (5-ös metró) II. ütem
Projekt rövid leírása:	A meglévő HÉV vonalakat összekötő mélyvezetetésű szakasz, különösen a Csepel/Pesterzsébet – Astoria szakasz építésének előkészítése.
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	Elkészült az Észak- Déli Regionális gyorsvasút megvalósíthatósági tanulmánya.
Finanszírozás:	8 md HUF az előkészítésre (a 165 000 mHUF-os teljes projektérték 5%-a)
Ütemezés:	Előkészítés 2010-ig, megvalósítás a programidőszak vége után.
Megvalósítás intézményrendszere:	FPH Közlekedés Üo, BKV
Monitoring indikátorok:	Új vonalak hossza (km), igénybevevők utasok száma (forgalomszámlálási adatok alapján, fő/év)
Rizikófaktorok:	Függvénye a 2020-as olimpiai kandidálásnak.
2.1.6	A 2-es metró felújítása és járműállomány fejlesztése
Projekt rövid leírása:	Metróvonal korszerűsítése járműállomány-cserével az átjárhatóság szempontjait szem előtt tartva.
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	A kelet-nyugati metróvonal rekonstrukciója 2007 decemberére befejeződött. Járműpark modernizálása folyamatban van.
Finanszírozás:	Előkészítés alatt
Ütemezés:	A projekt 2010-re lesz teljes egészében megvalósítva.

Megvalósítás intézményrendszere:	BKV Zrt.
Monitoring indikátorok:	Új szerelvények száma (db), férőhely növekedése, utasok elégedettsége (elégedettségi felmérések alapján)
Rizikófaktorok:	
2.1.7	Járműpark modernizálása és bővítése
Projekt rövid leírása:	A kötőtpályás és az egyéb típusú közlekedési eszközök folyamatos cseréje, a környezetvédelem, a megújuló energia-hasznosítás és az esélyegyenlőség szempontjainak figyelembevételével (M2 állománycsere nélkül), amely egyben a közlekedési eszközök akadálymentesítését is szolgálja.
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	Járműpark modernizálása érdekében a nagykörúti villamosok cseréjén felül 2006-ban 50 db Volvo autóbuszt, 2007-ben 10 db GST trolibuszt szerzett be a BKV Zrt.
Finanszírozás:	A 2006-tól jelentkező teljes becsült összeg 70 000 mHUF, ennek 10%-t kell fővárosi önkormányzati forrásból előteremteni. Az így jelentkező 7 000 HUF-ra közvetetten (helyi közforgalmú közlekedés támogatása címen, a BKV támogatásán keresztül) szerepel a főváros 7 éves pénzügyi tervében.
Ütemezés:	Folyamatosan
Megvalósítás intézményrendszere:	BKV Zrt.
Monitoring indikátorok:	Új eszközök száma (db), utasok elégedettsége (elégedettségi felmérések alapján)
Rizikófaktorok:	
2.1.8	A belvárosi területek villamoshálózati elemeinek bővítése
Projekt rövid leírása:	Deák tér - Bajcsy-Zsilinszky út – Lehel tér szakasz visszaépítése, illetve további potenciális elemek vizsgálata, megvalósítása.
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	A projekt előkészítés alatt áll
Finanszírozás:	100 mHUF szükséges a projekt előkészítésére. A megvalósításba a Nyugati téri fejlesztések magánforrásai is bevonásra kerülnek.
Ütemezés:	Előkészítés 2013-ig, megvalósítás a programidőszak vége után.
Megvalósítás intézményrendszere:	Előkészítés alatt
Monitoring indikátorok:	Új vonalak hossza (km), igénybevevők utasok száma (forgalomszámlálási adatok alapján, fő/év)
Rizikófaktorok:	Források rendelkezésre állása, a területfejlesztési befektetői döntések függvénye.
2.1.9	Rakparti villamosvonalak fejlesztése I. ütem
Projekt rövid leírása:	A „Budai fonódó villamoshálózat” részeként a Gellért tér - Egrý József utca (Műgyetem rakparti vonal), Infopark-vonal, 17-es – 19/41-es összekötése. A kapcsolódó Műgyetem rakparti mélygarázsépítés PPP projektként indokolt, annak költségeit a projekt nem tartalmazza.
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	A projekt előkészítés alatt áll
Finanszírozás:	A projekt becsült költsége 23 000 mHUF.
Ütemezés:	Előkészítés 2009-ig, megvalósítás 2013-ig.
Megvalósítás intézményrendszere:	Előkészítés alatt
Monitoring indikátorok:	Új vonalak hossza (km), igénybevevők utasok száma (forgalomszámlálási adatok alapján, fő/év)
Rizikófaktorok:	
2.1.10	Budapesti körgyűrűs villamosvonalak fejlesztése - I. ütem
Projekt rövid leírása:	Az 1-es villamos meghosszabbítása az Fehérvári útig és 3-as villamos déli szakasz rekonstrukció és fejlesztés
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	A városi villamoshálózat fejlesztési programjának előkészítése keretében elkészült az 1-es és 3-as villamos vonalak fejlesztési programjának tervdokumentációja, illetve megvalósíthatósági tanulmánya. Hasonlóan a 42-es villamos vonal létesítésének az előkészítése is megtörtént. A budai villamosközlekedés színvonalának emelése érdekében kialakult az ún. budai villamos

	vonalak fonódó hálózatának a koncepciója.
Finanszírozás:	A projekt becsült költsége 55 000 mHUF.
Ütemezés:	Előkészítés 2009-ig, megvalósítás 2011-ig.
Megvalósítás intézményrendszere:	Előkészítés alatt
Monitoring indikátorok:	Új vonalak hossza (km), körgyűrűs villamosvonalat igénybevevők utasok száma (fő/év), Sugárirányú közösségi közlekedést igénybevevők utasok számának csökkenése (forgalomszámlálási adatok alapján, fő/év)
Rizikófaktorok:	
2.1.11	Budapesti körgyűrűs villamosvonalak fejlesztése - II. ütem
Projekt rövid leírása:	Az 1-es villamos meghosszabbítása az Etele térig.
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	Ld. 2.1.10.
Finanszírozás:	A projekt becsült költsége 5 000 mHUF.
Ütemezés:	Előkészítés 2013-ig, megvalósítás a programidőszak vége után.
Megvalósítás intézményrendszere:	Előkészítés alatt
Monitoring indikátorok:	Új vonalak hossza (km), körgyűrűs villamosvonalat igénybevevők utasok száma (fő/év), Sugárirányú közösségi közlekedést igénybevevők utasok számának csökkenése (forgalomszámlálási adatok alapján, fő/év)
Rizikófaktorok:	
2.1.12	Budapesti körgyűrűs villamosvonalak fejlesztése III. ütem
Projekt rövid leírása:	3-as villamos északi meghosszabbítása Angyalföldre, beleértve a Szegedi úti felüljárót és a kapcsolódó P+R megépítését is (teljes szakasz rekonstrukció és akadálymentesítés). Déli szakaszon továbbvezetése Csepel-szigetre.
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	Ld. 2.1.10.
Finanszírozás:	A projekt előkészítésére 2 200 mHUF (a 45 000 mHUF -os projektköltség 5%-a).
Ütemezés:	Előkészítés 2013-ig, megvalósítás a programidőszak vége után.
Megvalósítás intézményrendszere:	Előkészítés alatt
Monitoring indikátorok:	Új vonalak hossza (km), körgyűrűs villamosvonalat igénybevevők utasok száma (fő/év), Sugárirányú közösségi közlekedést igénybevevők utasok számának csökkenése (forgalomszámlálási adatok alapján, fő/év)
Rizikófaktorok:	
2.1.13	Forgalomtechnikai eszközök fejlesztése
Projekt rövid leírása:	A közösségi közlekedés előnyben részesítése buszsávok, elkülönített közösségi közlekedési folyosók, buszöblök, buszfordulók, megállóhelyek kialakításával, ill. fejlesztésével.
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	A tömegközlekedés előnyben részesítésének jelentős forgalomtechnikai eszköze, a Rákoskeresztúrra vezető buszfolyosó beruházásának részletes tervdokumentációja elkészült.
Finanszírozás:	A projekt becsült költsége 3 000 mHUF.
Ütemezés:	Előkészítés 2009-ig, megvalósítás 2012-ig.
Megvalósítás intézményrendszere:	Előkészítés alatt
Monitoring indikátorok:	Létrehozott buszsávok hossza (km), újonnan épített buszfordulók száma (db), felújított megállóhelyek száma (db)
Rizikófaktorok:	
2.1.14	Utasforgalom kiszolgálásának és tájékoztatásának fejlesztése, forgalomirányítás modernizálása

Projekt rövid leírása:	Intelligens forgalomirányítási és utastájékoztatási rendszerek kialakítása a BKSZ igényeket is szem előtt tartva.
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	Az utasforgalom kiszolgálásának és tájékoztatásának fejlesztését, forgalomirányítás modernizálását segíti elő a Közép-magyarországi Operatív Programban a közösségi közlekedés kiemelt projektjei között szereplő, a forgalomirányítási, utas tájékoztatási és járműdiagnosztikai rendszer fejlesztése és korszerűsítése. Az előkészítési munkák elkészültek, az önrészt a BKV Zrt. biztosítja.
Finanszírozás:	A projekt becsült költsége 2 000 mHUF.
Ütemezés:	Előkészítés 2009-ig, megvalósítás 2012-ig
Megvalósítás intézményrendszere:	Előkészítés alatt
Monitoring indikátorok:	Elektronikus várakozásjelzők száma (db), idegen nyelvű tájékoztató táblák száma (db)
Rizikófaktorok:	
2.1.15	Duna, mint közlekedési folyosó kihasználtságának növelése
Projekt rövid leírása:	A Duna, mint alternatív közösségi közlekedési útvonal kihasználása (magánforrásból, kapcsolódva a "Partraszállás" programhoz).
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	A projekt előkészítés alatt áll
Finanszírozás:	Fővárosi pénzügyi szerepvállalást nem igényel, a projektet alapvetően a magánszféra valósítja meg, így a volumene sem ismert.
Ütemezés:	Folyamatos
Megvalósítás intézményrendszere:	Előkészítés alatt
Monitoring indikátorok:	A Dunán közösségi közlekedésben résztvevő utasok száma (fő/év), kikötők száma (db), intermodális kapcsolódások száma (db)
Rizikófaktorok:	A jelenlegi szabályzók módosítása szükséges, mivel most nem tekinthető tömegközlekedésnek. Parhasználat kérdése szintén tisztázandó.
2.1.16	Kerékpárhasználat ösztönzése – kerékpárút-hálózat bővítése
Projekt rövid leírása:	Önálló kerékpárutak, önálló kerékpársávok megépítése, kerékpártárolók és kerékpárkölszónző hálózat létesítése.
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	A kerékpárút-hálózat az útfelújításokhoz kapcsolódóan, illetve a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium által támogatott (EuroVelo) beruházásként 8 km-rel bővült 2007-ben. 2008-ban több kerékpáros projekt került kidolgozásra, illetve benyújtásra Európai Unió pénzügyi támogatás elnyerése érdekében.
Finanszírozás:	A teljes becsült összeg 4 800 mHUF, ennek 35%-t (1 680 mHUF) kell fővárosi önkormányzati forrásból előteremteni. A kerékpárkölszónző hálózat magánfinanszírozásból létesül.
Ütemezés:	Folyamatos
Megvalósítás intézményrendszere:	Előkészítés alatt
Monitoring indikátorok:	Kerékpárutak hossza (km), kerékpáros közlekedésben résztvevők száma (forgalomszámlálási adatok alapján, fő/év)
Rizikófaktorok:	
2.1.17	Fogaskerekű és környezetének fejlesztése
Projekt rövid leírása:	Fogaskerekű meghosszabbítása a Moszkva térre, integrációja a villamoshálózatba, Normafa környékének rehabilitációja a Fogaskerekűvel történő eljutási lehetőségek fejlesztésével, a vonal rekonstrukciója és járműcseréje.
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	A projekt előkészítés alatt áll.
Finanszírozás:	A projekt becsült költsége 10 000 mHUF.
Ütemezés:	Előkészítés függvényében.

Megvalósítás intézményrendszere:	Előkészítés alatt.
Monitoring indikátorok:	Új vonalak hossza (km), igénybevevő utasok száma (forgalomszámlálási adatok alapján, fő/év)
Rizikófaktorok:	Nem ismert.
2.1.18	A kettős metró és a gödöllői HÉV összeköttetése
Projekt rövid leírása:	A 2-es metróvonal összekapcsolása a gödöllői HÉV-vel, a XVI. és XVII. kerület térségének, illetve a HÉV által kiszolgált agglomerációs térségnek közvetlen, átszállásmentes belvárosi gyorsvasuti kapcsolat biztosítása.
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	A projekt előkészítés alatt áll.
Finanszírozás:	A projekt előkészítésének becsült költsége 500 mHUF, a projekt teljes költségvetése ezután véglegesíthető.
Ütemezés:	Előkészítés 2013-ig, megvalósítás a programidőszak vége után.
Megvalósítás intézményrendszere:	Előkészítés alatt.
Monitoring indikátorok:	Igénybevevő utasok száma (forgalomszámlálási adatok alapján, fő/év)
Rizikófaktorok:	Nem ismert.

2.2 A főváros közúti hálózatának fejlesztése a térszerkezet kiegyensúlyozása és a torlódások csökkentése érdekében	
2.2.1	Aquincumi híd és Körvasúti körút északi szakasza
Projekt rövid leírása:	A városhatártól az M3-ig terjedő szakasz.
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	Az Aquincumi híd és Körvasúti körút északi szakasza projekt engedélyezési tervei elkészültek, a régészeti feltárás 2007-ben befejeződött.
Finanszírozás:	A projekt teljes költsége 85 000 mHUF, ez négy szakaszon oszlik meg.: 1) városhatár - Szentendrei út 2) Szentendrei út - Aquincumi híd 3) Aquincumi híd 4) Aquincumi híd - M3
Ütemezés:	Előkészítés 2011-ig, megvalósítás a programidőszak vége után
Megvalósítás intézményrendszere:	Előkészítés alatt
Monitoring indikátorok:	Újonnan létesített utak hossza (km)
Rizikófaktorok:	
2.2.2	Körvasúti körút déli szakasza – Határ út
Projekt rövid leírása:	Határ út átépítése, forgalomtechnikai rendszerének fejlesztése
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	A Körvasúti körút déli szakaszának első üteme, a Határ út forgalmi tehermentesítésének előkészületi munkálatai megkezdődtek. Szabályozási terv keretében rögzítésre került az a nyomvonalevezetés, amely ennek a szakasznak a kialakítását tartalmazza. pénzügyi forrást erre a célra, így a megvalósítás időpontja bizonytalan.
Finanszírozás:	A projekt középtávon megvalósítható szakaszának becsült értéke 10,000 mHUF.
Ütemezés:	Előkészítés 2010-ig, megvalósítás 2012-ig.
Megvalósítás intézményrendszere:	Előkészítés alatt áll.
Monitoring indikátorok:	Áthaladó gépjárműforgalom változása (gépjármű db átépítést megelőzően/ gépjármű db átépítés után)
Rizikófaktorok:	
2.2.3	Nagy Lajos király útja szélesítése
Projekt rövid leírása:	Örs vezér tere - Erzsébet királyné útja közti szakasz bővítése

A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	A Nagy Lajos király útja szélesítését célzó beruházás előkészítése tanulmánytervi szintű dokumentáció kidolgozásával, illetve a korábban készített terv aktualizálásával megkezdődött.
Finanszírozás:	Előkészítés alatt
Ütemezés:	Előkészítés 2010-ig, megvalósítás 2013-ig
Megvalósítás intézményrendszere:	Előkészítés alatt
Monitoring indikátorok:	A forgalom növekedésének mérése (forgalomszámlálási adatok alapján, áthaladó jármű/év)
Rizikófaktorok:	
2.2.4	Éles sarok közlekedési krízisének rendezése
Projekt rövid leírása:	Közúti és közösségi közlekedési fejlesztések, az áteresztőképesség növelése érdekében. (A költségvetés tartalmazza a 3-as villamos szint alá vitelét)
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	Előkészítés alatt
Finanszírozás:	A projekt becsült értéke 10 000 mHUF.
Ütemezés:	Előkészítés alatt
Megvalósítás intézményrendszere:	Előkészítés alatt
Monitoring indikátorok:	A forgalom növekedésének mérése (forgalomszámlálási adatok alapján, áthaladó jármű /év), várakozási idő mérése a csomópontban (perc/átjutás különböző napszakokban). Légszennyezési mutatók mérése (CO2, NO2 stb.)
Rizikófaktorok:	
2.2.5	Margit híd teljes felújítása, Szabadság híd részleges felújítása
Projekt rövid leírása:	Hídrekonstrukciók a villamos pályák felújításával.
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	A Szabadság híd rekonstrukciója a végéhez közeledik, amelynek készülsége lehetővé teszi, hogy 2008-ban megindulhasson a hídon a villamospályák közlekedése. A Margit híd esetében az engedélyezési tervek elkészültek, az engedélyezési eljárás 2008. január 22-én megkezdődött. A terület tulajdoni rendezése, telekalakítási eljárások megalapozása érdekében szükségessé vált a területre vonatkozó KSZT készítése, amely folyamatban van.
Finanszírozás:	A projekt becsült értéke 12 000 mHUF.
Ütemezés:	Margit híd :Előkészítés 2008-ig, megvalósítás 2011-ig Szabadság híd: megvalósítás 2009-ig
Megvalósítás intézményrendszere:	Margit Híd Konzorcium
Monitoring indikátorok:	A forgalom növekedésének mérése (forgalomszámlálási adatok alapján, áthaladó jármű /év), áthaladási idő mérése a hidakon (perc/átjutás különböző napszakokban)
Rizikófaktorok:	
2.2.6	Csepeli gerincút I. ütem
Projekt rövid leírása:	A Csepel belvárosát elkerülő út I. ütemének megvalósítása (Szabadkikötő - Posztógyár)
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	A város és környéke integrált közlekedési rendszere javításának lényeges eleme, a csepeli gerincút beruházásának előkészítése lehetővé teszi a kivitelezés 2009-ben történő megkezdését.
Finanszírozás:	A projekt becsült értéke 7 500 mHUF.
Ütemezés:	Előkészítés 2008-ig, megvalósítás 2011-ig.
Megvalósítás intézményrendszere:	Előkészítés alatt
Monitoring indikátorok:	Forgalmi adatok (forgalomszámlálási adatok alapján, áthaladó jármű /év), a tehermentesített útszakaszon forgalmi adatok (forgalomszámlálási adatok alapján, áthaladó jármű /év)
Rizikófaktorok:	
2.2.7	Külső keleti körút I. ütem

Projekt rövid leírása:	Déli szakasz I. üteme: M5-Ipacsfa utcai összeköttetés megvalósítása
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	A projekt előkészítés alatt áll
Finanszírozás:	Előkészítés alatt
Ütemezés:	Előkészítés 2012-ig, megvalósítás a programidőszak vége után.
Megvalósítás intézményrendszere:	Előkészítés alatt
Monitoring indikátorok:	Forgalmi adatok (forgalomszámlálási adatok alapján, áthaladó jármű /év), a tehermentesített útszakaszon forgalmi adatok (forgalomszámlálási adatok alapján, áthaladó jármű /év)
Rizikófaktorok:	
2.2.8	M0 hiányzó szakaszainak kiépítése
Projekt rövid leírása:	1) A gödöllői átkötés megépítése 2) Az M1-M5 közötti szakasz kiszélesítése 3) Az M0 10-es és 11-es út közötti megépítése.
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	Az M0 hiányzó szakaszainak kiépítése a központi költségvetés finanszírozásával folytatódik. A projekt fővárosi pénzügyi szerepvállalást nem igényel, az utépítést az EU és a Magyar Állam közösen valósítja meg. 2008 őszén átadásra került a gyorsforgalmi út teljes keleti szektora, valamint az északi szektor a Megyeri új Duna-híddal együtt.
Finanszírozás:	Előkészítés alatt
Ütemezés:	1) Előkészítés 2009-ig, megvalósítás 2013-ig. 2) Előkészítés 2009-ig, megvalósítás a programidőszak vége után. 3) Előkészítés a programidőszak végéig.
Megvalósítás intézményrendszere:	Előkészítés alatt
Monitoring indikátorok:	Forgalmi adatok (forgalomszámlálási adatok alapján, áthaladó jármű /év), a tehermentesített útszakaszon forgalmi adatok (forgalomszámlálási adatok alapján, áthaladó jármű /év)
Rizikófaktorok:	
2.2.9	Közútfelújítások (közutak és felüljárók burkolatának, pályaszerkezetének felújítása)
Projekt rövid leírása:	A nem megfelelő, illetve a rossz állapotú kategóriába sorolt tömegközlekedéssel rendelkező fővárosi és a tömegközlekedéssel rendelkező kerületi közutak felújítása és a közúthálózat elemeinek átépítése az új közlekedési igényeknek megfelelően.
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	A projekt előkészítés alatt áll
Finanszírozás:	Előkészítés alatt
Ütemezés:	Folyamatos.
Megvalósítás intézményrendszere:	Előkészítés alatt
Monitoring indikátorok:	A fenti utak átépített hossza (km), forgalmi adatok (forgalomszámlálási adatok alapján, áthaladó jármű /év)
Rizikófaktorok:	

2.3 Intermodális csomópontok térszervező erejének kihasználása, városrészközponttá fejlesztése	
2.3.1	Etele tér teljes körű intermodális csomóponttá fejlesztése
Projekt rövid leírása:	Etele tér – Őrmező metró állomás kiépítése, elővárosi vasúti kapcsolat megteremtése, BKV autóbusz végállomás építése (Őrmező), P+R-ek építése, M1-M7 csomóponti bekötőút, Péterhegyi út, Somogyi út. Bővebben ld. a VIII. fejezetben.
2.3.2	Kőbánya-Kispest intermodális városrészközpont
Projekt rövid leírása:	Kőbánya-Kispest megálló térségének intermodális csomópontként való fejlesztése kiskereskedelem-fejlesztéssel.

A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	A projekt folyamatban van.
Finanszírozás:	Fővárosi pénzügyi szerepvállalást nem igényel, a projektet alapvetően a magánszféra valósítja meg, így a volumene sem ismert.
Ütemezés:	Megvalósítás 2011-ig
Megvalósítás intézményrendszere:	Magánszféra.
Monitoring indikátorok:	Átszálló utasok száma (forgalomszámlálási adatok alapján fő/év), kiskereskedelmi terület bővülése (m ²).
Rizikófaktorok:	
2.3.3	Őrs vezér tere intermodális városrészközpont és térsége
Projekt rövid leírása:	Őrs vezér tere térségének intermodális csomópontként való fejlesztése kiskereskedelem-fejlesztéssel.
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	A projekt előkészítés alatt áll.
Finanszírozás:	Fővárosi pénzügyi szerepvállalást nem igényel, a projektet alapvetően a magánszféra valósítja meg, így a volumene sem ismert.
Ütemezés:	Előkészítés 2010-ig, megvalósítás 2012-ig
Megvalósítás intézményrendszere:	Előkészítés alatt
Monitoring indikátorok:	Átszálló utasok száma (forgalomszámlálási adatok alapján fő/év), kiskereskedelmi terület bővülése (m ²).
Rizikófaktorok:	
2.3.4	Újpest Városkapu intermodális városrészközpont
Projekt rövid leírása:	Újpest Városkapu térségének intermodális csomópontként való fejlesztése kiskereskedelem-fejlesztéssel.
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	A projekt előkészítés alatt áll.
Finanszírozás:	Fővárosi pénzügyi szerepvállalást nem igényel, a projektet alapvetően a magánszféra valósítja meg, így a volumene sem ismert.
Ütemezés:	Előkészítés 2011-ig, megvalósítás a programidőszak végéig
Megvalósítás intézményrendszere:	Előkészítés alatt
Monitoring indikátorok:	Átszálló utasok száma (forgalomszámlálási adatok alapján fő/év), kiskereskedelmi terület bővülése (m ²).
Rizikófaktorok:	

2.4 A város és a városkörnyék integrált közlekedési rendszerének fejlesztése, különös tekintettel a Budapesti Közlekedési Szövetségre	
2.4.1	Tarifaközösség rendszerének kialakítása
Projekt rövid leírása:	A városhatáron kívüli is működő valódi tarifaközösség megalakítása.
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	A projekt előkészítés alatt áll.
Finanszírozás:	A teljes becsült összeg összesen 30 400 mHUF (ebből 7 000 mHUF/év 2008-2011 között, míg 2012-től a rendszer kompenzációs költségeire: 1 200 mHUF/év), ennek az összegnek a 27%-át (8 208 mHUF) kell, fővárosi önkormányzati forrásból kell előteremteni. A projekt a BKSZ működésének támogatásán keresztül szerepel a Főváros 7 éves tervében.
Ütemezés:	Megvalósítás 2012-ig.
Megvalósítás intézményrendszere:	Előkészítés alatt

Monitoring indikátorok:	Igénybevevő utasok száma (kombinált jegyet/ bérletet vásárlók száma/év). Modal-split adatok alakulása (közösségi közlekedést igénybe vevők %-a).
Rizikófaktorok:	
2.4.2	Összehangolt elővárosi és városi közösségi közlekedési hálózat fejlesztése
Projekt rövid leírása:	A BKSZ szolgáltatási területein kötőtpályás elővárosi vasút fejlesztések megvalósítása, meglévő területek ellátottságának javítása, szolgáltatók közti összehangolt rendszerek kialakítása, a megrendelői és szolgáltatói viszonyok rendezése. A hálózatbővítés és annak kidolgozása már a BKSZ szervezeti irányítása alatt javasolt a szereplők közötti partnerségben. További cél a vasút városon belüli szerepének erősítése
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	A budapesti kötőtpályás közlekedés hálózatának fejlesztése keretében elkészült a Budapesti Közlekedési Szövetség megbízásából a meglévő nagyvasúti hálózat felhasználására támaszkodó ún. „S-bahn gyorsvasúti koncepció” végleges anyaga. Az Észak-déli Regionális gyorsvasút megvalósíthatósági tanulmánya szintén elkészült.
Finanszírozás:	A projekt becsült értéke 1 000 mHUF.
Ütemezés:	A projekt előkészítés alatt áll.
Megvalósítás intézményrendszere:	Előkészítés alatt
Monitoring indikátorok:	Új kötőtpályás elővárosi vasút fejlesztések hossza (km)
Rizikófaktorok:	

2.5.1 Parkolásfejlesztés, a parkolási feltételek javítása	
2.5.1	Parkolási feltételek javítása
Projekt rövid leírása:	Prioritásként szerepel a lakossági gépjáru-elhelyezés és a P+R rendszerű parkolás fejlesztése. A P+R és B+R parkolók építése, a kötőtpályás tömegközlekedési hálózat mentén és az intermodális csomópontokban (pl. Őrs vezér tere, Kacsóh Pongrác út, Mexikói út, Szegedi úti felüljáró, Kvassay áttörés) kiemelt fontosságú. További P+R parkolók javasoltak a Budapesti Közlekedési Rendszerének Fejlesztési Terve felülvizsgálata alapján - területvásárlással együtt, az agglomerációs területeken is, az elővárosi kötőtpályás vonalakhoz kapcsolódóan.
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	P+R parkolók fejlesztése területén a Parking Kft. öt budapesti helyszínen készít elő parkoló építést, amelyek elősegítik a közösségi közlekedés használatát. A Fővárosi Közterület-fenntartó (FKF) Zrt. a CONNECT projekt keretében tanulmány szinten kidolgozott egy parkolás irányítási menedzsment rendszert.
Finanszírozás:	A teljes becsült összeg 8 700 mHUF, ennek az összegnek a 40%-át kell, fővárosi önkormányzati forrásból kell előteremteni. B+R parkolókhoz szükséges összeg szerepel a Főváros 7 éves tervében, míg a P+R parkolókat a Parking Kft-n keresztül kívánja az Önkormányzat megvalósítani.
Ütemezés:	Folyamatos
Megvalósítás intézményrendszere:	Parking Kft.
Monitoring indikátorok:	Új P+R és B+R férőhely száma (db), az ezeket igénybe vevők száma (jármű/év)
Rizikófaktorok:	
2.5.2	A belső városrészek komplex parkolás gazdálkodásának megvalósítása
Projekt rövid leírása:	Parkolóházak, mélygarázsok és felszíni parkolás infrastruktúrájának kialakítása) fővárosi és kerületi kezdeményezésre különös tekintettel a 4-es metróhoz kötődő beruházásokra és a belső kerületekben kialakítandó mélygarázsokra - alapvetően magánforrásból.
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	Előkészítés alatt
Finanszírozás:	Nincs forrásigénye, a projektet alapvetően a magánszféra valósítja meg, a volumene nem ismert.
Ütemezés:	A projekt 2008 és 2010 között kerül megvalósításra.
Megvalósítás intézményrendszere:	Magánszféra.
Monitoring indikátorok:	Parkoló férőhely száma (db), az ezeket igénybe vevők száma (jármű/év).

Rizikófaktorok:	
2.5.3	Egységes parkolásszabályozás
Projekt rövid leírása:	A főváros területén egységes parkolási rendszer létrehozása és működtetése
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	A projekt előkészítés alatt áll.
Finanszírozás:	Nincs forrásigénye, bevételt jelentő beruházás.
Ütemezés:	Folyamatosan.
Megvalósítás intézményrendszere:	Előkészítés alatt.
Monitoring indikátorok:	Forgalmi adatok (igénybevevők száma/év), elégedettség vizsgálatok
Rizikófaktorok:	
2.5.4	A Felvonulási tér és környéke fejlesztése mélygarázs létesítésével
Projekt rövid leírása:	Mélygarázs létesítése a Felvonulási tér területe alatt (magántökből).
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	A Felvonulási téri mélygarázs előkészítését a Fővárosi Önkormányzat által készített tanulmány alapján a Parking Kft. végzi. Szükség van a szabályozási terv megváltoztatására, illetve ha ez elkészült, a környező felszíni területekkel együtt építészeti tervpályázat kerül majd kiírásra. A mélygarázs tervezett kapacitása mintegy 1000 férőhely.
Finanszírozás:	A projektet alapvetően a magánszféra valósítja meg, a volumene nem ismert.
Ütemezés:	Előkészítés 2008-ban, megvalósítás 2010-ig
Megvalósítás intézményrendszere:	Előkészítés alatt.
Monitoring indikátorok:	Létrehozott férőhelyszám (db)
Rizikófaktorok:	
2.5.5	Teherforgalmi stratégia
Projekt rövid leírása:	Teherforgalom és áruszállítás szabályozása a fővárosban az átmenő forgalom kizárása és a teherforgalom lehetőség szerinti csökkentése, ill. a személyforgalomtól való időbeli elválasztása érdekében. Az engedélyek beszerzéséhez on-line rendszer kialakítása szükséges és a hatékony ellenőrzést automatizált kamerákkal oldják meg.
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	2008. január 1-én meghatározásra kerültek a korlátozott forgalmú övezetek és a korlátozott forgalmú közutak, az övezetekbe érvényes hozzájárulások, azok kiadásának menete, valamint a hozzájárulásokhoz tartozó díjak, 2008. március 1-től pedig az addig nem szabályozott területeken 12 tonnás teherforgalmi korlátozás került bevezetésre. Elkészült Budapest teherforgalmi stratégiája, kialakultak az övezetek és díjak. A stratégia 2008 decemberében kerül a budapesti Közgyűlés elé.
Finanszírozás:	Jelentős beruházást nem igénylő, bevételt hozó program.
Ütemezés:	Az új szabályozás a tervek szerint 2009 jan. 1-én lép hatályba.
Megvalósítás intézményrendszere:	Parking Kft.
Monitoring indikátorok:	Áthaladó tehergépjárművek forgalmi adatai (tehergépjárművek/év), elégedettség vizsgálatok, légszennyezés, zajszint mérések a főbb forgalmi utak mentén
Rizikófaktorok:	Elégtelen ellenőrzés miatt kijátszható szabályok, ellenállás a vállalkozók részéről

VII.3. Élhető város prioritás

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 komplex eszközök alkalmazásával – forgalomcsillapítással, parkolás-politikával, közterületi és épület-rehabilitációval, city-managementre épülő kiskereskedelmi programmal – kívánja elősegíteni a Belváros rehabilitációját. 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 Frekvenciált közterületek minőségi átalakítása	
3.1.1	Közterület megújítása forgalomcsillapítási intézkedésekkel
Projekt rövid leírása:	Nagykörúton belüli és környéki közterület megújítás forgalomcsillapítási intézkedésekkel a fővárosi és kerületi szándékoknak megfelelően.
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	Csillapított forgalmú, gyalogos zónák kialakítására, különös tekintettel a Nagykörúton belüli területekre kerületi projektek előkészítése és megvalósítása van folyamatban, részben kisebb, forgalomcsillapított utcák kialakításával, részben kerületi városrehabilitációs (funkcióbővítő jellegű) projektekkel. A ROP -os pályázatokhoz készült kerületi IVS-ek több ilyen jellegű projektet tartalmaznak. (II., III., V., VI., VII., VIII., XI., XII., XIII., XVII., XXII. kerületek).
Finanszírozás:	A teljes becsült összeg 37 850 mHUF, ennek az összegnek az 10%-át (3 785 mHUF) fővárosi önkormányzati forrásból kell előteremteni.
Ütemezés:	Előkészítés 2008-ig, megvalósítás 2011-ig
Megvalósítás intézményrendszere:	Előkészítés alatt.
Monitoring indikátorok:	Forgalmi adatok (forgalomszámlálási adatok alapján, áthaladó jármű /év), légszennyezés, zajszint mérések a főbb forgalmi utak mentén, elégedettség vizsgálatok (felmérések alapján)
Rizikófaktorok:	
3.1.2	Főutca program keretében a kiskereskedelem fejlesztése és revitalizációja a Belvárosban és a tengelyek mentén
Projekt rövid leírása:	Kereskedők közötti kooperáció, parkolási, szállítási, nyitvatartási, közbiztonsági ügyekben és a portálok egységesítését illetően (Váci utca, Kiskörút, Nagyörút, Kossuth Lajos utca - Rákóczi út, Andrassy út, Boráros tér célterületeken).
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	A projekt előkészítés alatt áll.
Finanszírozás:	A teljes becsült összeg 3 500 mHUF, ennek az összegnek az 25%-át (875 mHUF) fővárosi önkormányzati forrásból kell előteremteni.
Ütemezés:	Előkészítés 2009-ig, megvalósítás a programidőszak vége után.
Megvalósítás intézményrendszere:	Előkészítés alatt.
Monitoring indikátorok:	Működő kiskereskedelmi egységek száma (db), alapterülete (m ²), elégedettség vizsgálatok (felmérések alapján)
Rizikófaktorok:	
3.1.3	Frekvenciált aluljárók és közterületek felújítása
Projekt rövid leírása:	30 frekvenciált, rossz állapotú aluljáró teljes körű felújítása. Kiemelt célterületek a Blaha Lujza tér és a Nyugati tér, ahol fővárosi és kerületi együttműködés szükséges
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	A projekt előkészítés alatt áll.
Finanszírozás:	A teljes becsült összeg 7 940 mHUF, ennek az összegnek az 80%-át (6 352 mHUF) fővárosi önkormányzati forrásból kell előteremteni.
Ütemezés:	Előkészítés 2009-ig, megvalósítás 2013-ig
Megvalósítás intézményrendszere:	Előkészítés alatt.
Monitoring indikátorok:	Felújított aluljárók és közterületek területe (m ²)

Rizikófaktorok:	
3.1.4	Moszkva tér rendezése
Projekt rövid leírása:	Moszkva tér felszíni egyéni-, közösségi- és gyalogos közlekedés rendezése. A projekt bővebb kifejtését ld. a VIII. fejezetben.
3.1.5	A Duna megközelíthetőségének javítása, a rakpartok minőségi közterület-fejlesztése
Projekt rövid leírása:	Országos építészeti pályázatot kiírása, majd a projekt megindítása a felső rakpart és a Duna közti kapcsolatok javítására. A projekt bővebb kifejtését ld. a VIII. fejezetben.

3.2 Akcióterületi városrehabilitáció felgyorsítása	
3.2.1	Az akcióterületi városrehabilitáció élénkítése
Projekt rövid leírása:	A fővárosi rehabilitációs keret forrásainak növelése az akcióterületeken, kapcsolódva az Európai Unió ez irányú programjaihoz. Az akcióterületeken nem csak épületfelújítási, hanem komplex programok megvalósítása szükséges.
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	A városrehabilitációs akcióprogramok tovább haladnak, kiemelten megemlítendő a Középső-Ferencvárosi és a Corvin Sétány városrehabilitációs program. A fővárosban jelenleg 12 db városrehabilitációs akcióterület van, amelyek területén levő fejlesztésekkel a kerületek minden évben pályázhatnak a Városrehabilitációs Keret pályázatára.
Finanszírozás:	A teljes becsült összeg 6 000 mHUF, ennek az összegnek az 10%-át (600 mHUF) fővárosi önkormányzati forrásból kell előteremteni.
Ütemezés:	Megvalósítás folyamatos
Megvalósítás intézményrendszere:	Fővárosi Önkormányzat, kerületi önkormányzatok, magánbefektetők
Monitoring indikátorok:	Felhasznált fővárosi támogatás (mHUF), az övezet lakásárainak alakulása (HUF/m ²).
Rizikófaktorok:	
3.2.2	Lakótelepi mintaprojektek elindítása
Projekt rövid leírása:	A szociális városrehabilitáció akcióterületi megközelítésének korlátozott kiterjesztése egyes lakótelepi részekre, együttműködésben az uniós finanszírozású programokkal. Nagyságrendileg 3-4 komplex rehabilitáció javasolt. A program része ezenfelül a a túlnyomórészt jó lakásállományt képviselő lakótelepek presztízsének növelése, elsősorban a közterületeinek megújítása révén.
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	A lakótelepi mintaprojektek elindítása kapcsán egyelőre előkészítő tevékenységek kezdődtek meg több budapesti lakótelep rehabilitációs lehetőségeire vonatkozóan.
Finanszírozás:	A teljes becsült összeg 11 586,37 mHUF, ezen kívül 1 500 mHUF éves fővárosi hozzájárulás ezt teljes egészében a fővárosi önkormányzati forrásból kell előteremteni.
Ütemezés:	Előkészítés alatt.
Megvalósítás intézményrendszere:	Előkészítés alatt.
Monitoring indikátorok:	Felhasznált fővárosi támogatás (mHUF).
Rizikófaktorok:	

3.3 A város működését biztosító, a lakosság hangulatát javító intézkedések	
3.3.1	Graffiti, plakát-, illetve falragasz eltávolítások
Projekt rövid leírása:	A projekt célja a közterületeken található falfirkák és falragaszok eltávolítása a Nagykörúton belüli teljes területen és az ehhez csatlakozó területeken, illetve az állapot fenntartása a későbbiekben, monitoring rendszer működtetésével. A működési költségeken felüli rész jelenik meg forrásigényként. A letakarítással párhuzamosan működik a monitoring rendszer, melynek lényege, hogy a Fővárosi Közterület-felügyelet, a rendőrség, a tulajdonosok felügyelik a területüket, falfirka megjelenése esetén hatékonyan fellépnek és megteszik a szükséges lépéseket. Emellett egy alkalmi plakáthely-térkép kidolgozása is tervezett, mely legális keretek közé tereli mind a civil, mind a politikai plakátragasztást. 2009 tavaszára elkészül a fővárosi plakáthely-térkép, mely megjelöli, hogy mely helyszíneken lehet legálisan plakátolni.

A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	Az FKF Zrt. 2007. év folyamán 5000 m² felületet falfirkát mentesített, valamint 8000 m² felületet tisztított meg a vadplakátoktól. A Budapesti Dísz- és Közvilágítási Kft. 40.000 m² felületet tisztított meg a vadplakátoktól a közvilágítási oszlopokon. 2008-tól a módosított 2/2005. (II.10.) Főv. Kgy. rendelet értelmében a társasházak és lakásszövetkezeti lakóépületek homlokzati falfirkák eltávolítására is nyújthatnak be pályázatot. A Nagykörút falfirka-mentesítése során ez év október végére a szakcégek 2320 m² felület megtisztítását végezték el. 2008. szeptember 19-én elindult a Nagykörúti falfirka-mentesítési kampány: az akciónap során négy különböző helyszínen a Szeretem Budapestet Mozgalom aktivistái celebek, letakarító cégek és a Főváros közreműködésével hívták fel a társasházak és üzlettulajdonosok figyelmét a falfirka-jelenségre, a megelőzés, a letakarítás és a feljelentések megtételének fontosságára. Az akció azóta is sikeresen zajlik, 2008. decemberére megtisztul a Nagykörút teljes szakasza, melyhez később más belvárosi területek is csatlakozhatnak. A letakarítással párhuzamosan működik a monitoring rendszer, melynek lényege, hogy a Fővárosi Közterület-felügyelet, a rendőrség, a tulajdonosok felügyelik a területüket, falfirka megjelenése esetén hatékonyan fellépnek és megteszik a szükséges lépéseket.
Finanszírozás:	A teljes becsült összeg 2 700 m HUF, ezt teljes egészében a fővárosi önkormányzati forrásból kell előteremteni. A projekt „köztisztasági feladatok” címen az FKF Zrt. és a Főkert Zrt. támogatásán keresztül szerepel a Főváros 7 éves tervében.
Ütemezés:	Falfirkák esetében: Előkészítés: 2008. szeptember Megvalósítás: 2008. október – 2009. június 2008. decemberére megtisztul a Nagykörút teljes szakasza, melyhez később más belvárosi területek is csatlakozhatnak. Vadplakátok esetében: Előkészítés: 2008. szeptember Megvalósítás: 2009. április – 2009. június Az érintett területeken a vadplakátok és falragaszok teljes felszámolása érdekében folyamatos letakarítás és állagmegőrzés szükséges, a projekt lezárását követően remélhetőleg már csak csekély mértékű.
Megvalósítás intézményrendszere:	Falfirkák esetében a Főváros az FKF Zrt. és a BDK Kft. bevonása mellett együttműködik civil szervezetekkel (Szeretem Budapestet Mozgalom, City Guardian Kft., Lát-Kép Egyesület), a rendőrséggel, azon belül a BRFK Falfirka-ellenes Nyomozócsoportjával, a Fővárosi Közterület-felügyelettel, az érintett kerületi önkormányzatokkal, társasházakkal és üzlettulajdonosokkal. A Főváros (a Városháza Tanácsnoki Iroda) felügyeli a folyamatokat, a letakarítást a tulajdonosok vállalják, vagy saját maguk vagy szakcégek, illetve az FKF Zrt. és a BDK Kft. bevonásával, a feljelentések tekintetében pedig a BRFK együttműködik a civil szervezetekkel és a kerületekkel. Vadplakátok esetében a Főváros vállalja, hogy elkészíti a plakáthely-térképet, a letakarítást pedig az FKF Zrt. és a BDK Kft. végzi, együttműködve a civil szervezetekkel.
Monitoring indikátorok:	Monitoring indikátorok falfirkák esetében • Letakarított felületek nagysága (m²) • Adott felületre jutó letakarítások száma (db) • A monitoring rendszerhez csatlakozott társasházak és üzletek száma (db) • Megtett feljelentések száma (db) Monitoring indikátorok vadplakátok esetében • Letakarított felületek nagysága (m²) • Plakáthely-térkép elkészítése és alkalmi plakáthelyek száma (db) • Megtett feljelentések száma (db)
Rizikófaktorok:	Falfirkák esetében: • Nem hatékony letakarítás • Monitoring rendszer nem megfelelő működése • Kevés csatlakozó társasház és üzlettulajdonos • Feljelentések eredménytelensége Vadplakátok esetében • Nem hatékony letakarítás • Plakáthely-térkép nem készül el vagy nem megfelelően • Kevés plakáthely kerül kijelölésre

	Feljelentések eredménytelensége
3.3.2	Fokozott köztisztasági beavatkozások
Projekt rövid leírása:	Szilárd burkolatú közterületek minőségi megtisztítása és tisztán tartása (25 millió m ² fővárosi területen). A működési költségeken felüli rész jelenik meg forrásigényként.
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	A projekt folyamatban van.
Finanszírozás:	Köztisztasági feladatok címen az FKF Zrt és a FŐKERT Zrt. támogatásán keresztül. Köztisztasági feladatot a működési költségén belül lát el a FŐKERT.
Ütemezés:	Folyamatosan
Megvalósítás intézményrendszere:	FKF Zrt és FŐKERT Zrt.
Monitoring indikátorok:	Elégedettség vizsgálatok (felmérések alapján)
Rizikófaktorok:	
3.3.3	A közbiztonság erősítése
Projekt rövid leírása:	Kerületi fejlesztéseken alapuló térfigyelő és biztonsági rendszerek további kiépítése működtetési költségeken kívül.
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	A projekt folyamatban van.
Finanszírozás:	A teljes becsült összeg 4 000 mHUF, ennek az összegnek az 20%-át (800 mHUF) fővárosi önkormányzati forrásból kell előteremteni.
Ütemezés:	Folyamatosan.
Megvalósítás intézményrendszere:	Fővárosi Önkormányzat, kerületi önkormányzatok, Rendőrség
Monitoring indikátorok:	Bűnözések számának mutatói (elkövetések száma/év), lakossági elégedettség vizsgálatok (felmérések alapján)
Rizikófaktorok:	

3.4. A népesség megtartását elősegítő lakáspolitikai	
3.4.1	Új városi lakóterületek kialakítása és lakásépítésre alkalmas területek bővítése
Projekt rövid leírása:	Városhatáron belüli új lakóterületek kialakítása és lakásépítésre alkalmas területek bővítése.
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	A projekt előkészítés alatt áll.
Finanszírozás:	Fővárosi pénzügyi szerepvállalást nem igényel, a projektet alapvetően a magánszféra valósítja meg, így a volumene sem ismert.
Ütemezés:	Előkészítés 2010-ig, megvalósítás a programidőszak végéig
Megvalósítás intézményrendszere:	Előkészítés alatt.
Monitoring indikátorok:	Épített új lakásszám (db)
Rizikófaktorok:	
3.4.2	A város népességmegtartó erejének fokozása
Projekt rövid leírása:	A lakáspiaci kereslet-kínálat megfelelésének elősegítésével kívánja a főváros fokozni népességmegtartó erejét. A Fővárosi Önkormányzat szabályozási lehetőségeinek alkalmazása annak érdekében, hogy az agglomerációs lakásformákkal versenyző lakóterületi fejlesztések jogi háttere biztosított legyen.
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	A Fővárosi Önkormányzat a településrendezési eszközei nyújtotta szabályozási kereteknek (FSZKT, Budapest Városrendezési és Építési Keretszabályzat – BVKSZ) a fejlesztési igényekkel való folyamatos harmonizálásával segíti elő a város népességmegtartó erejének fokozását, a lakáspiaci kereslet-kínálat megfelelését.
Finanszírozás:	A beavatkozás nem pénzügyi, hanem szabályozási eszközök alkalmazását igényli.

Ütemezés:	Folyamatosan.
Megvalósítás intézményrendszere:	Fővárosi Önkormányzat
Monitoring indikátorok:	A budapesti népesség alakulása (fő), elvándorlási mutatók.
Rizikófaktorok:	

3.5. A városi központrendszer kiegyensúlyozott fejlesztése, alközpont funkciók erősítése	
3.5.1	Hagyományos kerületi központok, "helyi belvárosok" minőségi fejlesztése
Projekt rövid leírása:	Kerületi központok, alközpontok és környezetük fejlesztése közterületi megújítással, kiskereskedelmi és kulturális funkciók erősítésével. (Többek között a fővárosi akcióterületi rehabilitáció kiterjesztése a kerületközpontokra.)
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	A kerületeknél folyik a helyi főtca programok előkészítése, amelyek az integrált városfejlesztési stratégiák (IVS) részét képezik. Ez alapján a kerületek uniós forrásokra adhattak be pályázatot.
Finanszírozás:	Fővárosi pénzügyi szerepvállalást nem igényel, a projektet alapvetően a magánszféra valósítja meg, így a volumene sem ismert.
Ütemezés:	Folyamatos
Megvalósítás intézményrendszere:	Magánszféra.
Monitoring indikátorok:	Kerületi központok intézmény-, iroda- és kiskereskedelmi terület növekedése (m2), lakosság közérzetének alakulása (elégedettségi felmérések alapján).
Rizikófaktorok:	
3.5.2	Árpád-híd hídfőterek városrészközponti fejlesztése
Projekt rövid leírása:	Az angyalföldi és a Flórián téri városrészközpontok fejlesztése.
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	A projekt előkészítés alatt áll.
Finanszírozás:	Fővárosi pénzügyi szerepvállalást nem igényel, a projektet alapvetően a magánszféra valósítja meg, így a volumene sem ismert.
Ütemezés:	Előkészítés 2008-ig, megvalósítás a programidőszak vége után.
Megvalósítás intézményrendszere:	Magánszféra.
Monitoring indikátorok:	Hídfőter központok intézmény-, iroda- és kiskereskedelmi terület növekedése (m2), lakosság közérzetének alakulása (elégedettségi felmérések alapján).
Rizikófaktorok:	
3.5.3	Körvasúti körút déli szakaszához kapcsolódó városrészközpont fejlesztések
Projekt rövid leírása:	Albertfalva és BudafoK Központ, Csepel, Pesterzsébet, Határ úti városrészközpontok fejlesztése
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	A projekt előkészítés alatt áll.
Finanszírozás:	Fővárosi pénzügyi szerepvállalást nem igényel, a projektet alapvetően a magánszféra valósítja meg, így a volumene sem ismert.
Ütemezés:	Előkészítés 2009-ig, megvalósítás a programidőszak vége után.
Megvalósítás intézményrendszere:	Alapvetően a magánszféra feladata, de a térségi közlekedés fejlesztésében szerepet kell vállalni a közszférának is..
Monitoring indikátorok:	Intézmény-, iroda- és kiskereskedelmi terület növekedése (m2), lakosság közérzetének alakulása (elégedettségi felmérések alapján).
Rizikófaktorok:	
3.5.4	Bosnyák téri városrészközpont
Projekt rövid leírása:	Bosnyák tér, mint intermodális csomópont fejlesztése kiskereskedelem-fejlesztéssel.
A projekt jelenlegi státusza,	A projekt előkészítés alatt áll.

elért eredmények:	
Finanszírozás:	Fővárosi pénzügyi szerepvállalást nem igényel, a projektet alapvetően a magánszféra valósítja meg, így a volumene sem ismert.
Ütemezés:	Előkészítés 2009-ig, megvalósítás 2012-ig.
Megvalósítás intézményrendszere:	Előkészítés alatt.
Monitoring indikátorok:	Intézmény-, iroda- és kiskereskedelmi terület növekedése (m2), lakosság közérzetének alakulása (elégedettségi felmérések alapján).
Rizikófaktorok:	
3.5.5	Déli PU városrészközpont
Projekt rövid leírása:	A Déli pályaudvar, mint intermodális csomópont fejlesztése kiskereskedelem-fejlesztéssel.
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	A területre elkészül a KSZT.
Finanszírozás:	Fővárosi pénzügyi szerepvállalást nem igényel, a projektet alapvetően a magánszféra valósítja meg, így a volumene sem ismert.
Ütemezés:	Előkészítés 2010-ig, megvalósítás a programidőszak vége után.
Megvalósítás intézményrendszere:	Előkészítés alatt.
Monitoring indikátorok:	Intézmény-, iroda- és kiskereskedelmi terület növekedése (m2), lakosság közérzetének alakulása (elégedettségi felmérések alapján).
Rizikófaktorok:	
3.5.6	Kőbánya városrészközpont
Projekt rövid leírása:	Kőbánya városközpont, mint intermodális csomópont fejlesztése kiskereskedelem-fejlesztéssel.
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	A projekt előkészítés alatt áll.
Finanszírozás:	Fővárosi pénzügyi szerepvállalást nem igényel, a projektet alapvetően a magánszféra valósítja meg, így a volumene sem ismert.
Ütemezés:	Előkészítés 2010-ig, megvalósítás a programidőszak vége után.
Megvalósítás intézményrendszere:	Magánszféra.
Monitoring indikátorok:	Intézmény-, iroda- és kiskereskedelmi terület növekedése (m2), lakosság közérzetének alakulása (elégedettségi felmérések alapján).
Rizikófaktorok:	
3.5.7	Rákosrendező pályaudvar fejlesztése kulturális-rekreációs tartalommal
Projekt rövid leírása:	Rákosrendezői pályaudvar fejlesztése kulturális rekreációs tartalommal.
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	A projekt előkészítés alatt áll.
Finanszírozás:	Fővárosi pénzügyi szerepvállalást nem igényel, a projektet alapvetően a magánszféra valósítja meg, így a volumene sem ismert.
Ütemezés:	Előkészítés 2012-ig, megvalósítás a programidőszak vége után.
Megvalósítás intézményrendszere:	Magánszféra.
Monitoring indikátorok:	Intézmény-, iroda- és kiskereskedelmi terület növekedése (m2), lakosság közérzetének alakulása (elégedettségi felmérések alapján).
Rizikófaktorok:	

VII.4. Környezettudatos Budapest prioritás

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

Szociális szempontok miatt is 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 stratégia néhány új, nagyterületű közpark kialakítását célozza meg.

4.1 Települési környezetvédelem, a városi zöldterületek és zöldfelületi elemek fejlesztése	
4.1.1	Orczy kert átépítése
Projekt rövid leírása:	Rekonstrukció és új közpark kialakítása. A terület előkészítést és a kármentesítést a főváros végzi, a park kialakítása nem fővárosi feladat.
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	A talajvíztisztítás folyamatban van.
Finanszírozás:	A projekt költsége 2 296 mHUF.
Ütemezés:	Folyamatos. A talajvíztisztítás 2009-ig befejeződik, utána 2013-ig utómonitorozás folyik.
Megvalósítás intézményrendszere:	Környezetvédelmi Ügyosztály
Monitoring indikátorok:	Hatósági engedély szerinti monitorozás.
Rizikófaktorok:	
4.1.2	Észak-csepeli nagy park és sportkomplexum
Projekt rövid leírása:	Nagy közpark építése és közterület fejlesztés a Központi Szennyvíztisztítóhoz és a beépülő északi szigetcsúcsához kapcsolódóan. A projekt bővebb kifejtését ld. a VIII. fejezetben.
4.1.3	Az agglomerációs zöldterületek hálózatának védelmét szolgáló intézkedések
Projekt rövid leírása:	Térségi zöldövezet-fejlesztés a meglévő „zöldvagyonnal” való gazdálkodással, a szabályozás erősségének és hatékonyságának javításával.
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	A Budapesti Agglomerációs Fejlesztési Tanács 2007-ben elfogadta a Budapesti Agglomeráció Környezetgazdálkodási Cselekvési Tervét, amelyben az agglomerációs zöldgyűrű érdekében modellprogram-javaslatként szerepel a Zöldövezet Program. A Tanács e program előkészítésére, valamint lebonyolításának a koordinálására szakmai bizottságot állított fel.
Finanszírozás:	A teljes becsült összeg 1 700 mHUF, ennek 50%-át kell fővárosi önkormányzati forrásból előteremteni.
Ütemezés:	Folyamatosan.
Megvalósítás intézményrendszere:	Budapesti Agglomerációs Fejlesztési Tanács
Monitoring indikátorok:	Intézkedések szerinti monitorozás
Rizikófaktorok:	
4.1.4	A városi zöldfelületek védelme és fejlesztése
Projekt rövid leírása:	Budapest zöldfelületi rendszerének átalakítása, a zöldfelületi hálózat elemeinek színvonalas fenntartása, a fővárosi nagyparkok megfelelő szintű és elosztású használatának elősegítése, különös tekintettel a fővárosi nagyparkokra (Népliget EU projekt) és a dunai szigetekre és félszigetekre és a Fővárosi Szabályozási Keretrendben kijelölt erdőterületekre.
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	2006-ban 51 288, 2007-ben 4000 m2 fővárosi zöldfelület újult meg. A Népliget revitalizáció projekt a KMOP-2007-5.2.2./B Budapesti integrált városfejlesztési program – Budapesti kerületi központok fejlesztése című kétfordulós EU-s pályázaton került benyújtásra. Előkészítési szakaszban van a Margitsziget értékmegőrző fejlesztése.
Finanszírozás:	A projekt költsége 1 360 mHUF.

Ütemezés:	A támogatási szerződés megkötése várhatóan 2009 II. félévében várható.
Megvalósítás intézményrendszere:	Környezetvédelmi Ügyosztály
Monitoring indikátorok:	Pályázat szerinti indikátorok.
Rizikófaktorok:	
4.1.5	Kisvízfolyások revitalizációja
Projekt rövid leírása:	Kisvízfolyások revitalizációja; a szabadidő eltöltésére és turisztikai-rekreációs célokra való alkalmassá tétele az alábbi területekre koncentrálni: Rákospatak, Gyáli-patak, Aranyhegyi-patak, Hosszúréti patak, Szilas-patak, Mogyoródi-patak, Ördög árok.
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	Az e célra beadott kiemelt pályázat el lett utasítva.
Finanszírozás:	A projekt céljaira 100 mHUF szükséges.
Ütemezés:	Előkészítés 2011-ig, megvalósítás a programidőszak vége után
Megvalósítás intézményrendszere:	Környezetvédelmi Ügyosztály
Monitoring indikátorok:	Megújított területek mérete (m2)
Rizikófaktorok:	
4.1.6	Ár- és belvíz elleni védekezés, valamint kármegelőző felszíni vízelvezetés
Projekt rövid leírása:	Az árvíz elleni védekezés a meglévő rendszerek karbantartásával és a kritikus helyszínek védelmi vonalának megerősítésével, kiépítésével. Pl.: Árpád hídtól délre eső részen a védvonal megemlése; a Római part esetében védmű kiépítése.
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	A Római parti védműre döntés- előkészítő tanulmány készült. A Római part hidrogeológiai hatásvizsgálata és kockázatelemzése elkészült.
Finanszírozás:	A teljes becsült összeg 8 830 mHUF.
Ütemezés:	Előkészítés alatt.
Megvalósítás intézményrendszere:	Budapest Főváros Főpolgármesteri Hivatal Kommunális Ügyosztály
Monitoring indikátorok:	Megvédett területek mérete (m2)
Rizikófaktorok:	
4.1.7	A fővárosi és kerületi környezetvédelmi programok végrehajtása
Projekt rövid leírása:	Koherens, hosszú távú zöldfelület fejlesztési stratégia kialakítása, beleértve a Fásor-felújítási programtervet, az új városi parkok létesítését, a parkerdő fejlesztést, a Duna menti promenád (Zöld Duna) kialakítását, a zöldgyűrű programot, a rozsdadévezeti zöldterületi beruházásokat, a zöldfelületi kataszter aktualizálását és a helyi jelentőségű védett természeti értékek fenntartását.
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	Jelenleg a forrásbiztosítás és engedély okirat tervezése folyik.
Finanszírozás:	A projekt céljaira 130 mHUF szükséges.
Ütemezés:	A projekt előkészítése 2009-ben fog megtörténni.
Megvalósítás intézményrendszere:	Környezetvédelmi Ügyosztály
Monitoring indikátorok:	Szerződés szerinti tervdokumentáció
Rizikófaktorok:	
4.1.8	Környezeti károk felszámolásának támogatása
Projekt rövid leírása:	A korábban ipari (pl. Óbudai Gázgyár vagy a volt Csepel Művek) vagy honvédségi területeken a talajban és a felszín alatti vizekben hátramaradt károsodások felderítése, a szennyeződések mértékének feltárása, a kármentesítési igények kataszterének elkészítése.
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	A környezeti károk felszámolására a BKV Zrt. 2007-ben az Óbuda Autóbusz Járműtelepen folytatott kármentesítési munkákat. A kármentesített terület 22 000 m2 nagyságú, ami 80 000 m3 szennyezett talaj és 14 000 m3 szennyezett talajvíz kármentesítését jelenti. Az Óbudai Gázgyár

	területén kárfelmérés megtörtént. Az Orczy kert környezeti kármentesítése és az eredeti állapot helyreállítása fővárosi feladat: a volt BKV buszgarázs területének kármentesítése folyamatban van lezárásának ideje: 2013. A Budapesti Vásárcsopont (Hungexpo) területén a privatizáció után 2007 áprilisában 5 milliárd forintos beruházás, amely többek között egy új pavilon építésével 40 ezerről 50 ezer m ² -re növeli a fedett kiállítási területet. A Kőbányai Sörgyár egykori 1. sz. telephelyén barnamezős rehabilitációs mintaprojekt áll előkészítés alatt S1 projekt néven. A fejlesztést a Kőbányai Vagyonkezelő Zrt. koordinálja.
Finanszírozás:	A 2006-tól jelentkező becsült összeg 20 000 mHUF.
Ütemezés:	Folyamatosan.
Megvalósítás intézményrendszere:	Fővárosi Önkormányzat és partnerintézményei.
Monitoring indikátorok:	Mentesített területek mérete (m ²)
Rizikófaktorok:	

4.2 Környezetbarát közszolgáltatási rendszerek fejlesztése	
4.2.1	Komplex hulladék-gazdálkodási program végrehajtása
Projekt rövid leírása:	Törvényi kötelezettség alapján és azon felül végrehajtandó feladatok (Hulladékgyűjtő szigetek és udvarok számának növelése, lakossági gyűjtés, háttérintézményi kapcsolatok fejlesztése, pusztázási lerakó fejlesztése).
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	A komplex hulladékgazdálkodási program feladatai részben megvalósultak: új hulladékgyűjtő szigetek kihelyezése történt meg (2007-ben 100 db., 2008 végéig 200 db), így 903 db. sziget áll rendelkezésre. Megkezdődött a pusztázási lerakó bővítése. A II. ütem műszaki előkészítése folyamatban van. Az illegális hulladéklerakók felszámolására 2006-ban tanulmányterv készült. A 1481/2008 (IX.25.) Főv. Kgy. határozat alapján a pályázat nem került beadásra.
Finanszírozás:	A teljes becsült összeg 10 000 mHUF. A projekt részei közül a pusztázási hulladéklerakó II. ütem finanszírozója az FKF Zrt.. Hulladékgyűjtő sziget és udvart is az FKF Zrt. finanszírozza.
Ütemezés:	Folyamatosan.
Megvalósítás intézményrendszere:	FKF Zrt. finanszírozásában.
Monitoring indikátorok:	Hulladékgyűjtő szigetek és udvarok száma (db), szelektíven gyűjtött hulladék részaránya (%).
Rizikófaktorok:	
4.2.2	Távfűtés korszerűsítésének és vonzóvá tételének programja
Projekt rövid leírása:	Hőközpontok és a primer rendszerek korszerűsítése. Összvárosi távfűtés-korszerűsítési program kidolgozása, majd megvalósítása indokolt EU és állami támogatásokkal együtt. (A Főtv Zrt. végzi, a cél az, hogy a korszerűsítés költségei ne a távhő emelkedő árában jelenjenek meg.) Törekvés a gázfüggőség csökkentésére (biomassza erőmű létesítése) és beszállítók fokozottabb versenyztatásán keresztül a vásárolt energia árának leszorítására.
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	A távfűtés korszerűsítésének és vonzóvá tételének programjához kapcsolódó fejlesztéseket a Főtv Zrt. végzi. Az elavult primer távhő vezetékek korszerű, előreszigetelt, kedvezőbb hőtechnikai adottságokkal bíró távhő vezetékekre való cseréje folyamatban van. Panel Program: az épületek hőfizikai állapotának javítására koncentrálni, következetes alkalmazásával akár 40-50%-os megtakarítás érhető el. A 2008-ban induló ÖKO Plusz Program, amely lehetővé teszi az egyedi szabályozás és a költségosztás kiépítését a fogyasztói oldalon, ezzel hozzájárul a távfűtés versenyhátrányának a leküzdéséhez. A programra eddig mintegy 1400 lakóközösség (130 000 lakás) kért ajánlatot. 2008-ban 189 hőközpont felújítása folyik, az év során 174 hőközpont szétválasztása tervezett.
Finanszírozás:	Szolgáltató: hőközpontok felújítása 1 850 mHUF, szétválasztás 2 340 mHUF. Állami támogatás ÖKO Programhoz 2008-ban 1 500 HUF, támogatás a bekerülési ktsg 35 %-a, legfeljebb 54 000 Ft, további 15 %-ot átvállalhatnak az önkormányzatok.
Ütemezés:	Folyamatos
Megvalósítás intézményrendszere:	ÉMI Kht. FŐTÁV Zrt Önkormányzatok

Monitoring indikátorok:	Árvizsgálat (a beavatkozó intézkedéseket követő árak összevetése az eredetivel), távfűtés részarányának alakulása (%), leválások száma (háztartás)
Rizikófaktorok:	- Gázárak esetleges drasztikus emelkedése (rövidtávon nem valószínű) - A leválások nagy száma tovább rontja a távhőszolgáltatás gazdaságosságát - A gazdaságosabb energiafelhasználás kisebb forgalmat és így súlyos bevételkiesést okozhat a FŐTÁV-nak
4.2.3	Alternatív és megújuló energiára épülő rendszerek fejlesztésének elősegítése
Projekt rövid leírása:	Az energiahatékonyság javítására, az energiatakarékosság erősítésére, valamint a megújuló energia (biomassza-, geotermikus, szél- és napenergia-felhasználás) felhasználási arányának a fosszilis energiahordozókkal szemben való növelésére irányuló törekvés a fővárosban megvalósuló magán- és közsztéra által végzett energetikai fejlesztések során. Az energiatudatosság javítása, fejlesztésének elősegítése a városrendezési szabályozás eszközeivel.
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	Az alternatív energiaforrások használatát célzó fejlesztések műszaki előkészítése folyamatban van. Jelenleg a távfűtésben a kommunális hulladék tekinthető az egyetlen alternatív energiaforrásnak, ennek aránya nem változott.
Finanszírozás:	Költségbecslés folyamatban.
Ütemezés:	A projekt 2009-ben kezdődik.
Megvalósítás intézményrendszere:	A leendő Fővárosi Energia Ügynökség.
Monitoring indikátorok:	A monitoring indikátorok a megtakarított energia alapján kerülnek megállapításra.
Rizikófaktorok:	
4.2.4	Települési, kistérségi, intézményi, üzemi, lakossági energiatakarékossági programok megvalósítása
Projekt rövid leírása:	A fővárosnak célja, hogy a megújuló energiaforrások kiaknázása és az energetikai fejlesztések mellett folyamatos ismeretterjesztő, információs, és akcióorientált, népszerűsítő magatartásával ezen értékeket folyamatosan közvetítse és beépítse programjaiba (pl. autómentes nap, lakossági-közösségi tájékoztatás).
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	A projekt jelenleg tervezés alatt áll.
Finanszírozás:	Előkészítés alatt.
Ütemezés:	A projekt 2009-ben kezdődik.
Megvalósítás intézményrendszere:	A leendő Fővárosi Energia Ügynökség.
Monitoring indikátorok:	A monitoring indikátorok a megtakarított energia alapján kerülnek megállapításra.
Rizikófaktorok:	

4.3 Budapest beépített lakóterületeinek teljes körű szennyvízcsatornázása és a szárazidei szennyvizek közel 100%-os tisztításához szükséges létesítmények kiépítése	
4.3.1	Központi Szennyvíztisztító Telep és létesítményei
Projekt rövid leírása:	Központi Szennyvíztisztító Telep rávezető létesítmények, valamint a Budai Duna-parti főgyűjtő megépítése .
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	A Központi Szennyvíztisztító Telep kivitelezése az ütemterv szerint halad, hogy az egy éves próbaüzem 2009. július hóban megkezdhető legyen. A műtárgyak vasbeton szerkezetei elkészültek, most már a technológiai gépészeti szerelés folyik. A tisztítótelephez kapcsolódó létesítmények kivitelezése is időarányos: az albertfalvai átemelőtelep bővítése elkészült, a ferencvárosi és a kelenföldi átemelők bővítése folyamatban van, az átemelőtelepek szennyvíztisztító telepre vezető nyomócsövei elkészültek, a telep árvízvédelmi töltése elkészült, bekötő útja épül (ca. 70%-os készultság).
Finanszírozás:	A projekt teljes költsége 161 863 mHUF.
Ütemezés:	A projekt 2010-ig megvalósításra kerül.

Megvalósítás intézményrendszere:	Fővárosi Főpolgármesteri Hivatal Közmű Ügyosztálya
Monitoring indikátorok:	Vízjogi engedély előírásai szerint kezelt szennyvíz m3/d
Rizikófaktorok:	A szennyvíztisztító telep működésének mellékterméke a kitorhasztott szennyvíziszap. Kockázati tényező a szennyvíziszap végleges elhelyezésének megoldása.
4.3.2	Dél-budai régió szennyvízelvezetés
Projekt rövid leírása:	Budaörs szennyvízcsatorna hálózat fejlesztése és a dél-budai régió szennyvízelvezetésének megoldása a főváros és régiója együttműködésében.
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	A projektet irányító Konzorciumi Tanács, illetve a Fővárosi Közgyűlés 2007. december 20-i döntése alapján a projekt műszaki tartalma módosult és elnevezése „Dél-budai régió szennyvízelvezetése” lett. Nem épül meg a Dél-budai szennyvíztisztító telep. Budaörs valamint Budapest XXI. Csepel és XXII. kerülete, Budafok, Budatétény és Nagytétény szennyvízeit a Központi Szennyvíztisztító Telepre vezetik. Ehhez a Központi Szennyvíztisztító telepet a XIII. kerületi Esztergomi úti gyűjtőcsatorna megépítésével, illetve a X., Éles saroknál tervezett átkötéssel tehermentesítik úgy, hogy a két részvízgyűjtő terület szennyvízeit az Észak-budapesti szennyvíztisztító telepre vezetik. • Fenti változások következtében a 4.3.2.1. projektet, a Dél-budai szennyvíztisztító telep megvalósítása törölve lett. • A 4.3.2.2. sz. Dél-budai szennyvízfogyógyűjtő II. ütem műszaki tartalma a fent leírt változások szerint szükséges létesítményekkel bővül és a megvalósítás lehetséges indításának korábban 2008. 04. hóban megadott időpontja 2009. évre módosul. • A 4.3.2.3. A XXI. Csepel szennyvízcsatorna hálózatfejlesztése, valamint a XXII. Budafok, Budatétény, Nagytétény szennyvízcsatorna hálózatfejlesztése megvalósításának kezdési időpontja 2008. 04-ről 2009. 07-re módosul.
Finanszírozás:	A projekt teljes költsége 29 863613 mHUF, ennek 2%-át kell fővárosi önkormányzati forrásból előteremteni. A projekt szerepel a Főváros 7 éves tervében.
Ütemezés:	A projekt előkészítése 2009-ig tart és 2010-ig megvalósításra kerül.
Megvalósítás intézményrendszere:	Fővárosi Főpolgármesteri Hivatal Közmű Ügyosztálya
Monitoring indikátorok:	Elkészült csatorna (km).
Rizikófaktorok:	Uniós támogatási pályázat el nem fogadása.
4.3.3	Budapest beépített lakóterületeinek teljes körű csatornázása
Projekt rövid leírása:	Kerületi csatornaépítések 2007-2010 (előkészítéssel).
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	Megtörtént a Hűvösvölgyi gyűjtőcsatorna üzembe helyezése. A XIII. ker. Esztergomi úti gyűjtőcsatorna kivitelező vállalkozójának kiválasztása folyamatban van. Folyamatban van a Pesterzsébet tehermentesítő gyűjtőcsatorna beruházásának előkészítése. A „Budapest komplex integrált szennyvíz elvezetése” névre módosított átfogó csatornázási program most már a II., III., IV., V., VI., VII., VIII., IX., X., XI., XII., XIII., XIV., XV., XVI., XVII., XVIII., XIX., XX. és XXIII. kerület mellett a XXI. Csepel és XXII. Budafok – Nagytétény kerületekre is kiterjed. A program keretében a beépített lakóterületek csatornázása céljából összesen 335 km csatorna és 22 átemelő telep épül. Tárgyévben az összevonáshoz és a közös pályázat készítéséhez szükséges tervek és tanulmányok készültek.
Finanszírozás:	A projekt teljes költsége 46 384 mHUF, ennek 1%-át (463 mHUF) kell fővárosi önkormányzati forrásból előteremteni. A projekt szerepel a Főváros 7 éves tervében.
Ütemezés:	A projekt előkészítése 2009-ig tart és 2010-ig megvalósításra kerül.
Megvalósítás intézményrendszere:	Fővárosi Főpolgármesteri Hivatal Közmű Ügyosztálya
Monitoring indikátorok:	Elkészült csatorna (km).
Rizikófaktorok:	Uniós támogatási pályázat el nem fogadása.
4.3.4	Észak-pesti Szennyvíztisztító Telep minőségi bővítése és a budai oldali szennyvizek átvezetése
Projekt rövid leírása:	Szennyvíztisztító Telep minőségi bővítése és a budai oldali szennyvizek átvezetése
A projekt jelenlegi státusza,	Az Észak-budapesti szennyvíztisztító telepre az Észak-budai csapadékvíz és szennyvízgyűjtő hálózat és Duna alatti átvezetés beruházása, amely a Csillaghegyi főgyűjtőből, a Pók utcai

elért eredmények:	átemelőtelepből és a hozzá tartozó nyomóvezetékéből áll, 2007-ben sikeres próbaüzemmel befejeződött. A szennyvíztisztító telep minőségi bővítése (tápanyageltávolító berendezések kiépítése) beruházás megvalósítás alatt áll és 2010-ben befejeződik.
Finanszírozás:	A projekt teljes költsége 6 007 mHUF, ennek 65%-át (2 736,9 mHUF) kell fővárosi önkormányzati forrásból előteremteni. A projekt szerepel a Főváros 7 éves tervében.
Ütemezés:	A projekt előkészítése 2009-ig tart és 2010-ig megvalósításra kerül.
Megvalósítás intézményrendszere:	Fővárosi Főpolgármesteri Hivatal Közmű Ügyosztálya
Monitoring indikátorok:	200 000 m3/d szennyvíz III. fokú tisztítása a vízjogi engedélyben előírt határértékekre.
Rizikófaktorok:	
4.3.5	Szennyvíziszap távlati hasznosítása
Projekt rövid leírása:	A fővárosi tisztítóokban keletkező szennyvíziszap hasznosításának rendezése.
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	Az előtanulmány elkészült.
Finanszírozás:	A teljes becsült összeg 12 433,86 mHUF, de ezt nem fővárosi önkormányzati forrásból fedezik.
Ütemezés:	Előkészítés alatt.
Megvalósítás intézményrendszere:	Előkészítés alatt.
Monitoring indikátorok:	Intézkedések alapján.
Rizikófaktorok:	

VII.5. Kulturális értékteremtés prioritás

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 támogatása, a mindennapi élet színterein a kultúra meghonosítása. A kulturális program súlypontja tehát nem elsősorban az intézményrendszeren van.

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 ez irányú elképzeléseinek támogatása.

5.1 A városi térhez kötött kultúra programja	
5.1.1	A mindennapok kultúrájának programja ("Hegy program")
Projekt rövid leírása:	A kultúra köztéri megjelenési formáinak támogatása. Egyfajta fővárosi kulturális alap működtetése. Agóra-program: a közterület felújítási programok demokratizálása Köz-Tér-Zene: a közterületi zenélés megjelenési formáinak támogatása. Vers mindenkinek: költészet az utcán és a metróban; Atlantisz program: az aluljárók, mint a

	művészeti megjelenés helyszínei).
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	A főváros alapításának 135 éve évfordulóján, 2008-2009 között több köztéri program kerül megvalósításra. „A város titkai” (MetróGaléria - 2-es és 3-as metró vonalán) - művészek, írók, közéleti személyiségek kedvenc budapesti helyeit mutatja be. „PLACCC 2008” (Budapesti Őszi Fesztivál) „helyszín-specifikus művészetek”: olyan előadások és műalkotások, amelyek szervesen kapcsolódnak az adott helyhez.
Finanszírozás:	A teljes becsült összeg 800 mHUF, ezt teljes egészében a fővárosi önkormányzati forrásból kell előteremteni.
Ütemezés:	Folyamatos
Megvalósítás intézményrendszere:	Fővárosi Önkormányzat és partnerintézményei
Monitoring indikátorok:	Programok száma, résztvevők száma
Rizikófaktorok:	
5.1.2	Az erős kulturális identitást hordozó városrészek speciális kulturális potenciáljának erősítése
Projekt rövid leírása:	Olyan városrészek revitalizációjához kapcsolt kulturális támogatás - amely akár a rehabilitációs alapba is beépíthető – melyek erős kulturális identitást bírnak (pl. Zsidónegyed). A támogatás megítéléséhez szükséges, hogy a fővárosi és kerületi célok összehangolhatóak legyenek.
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	A projekt folyamatban van.
Finanszírozás:	A teljes becsült összeg 1 200,00 mHUF.
Ütemezés:	Folyamatos.
Megvalósítás intézményrendszere:	Fővárosi Önkormányzat
Monitoring indikátorok:	Elégedettség vizsgálatok (kérdőíves formában)
Rizikófaktorok:	
5.1.3	Nagy rendezvények eseménykonceptiójának és eseményrendszerének kialakítása, különös tekintettel a zenei eseményekre
Projekt rövid leírása:	A fővárosi nagyrendezvények koncepcióba szervezése, és megrendezésük támogatása.
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	A nagyrendezvényi struktúrán keresztül jelenleg is az • egész évet átfogó, • előre tervezett (legalább egy évvel korábban beharangozható), • karakteres, a Budapest brand kedvező alakulását elősegítő, • a turizmus számára is jól beazonosítható célcsoportnak szóló, • műfajilag sokszínűséget mutató, • önálló turisztikai vonzerőt jelentő események láncolatát kínálja a város.
Finanszírozás:	A rendelkezésre álló összeg évi 400 mHUF.
Ütemezés:	Folyamatos
Megvalósítás intézményrendszere:	Fővárosi Önkormányzat
Monitoring indikátorok:	Rendezvények száma, látogatottsága, elégedettség vizsgálatok (kérdőíves formában).
Rizikófaktorok:	
5.1.4	Duna program
Projekt rövid leírása:	A Duna, mint városi tér potenciáljainak feltárása (például Hídünnep, Fényfolyó).
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	A projekt előkészítés alatt áll.
Finanszírozás:	Fővárosi pénzügyi szerepvállalást nem igényel, a projektet alapvetően a magánszféra valósítja

	meg, így a volumene sem ismert.
Ütemezés:	Előkészítés 2009-ig, megvalósítás a programidőszak vége után.
Megvalósítás intézményrendszere:	Fővárosi Önkormányzat
Monitoring indikátorok:	Rendezvények száma, látogatottsága, elégedettség vizsgálatok (kérdőíves formában)
Rizikófaktorok:	

5.2 Kulturális infrastruktúra fejlesztések	
5.2.1	Központok kulturális hasznosítása
Projekt rövid leírása:	A Központok területének és környezetének megújítása PPP alapon.
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	A kivitelezés megkezdéséhez szükséges jogerős építési engedély 2008. december második felére várható.
Finanszírozás:	28,4 M euró (7 100 mHUF 250Ft/euróval számolva).
Ütemezés:	Építési engedély (várhatóan): 2008. december második fele. Építési munkák kezdete 2009. január második fele. Átadás várható időpontja: 2010. május.
Megvalósítás intézményrendszere:	Porto Investment Hungary Kft. (a fejlesztésre kiírt közbeszerzési eljárás nyertese)
Monitoring indikátorok:	A Szolgáltatási Szerződésben meghatározott dokumentumokkal: folyamatos helyzetjelentés, Átadás- Átvételi jegyzőkönyv. Elkészülte után rendezvények száma, látogatottsága.
Rizikófaktorok:	
5.2.2	Óbudai Gázgyár kulturális hasznosítása
Projekt rövid leírása:	Az Óbudai Gázgyár területének megújítása a Budapest Zrt. által készített fejlesztési terv alapján (kulturális, tudásvárosi funkcióváltás). A projekt bővebb kifejtését ld. a VIII. fejezetben.
5.2.3	Margitszigeti Szabadtéri Színpad rekonstrukciója
Projekt rövid leírása:	A színpad és környezetének teljes körű megújítása, különös tekintettel a Margitsziget természeti védettségére.
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	A Margitszigeti Szabadtéri Színpad rekonstrukciója projekt EU forrásból megvalósítandó fejlesztési feladatként való előkészítéséhez a Margitsziget „Stratégiai terv” és a szabályozási terv (KSZT) elkészítése, jóváhagyása szükséges.
Finanszírozás:	Fővárosi pénzügyi szerepvállalást nem igényel, a projektet alapvetően a magánszféra valósítja meg, így a volumene sem ismert. Az előkészítésre 40 mHUF áll rendelkezésre.
Ütemezés:	Az előkészítés 2007-2008 között, a megvalósítás 2009-10-ben indítható.
Megvalósítás intézményrendszere:	Magánszféra.
Monitoring indikátorok:	Felújított terület (m2), rendezvények száma, látogatottsága.
Rizikófaktorok:	
5.2.4	Budapest Szíve program
Projekt rövid leírása:	A Budapest Szíve Program projektjei együttesen teremtik meg annak a feltételeit, hogy a történelmi városközpontban a gyalogosforgalom dominanciája érvényesülhessen, az átmenő gépjármű-forgalom jelentősen csökkenjen, vonzó, minőségi közterületek legyenek, az üzletutcák és városi terek magas építészeti minőségben megújuljanak. Mindezt forgalomtechnikai eszközökkel, a felszíni parkolás visszaszorításával és mélygarázsépítéssel, a zöldfelületek minőségi megújításával és lehetőség szerinti növelésével, a gyalogos-, kerékpáros- és gépjárműforgalom összehangolt együttélését lehetővé tevő közterület megújítási beavatkozásokkal kívánjuk elérni. 1. Kaputársaság: Astoria, Károly körút, Deák tér és József A utca közterületi megújítása 2. Hídfőterek: Március 15-e tér és Roosevelt tér közterületi megújítása
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	A Kormány 2008. június 25-i döntése értelmében a Budapest Szíve Program projektjavaslatai kiemelt projektként bekerültek az európai uniós támogatásból megvalósuló fejlesztések kereteit rögzítő Új Magyarország Fejlesztési Terv alapján kidolgozott Közép-magyarországi Régió 2007-2008-as Akciótervébe, és a projektek támogatásban részesülnek.

Finanszírozás:	1. Reprezentatív kaputárság kiépítése I. ütem: 3 331 mHUF 2. Hídfőterek és új pesti korzó kiépítése I. ütem: 2 159 mHUF
Ütemezés:	Előkészítés folyamatban, megvalósítás: kb. 2009.09-2011.09 2008. november 28.: projekt beadása 2009. április 1.: támogatási szerződés megkötésének tervezett időpontja
Megvalósítás intézményrendszere:	Projektmenedzser szervezet: Budapest Szíve Városfejlesztő Részvénytársaság
Monitoring indikátorok:	felszíni gépjármű parkolóhelyek számának csökkenése, zöldfelületek növekedése, levegőminőség javulása
Rizikófaktorok:	
5.2.5	Városháza Fórum
Projekt rövid leírása:	A Budapest Szíve Program kulcsprojektjeinek megvalósítása a megvalósíthatósági tanulmányban vázolt szemlélet alapján. A projekt bővebb kifejtését ld. a VIII. fejezetben.
5.2.6	A Világörökség helyszíneinek revitalizációja
Projekt rövid leírása:	Az épített örökség felújítása turisztikai célú hasznosítása céljából. A helyszínek revitalizációja alapvetően uniós forrásból valósítható meg, a magánszférában tevékenykedő befektetők együttműködésével. Megoldandó a turistabuszok parkolási kérdése. A Fővárosi Önkormányzat szerepvállalása alapvetően koordinatív jellegű.
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	A Budai Vár egyes területeinek megújítása uniós forrásokból, ágazati fejlesztésként megtörténik: „A budai palota kulturális turisztikai fejlesztése” című projekt a KMOP kiemelt projektjei között nevesítésre került, a projektgazda a Budavári Vagyonkezelő és Innovációs Kht. Sajnálatosan a Budavári Önkormányzat telekre vonatkozó – jogszerűtlen – változtatási tilalom elrendelése miatt a projekt visszavonásra került. Ennek ellenére véleményezhető, hogy kiemelt kulturális szerepe miatt a középtávon Európai Unió vagy állami ágazati forrás rendelkezésre fog állni a projekt megvalósítására. A Budai Vár ingatlan-együttes revitalizációjának célja a világörökségi védelem alatt álló épületek és környezetük összehangolt műemléki rekonstrukciója, a helyszínek fizikai infrastrukturális feltételeinek javítása, különösen a hosszútávon fenntartható működtetéshez hozzájáruló versenyszféra bevonásával.
Finanszírozás:	Fővárosi pénzügyi szerepvállalást igényelhet, de a befektetett tőkének középtávon meg kell térülnie. A projektet alapvetően a magánszféra valósítja meg, így a volumene sem ismert.
Ütemezés:	Előkészítés 2009-ig, megvalósítás a programidőszak vége után.
Megvalósítás intézményrendszere:	Magánszféra.
Monitoring indikátorok:	Látogatottsági vizsgálatok (látogatók száma/év), elégedettség vizsgálatok (kérdőíves formában).
Rizikófaktorok:	

5.3 A város szabadidős potenciáljának növelése	
5.3.1	A Duna rekreációs és környezetvédelmi célú fejlesztése
Projekt rövid leírása:	A Ráckevei-Soroksári Duna ág rekreációs funkcióinak erősítése a vízminőség javításával, a délbudai Duna-parti zöldfelületi sáv rekreációs potenciáljának fejlesztése, valamint a Római part szabadidős potenciáljának növelése.
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	2007 végén megkezdődött a Ráckevei-Duna komplex revitalizációjának tervezése.
Finanszírozás:	A teljes becsült összeg 4 800 mHUF, amelyhez az EU Víz Keretirányelven belül uniós forrás is felhasználható.
Ütemezés:	Előkészítés 2009-2010-ig, megvalósítás 2012-ig.
Megvalósítás intézményrendszere:	Előkészítés alatt.
Monitoring indikátorok:	Vízminőség mérése, látogatottsági adatok (fő/év).
Rizikófaktorok:	Magánszféra.
5.3.2	Városligeti műjégpálya rekonstrukciója

Projekt rövid leírása:	A Műjégpálya és környezetének megújítása.
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	2006-ban átadásra került az új technológiai épület, ami a hűtő gépezet elhelyezésére szolgál (I. ütem). A jelen időszak feladata a rekonstrukció II. és III. ütemének – főépület és pályarekonstrukció – előkészítése, az ehhez szükséges kiviteli tervek aktualizálása, az EU-s pályázat megvalósíthatósági tanulmányának elkészítése. A projekt nevesítésre került a KMOP 2008-2010-es Akciótervében, a Kormány 2008. február 13-i döntése alapján.
Finanszírozás:	A teljes becsült összeg 4 700 mHUF, ennek 10%-át (470 mHUF) kell fővárosi önkormányzati forrásból előteremteni. Az önrész 1 524 mHUF biztosítására ingatlan eladása szükséges (BFVK). A projekt szerepel a Főváros 7 éves tervében.
Ütemezés:	Kiviteli tender 2009. 03. Kivitelezés megkezdése 2009. július 1 Befejezés: 2010. szeptember 30.
Megvalósítás intézményrendszere:	FPH-Sport Ügyosztály
Monitoring indikátorok:	Felújított jégpálya, épület (m2), látogatottsági adatok (jelenlegivel összevetve).
Rizikófaktorok:	
5.3.3	Városi nagyparkok szabadidős célú jobb kihasználása
Projekt rövid leírása:	Napjainkban megfigyelhető pozitív jelenség az egyre erősödő "egészségtudatosság", amelynek a mozgás, a sport az alapja. Ezek alapján várhatóan a fővárosi erdők, nagyobb erdei tisztások és kiránduló csomópontok, nagyobb városi parkok jobb szabadidős célú kihasználása megnövekszik. Célunk elősegíteni a futóklubok, városi nagyparkokba telepített sportpályák, erdei tornapálya, tematikus játszótér, a futók és kocogók átváltási és fürdési lehetőségének kialakítását. A zöldterületi és zöldfelületi elemek fejlesztésével, új beruházásokkal lehetőség nyílik a szabadidő eltöltésére és a szórakozás feltételeinek javítására, elsősorban a szabadidősportok - környezetbe illeszkedő és környezetbarát - létesítmények fejlesztésére. Többfunkciós "napozórterek" kialakításával biztosítani kell a felnőttek, a családok, illetve az ifjúság azon rétegeinek a lehetőségeket, akik olyan típusú szabadidős (sport) tevékenységet kívánnak folytatni, ahol is csak kijelölten sportterekre van szükség. A futómozgalom jelenlegi helyzetének és a várható rohamos fejlődésének hatására szükséges további futó utak, futópályák kialakítása Budapest különböző pontjain: a Városligetben, a Népligetben, a Népszigeten, a Hajógyári szigeten, valamint a Szabadsághegyen.
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	Margitszigeti futókör (5,2 km), illetve a Városligeti erdei tornapálya
Finanszírozás:	Fővárosi tulajdonú közparkokban a fővárosi és Európai Unió források bevonása mellett PPP rendszerben (sportszert forgalmazó cégek bevonásával), egyéb parkokban kerületi források és sportszertforgalmazók finanszírozásában.
Ütemezés:	Folyamatos
Megvalósítás intézményrendszere:	Sport ügyosztály
Monitoring indikátorok:	látogatószám (fő/év), létrehozott létesítmények száma (db), a lakosság közérzetének alakulása (elégedettségi felmérések alapján).
Rizikófaktorok:	Forráshiány
5.3.4	A Duna-partok vízi sportra való hasznosítása
Projekt rövid leírása:	A hagyományosan vízi sportra használt Duna parti területeken a sportág feltámasztása, bázisok kiépítése, működtetése (Római part és a Ráckeve-Soroksári Duna-ág Pesterzsébeti és Csepeli szakasza, Népsziget és a Hajógyári sziget), amelyeknél a partnerségi kapcsolatokat és lehetőségeket kihasználva a kéreppáros, a vízi- és lovasturizmussal, az iskolai oktatáshoz kapcsolódó erdei iskolák bázisait előre átgondoltan, tervezetten kialakítva átjárásra nyílik lehetőség a szabadidő hasznos eltöltését biztosító mozgásformák között.
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	A hajógyári szigeten található szerkezetkész épületekkel rendelkező, a vízisport alapjait biztosító ingatlan területét a III. kerületi Önkormányzattal végrehajtott ingatlancserevel megdupláztuk.
Finanszírozás:	Fővárosi tulajdonú vízisport ingatlanok fővárosi és Európai Unió források bevonása mellett PPP

	rendszerben (sportszerforgalmazó cégek bevonásával), egyéb víztelepeken kerületi források és tulajdonosok saját és pályázati forrásainak finanszírozásában.
Ütemezés:	Folyamatos
Megvalósítás intézményrendszere:	Sport ügyosztály
Monitoring indikátorok:	látogatószám (fő/év), létrehozott létesítmények száma (db), lakosság közérzetének alakulása (elégedettségi felmérések alapján).
Rizikófaktorok:	Forráshiány
5.3.5	Fővárosi létesítményfejlesztési program
Projekt rövid leírása:	A program kapcsán egy fővárosi létesítmény standardra alapozva épülnének meg a kerületi fittközpontok, sportparkok, illetve iskolai sportudvarok. Nagyon fontos olyan multifunkcionális sportcsarnok felállítása, amely lakossági szabadidő, diáksport és az utánpótlás-nevelés segítése mellett alkalmasak több sportágban történő edzések és versenyek biztonságos lebonyolítására, valamint a nagyszámú nézőközönség fogadására. Az ilyen többfunkciós sportlétesítményeknek biztosítaniuk kell mind az ide látogatók megfelelő környezetben való kulturált és biztonságos fogadását a színvonalas időtöltés biztosítása mellett, mind a szociális igények maradéktalan kiszolgálását. Aktív sportolás mellett a sport szórakoztató funkcióját is figyelembe véve kell a nézőtereket kialakítani. Természetesen a szükséges futóutak (Városligeti, Népligeti, Népszigeti, Hajógyári-szigeti, Szabadság-hegyi pályákon kívül) is csatlakozhatnak a kialakításra kerülő, új sportközpontokhoz.
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	Több kerületi önkormányzat kezdett az elmúlt időszakban hasonló beruházásba, így Erzsébetváros és Soroksár sportcsarnok, Sashalom és pesterzsébeti tanuszoda építésébe
Finanszírozás:	Létesítmény standard kidolgozása fővárosi forrásokból, konkrét beruházások kerületi önkormányzatok finanszírozásában, továbbá fővárosi és Európai Unió források, valamint a PPP rendszer által biztosított forrásokból.
Ütemezés:	Folyamatos
Megvalósítás intézményrendszere:	Sport ügyosztály
Monitoring indikátorok:	létrehozott létesítmények száma (db), lakosság közérzetének alakulása (elégedettségi felmérések alapján).
Rizikófaktorok:	Forráshiány

Budapest Főváros Humán Várospolitikai Főpolgármester-helyettes a fentiekén kívül az alábbi projekteket indítványozta:

	Budapesti Bábszínház rekonstrukciója
Projekt rövid leírása:	A projekt hosszútávú célja, hogy a Magyar Képzőművészeti Egyetem épületéből a Budapesti Bábszínház elköltözhessen. Amennyiben az előkészítés során az derül ki, a megvalósítása feltételei a közeljövőben nem kedvezőek, úgy az egyetem épületének alagsori helyiségeinek és közművezetékeinek rekonstrukciója készülne el.
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	A projekt előkészítése 2009-ben kezdődhet el.
Finanszírozás:	
Ütemezés:	
Megvalósítás intézményrendszere:	
Monitoring indikátorok:	Felújított terület (m2), rendezvények száma, látogatottsága
Rizikófaktorok:	Finanszírozási nehézségek.
	Budapesti színházak épületállományának állapotfelmérése
Projekt rövid leírása:	A fővárosi fenntartású színházak zömében műemléki vagy városképi védeltséget élvező épületei, kevés kivételtől eltekintve leromlott műszaki állapotban vannak. Szükséges, hogy egy kidolgozott színházi koncepciónak megfelelően sor kerüljön az épületállomány teljes állapotfelmérésére, és egy átfogó (10-15 éves) rekonstrukciós program kidolgozására.

A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	A projekt előkészítése 2009-ben kezdődhet el.
Finanszírozás:	
Ütemezés:	
Megvalósítás intézményrendszere:	
Monitoring indikátorok:	Felújított terület (m2), rendezvények száma, látogatottsága
Rizikófaktorok:	Finanszírozási nehézségek.
	Radnóti Miklós Színház felújítása, bővítése
Projekt rövid leírása:	A Paulay Ede utca 52. sz. alatti ingatlan átépítésekor lehetőség nyílt a színház esetleges bővítésére.
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	A projekt előkészítése 2009-ben kezdődhet el.
Finanszírozás:	
Ütemezés:	
Megvalósítás intézményrendszere:	
Monitoring indikátorok:	Felújított terület (m2), rendezvények száma, látogatottsága
Rizikófaktorok:	Finanszírozási nehézségek.
	Erzsébet téri Gödör beruházás befejezése
Projekt rövid leírása:	Pályázatot szükséges kell kiírni a beruházás befektetőjének kiválasztására. A befejezésig tartó időszakra az üzemeltetést és a karbantartást megvalósító non-profit szervezet alapítása javasolható.
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	A projekt előkészítése 2009-ben kezdődhet el.
Finanszírozás:	
Ütemezés:	
Megvalósítás intézményrendszere:	
Monitoring indikátorok:	Rendezvények száma, látogatottsága
Rizikófaktorok:	Finanszírozási nehézségek.
	Petőfi Csarnok rekonstrukciója
Projekt rövid leírása:	A Városligeti stratégiai és rekonstrukciós program részeként – amennyiben a nagy befogadóképességű ifjúsági szórakozóhely továbbra is itt fog üzemelni – elő kell készíteni a teljes rekonstrukciót az épület rossz műszaki állapotára tekintettel. Meg kell vizsgálni a Városligetben a szabadidős- és sporttevékenységek kiszolgálásának rendszerét és az esetleges megváltozott funkcióigény kielégítésére is lehetőséget lehet biztosítani..
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	A projekt előkészítése 2009-ben kezdődhet el.
Finanszírozás:	
Ütemezés:	
Megvalósítás intézményrendszere:	
Monitoring indikátorok:	Felújított terület (m2), rendezvények száma, látogatottsága
Rizikófaktorok:	Finanszírozási nehézségek.
	Fővárosi Kulturális Mecenatúra Alap létrehozása, Mecénás Klub működtetése
Projekt rövid leírása:	A cél az intézményhez kötött és az intézményeken kívüli kulturális kezdeményezések támogatása, új források bevonása, a támogatók és a felhasználók közvetlen kapcsolatának elősegítése.

A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	A projekt előkészítése 2009-ben kezdődhet el.
Finanszírozás:	
Ütemezés:	
Megvalósítás intézményrendszere:	
Monitoring indikátorok:	Támogatási szerződések száma (db), nyújtott támogatás összege (Ft)
Rizikófaktorok:	
	Civil szolgáltató központ és inkubátorház
Projekt rövid leírása:	Konkrét segítség nyújtható a központ által a létesülő, a főváros érdekében tevékenykedő, a lakosságnak támogatást nyújtó civil szervezetek számára, hogy az alakulás időszakában költségtakarékos és ideiglenes elhelyezést nyerjenek. Budapest és Pest megye civil szolgáltató központja (NIOK) is elhelyezkedhetne a központban.
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	A projekt előkészítése 2009-ben kezdődhet el.
Finanszírozás:	
Ütemezés:	
Megvalósítás intézményrendszere:	
Monitoring indikátorok:	
Rizikófaktorok:	
	Zenei együttesek
Projekt rövid leírása:	A Budapesti Fesztiválzenekar fenntartására vonatkozó háromoldalú megállapodás felülvizsgálata. Ezzel párhuzamosan egy nemzetközi rangú kortárs zenei együttes támogatásának vizsgálata és többoldalú megállapodás előkészítése.
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	A projekt előkészítése 2009-ben kezdődhet el.
Finanszírozás:	
Ütemezés:	
Megvalósítás intézményrendszere:	
Monitoring indikátorok:	Rendezvények száma
Rizikófaktorok:	
	Az ügynevezett tárcaszínházak
Projekt rövid leírása:	Az OKM által fenntartott és működtetett színházak esetében megvizsgálandó a fővárosi fenntartás és működtetés lehetősége, az ehhez rendelt költségvetési támogatás felhasználásával együtt. Új színházi struktúra, új profilok, független színházak és műhelyek alakulhatnak ki ezáltal.
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	A projekt előkészítése 2009-ben kezdődhet el.
Finanszírozás:	
Ütemezés:	
Megvalósítás intézményrendszere:	
Monitoring indikátorok:	
Rizikófaktorok:	
	Színházak kihasználtságának növelése
Projekt rövid leírása:	A fővárosi fenntartású színházak új, közös marketing kommunikációjának kialakítása és összehangolása. Összekapcsolt számítógépes jegyértékesítési rendszer kialakítása, a

	kihasználtság növelése érdekében.
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	A projekt előkészítése 2009-ben kezdődhet el.
Finanszírozás:	
Ütemezés:	
Megvalósítás intézményrendszere:	
Monitoring indikátorok:	Rendezvények száma, látogatottsága
Rizikófaktorok:	
	A Budapesti Művelődési Központ elhelyezése és integrációs-szakmai-módszertani tevékenységének fejlesztése.
Projekt rövid leírása:	A művelődési intézmények hálózatának csökkenése, ezzel párhuzamosan a társadalmasított művelődési, közösségi szabadidős formák és kezdeményezések számának növekedése intenzívebb szakmai együttműködést, módszertani segítségnyújtást tesz szükségessé. Erre a tevékenységre a BMK-t eddigi eredményei alkalmassá teszik.
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	A projekt előkészítése 2009-ben kezdődhet el.
Finanszírozás:	
Ütemezés:	
Megvalósítás intézményrendszere:	
Monitoring indikátorok:	
Rizikófaktorok:	

A fenti projektek IVS-be való integrálásához önálló közgyűlési határozat szükséges.

VII.6. Gondoskodó Budapest prioritás

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 kerüljön.

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

A Fővárosi Települési Esélyegyenlőségi Program a fővárosi ágazatok és a város hátrányos helyzetű csoportjai szempontjából bontja ki az esélyegyenlőségi kérdéskört.

6.1 A város szociális kettészakadásának megakadályozása	
6.1.1	Szociális városrehabilitációs kísérleti projektek és program
Projekt rövid leírása:	Az uniós támogatású szociális városrehabilitációs program lebonyolítása a Fővárosi Önkormányzat részvételével. fővárosi szinten 3-4 célterület kiválasztása reális.
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	A józsefvárosi Magdolna Negyed program I. üteme (2005-2008) befejezéséhez közeledik. megvalósult a Mátyás tér felújítása, és megnyílt a közösségi ház. Az alprogramok közül 2007-ben a következők indultak be, illetve folytatódtak: Bérleti bevonással történő épületfelújítási program; Az innovatív oktatási program keretében Kidpix néven gyermekprogramok; Közösségfejlesztő programok Civil Háló program (mediko-szociális és a szociokulturális intézmények elhelyezésére)

	A program II. üteme nevesítésre került a KMOP kiemelt projektjei között. A kőbányai szociális rehabilitáció keretében a következő előrelépések történtek: Elkészült a családsegítő szolgálat irodája, 12 db lakás teljes körű felújítása, valamint 13 db lakás átmeneti felújítása, felújításra került az épületekhez tartozó közmű rendszer, továbbá kisebb, de a programnak megfelelő részmunkák (kukatárolók létesítése, kártyás villanyórák felszerelése, új kapuk kivitelezése), folyamatban van további 12 lakás korszerűsítése, az épületek környezetének felújítása.
Finanszírozás:	A teljes becsült összeg 6 000 mHUF, ennek 10%-át (600 mHUF) kell fővárosi önkormányzati forrásból előteremteni.
Ütemezés:	Folyamatosan.
Megvalósítás intézményrendszere:	Fővárosi Önkormányzat.
Monitoring indikátorok:	Befektetett fővárosi támogatás (mHUF), szegregációs adatok alakulása (felmérések), lakásárak alakulása (HUF/m ²)
Rizikófaktorok:	
6.1.2	A meglévő ellátási rendszer minőségi fejlesztése
Projekt rövid leírása:	Hiányzó ellátások kialakítása, különös tekintettel a hajléktalan ellátásra. Szükséges a hajléktalan ellátás modernizációja (kilejtetési rendszer, mentálhigiénés rehabilitáció, foglalkoztatási integráció, lakóotthonok kialakítása). A programot a Budapesti Módszertani Szociális Központ valósíthatja meg uniós támogatással. A társadalmi szolidaritás erősítése, a hatékonyabb és hatásosabb szociális ellátás biztosítása és az időskorúakat ellátó bentlakásos intézmények korszerűsítése keretében szociális ellátást nyújtó, jelenleg működő és nem ellátás céljára épült „bentlakásos intézmény kiváltása idősek otthona” építésével, saját tulajdonú ingatlanon, 120 férőhelyen 1 500 m² összegben. A program keretében kiváltásra kerül a nem időotthoni célra épült, jelenleg Fővárosi Önkormányzat Budapest, VI., Rózsa u. 67. alatti székhelyén működő, 120 fő tartós bentlakásos, szakosított szociális ellátását biztosító Vázsonyi Vilmos Idősek Otthona. A felépülő Otthon működési engedélye kiadását követően biztosítja majd a meglévő Otthon lakóinak és dolgozóinak átköltözését, majd a kiürített Otthon eladásából befolyt összeg visszaforgatásával újabb fővárosi időotthon építése, illetve rekonstrukciója válik lehetővé.
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	A hajléktalan-ellátás területén a Fővárosi Önkormányzat alapítványok közreműködését veszi igénybe. Az Otthon építése az ágazat egyik legjobban előkészített projektje, a program előkészítésének eddigi szakaszában a KSZT módosításával megvalósuló telekmegosztás bejegyzésre került a földhivatali nyilvántartásban is, valamint lebonyolításra került az országos tervpályázat is. A projekt minden szükséges területi jóváhagyással, valamint koncepcionális és szakmai-stratégiai megalapozottsággal rendelkezik, a projekthez szükséges önerő forrása a Fővárosi Önkormányzat tárgyévi költségvetésében és 7 éves Fejlesztési Tervében biztosított.
Finanszírozás:	A hajléktalanellátás korszerűsítése a Fővárosi Önkormányzat pénzügyi szerepvállalását közvetlenül nem igényli, a projektet alapvetően a fővárosi intézmények EU vagy állami támogatással valósítják meg. A program céljaira rendelkezésre álló keret 285 mHUF. A időotthon projekt teljes megvalósítási költsége 1 500 mHUF, a szükséges önerő a Fővárosi Önkormányzat tárgyévi költségvetésében- és 7 éves Fejlesztési Tervében biztosított.
Ütemezés:	A hajléktalanellátás korszerűsítésének programja ez év végéig befejeződik. Az időotthon projekt a Budapest Fővárosi Önkormányzat 7 éves Fejlesztési Tervében meghatározottak szerint van ütemezve: Kiviteli tender: 2009. I. név, a kivitelezés megkezdése: 2009. májustól, a befejezés: 2010.
Megvalósítás intézményrendszere:	A hajléktalanellátás korszerűsítésének programja: BMSZKI Az időotthon projekt: Budapest Fővárosi Önkormányzat Beruházási Ügyosztály
Monitoring indikátorok:	A hajléktalanellátás korszerűsítésének programja: A hajléktalan ellátásban résztvevők száma (fő/év) - Az időotthon projekt: - új épület (5000 m²), - kiváltott férőhely (120 db), - korszerűsített férőhely (120 db), - az egy ellátottra jutó alapterület legalább 6 m² lesz a kiváltás során, - fizikai és kommunikációs akadálymentesítésű épület (1 db),

	• megtartott munkahelyek száma (93 db), • a megbetegedések száma 10 %-al csökken a kiváltástól számított 3. év után, • a bentlakók átlagos élettartama 2 évvel nő a kiváltástól számított 5. év után, • nő a szociális ellátás színvonala, • szociális szakellátás biztosítása.
Rizikófaktorok:	
6.1.3	A hátrányos helyzetű rétegek munkaerőpiaci integrációja
Projekt rövid leírása:	A munkaerőpiacról kiszorult rétegek munkaerő piaci integrációjának és munkahelyi esélyegyenlőségének elősegítése, melyet a Fővárosi Közhasznú Foglalkoztatási Szolgálat Kht. a Főváros által biztosított források mellett uniós és belföldi támogatással valósít meg, együttműködésben a Regionális Munkaügyi Központtal és más szakmai célú szervezetekkel.
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	A hátrányos helyzetű rétegek munkaerő-piaci integrációja érdekében a közfoglalkoztatást és a hozzá kapcsolódó szolgáltatásokat a Fővárosi Közhasznú Foglalkoztatási Szolgálat szervezi. A különböző célcsoportok munkaerő-piaci integrációját célzottan segítik. A Humánerőforrás-fejlesztési Operatív Programból (HEFOP) támogatott „Beilleszkedés a munka világába” projekt célja a tartós munkanélküliek beilleszkedési esélyeinek javítása.
Finanszírozás:	2008. év alapján/év (2009. évi tervvel megegyezik): 1. Közfoglalkoztatási feladatok: Fővárosi forrásból: 59, 2 mHUF Külső forrásból: 90 mHUF (Munkaügyi Központ+vállalkozási bevétel) 2. Fővárosi Esélyegyenlőség Módszertani Iroda működtetése: Fővárosi forrásból: 25, 5 mHUF Külső forrásból: 70 mHUF (Uniós és belföldi pályázati forrásból)
Ütemezés:	Folyamatosan megvalósított
Megvalósítás intézményrendszere:	FKFSZ Kht., Kulinyi Márton ügyvezető igazgató
Monitoring indikátorok:	Évente: • FKFSZ Kht. által szervezett közfoglalkoztatásban részt vevők száma • FKFSZ Kht. által szervezett munkaerő-piaci programokban részt vevők száma • FKFSZ Kht. által szervezett programokban részt vevők közül a nyílt munkaerő-piacra visszakérülő hátrányos helyzetű emberek száma • Kialakított munkaadói kapcsolatok száma • A FEMI által szakmai kiadványok és módszertani segédanyagok száma • Interneten elhelyezett letölthető módszertani anyagok száma • Megrendezett szakmai rendezvények illetve résztvevők száma • Sajtó- és média megjelenések száma
Rizikófaktorok:	

6.2 Egészségügyi fejlesztések	
6.2.1	Regionális kórházprogram középtávú befejezése
Projekt rövid leírása:	Kijelölt regionális kórházak fejlesztési feladatai. Az átdolgozandó regionális kórházi koncepció elkészültéig a források csak a 7 éves terv alapján becsülhetők. - A Főváros egészségügyi koncepciója a Budapesti Egészségügyi Modell keretein belül a következő időszakban kerül kidolgozásra.
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	Az egészségügyi ellátórendszer fejlesztéséről szóló 2006. évi CXXXII. évi törvény 2007-ben kényszerhelyzetet teremtett az ágyszám és kapacitás, a súlyponti kórházak meghatározásával. Budapest felismerte, hogy az egészségügyi reform nem kényszer, hanem szükségszerűség és egyben lehetőség, amelyet ki kell használni (a főváros már 2006-ban átalakítást kezdett). Megtörtént a Szent László és a Szent István Kórház 2007. július elsejével történő integrációja, a kórház hematológiai centruma az OGYK-ban megszüntetett - 60 ágynyi feladattal, valamint a kapcsolódó járóbeteg-szakellátási feladatok átvételével bővült. A Szent Margit Kórház a Szent János Kórház és a Budai Gyermekkórház 2008. január 1-jével integrálódott, a budai oldal egészségügyének súlyponti tényezővé vált. Összevonásra került az OBSI és a Péterfy Sándor Utcai Kórház, így az Egészségügyi Minisztériumtól 870 millió forint támogatásból 2009-ben létrejön

	a Fiumei úti telephelyen egy európai színvonalú traumatológiai központ. Fővárosi önkormányzati pénzügyi forrásból és EIB II. egészségügyi hitelből megkezdődtek a Szent Imre Kórház és az Uzsoki utcai Kórház regionális egészségügyi központok rekonstrukciójának II. üteme kivitelezési munkái. A Fővárosi Önkormányzat reményei szerint a rekonstrukciók anyagi fedezetének jelentős részét EU-s forrásokból tudja biztosítani. A Bajcsy Zs. Kórház új diagnosztikai és műtői tömbje átadásra került. A Heim Pál Gyermekkorházban 2007 nyarán új (G épület) 5 szintes belgyógyászati tömb beruházása kezdődött meg.
Finanszírozás:	A teljes becsült összeg 19 395 mHUF, ennek 62%-át kell fővárosi önkormányzati forrásból előteremteni. Az így jelentkező 12 063 mHUF szerepel a Főváros 7 éves pénzügyi tervében.
Ütemezés:	A projekt folyamatban van.
Megvalósítás intézményrendszere:	Fővárosi Önkormányzat
Monitoring indikátorok:	Elégedettség vizsgálatok (kérdőíves formában), támogatottsági igény alakulása (mHUF).
Rizikófaktorok:	

6.3 Akadálymentesítés	
6.3.1	Városi közterületek akadálymentesítése
Projekt rövid leírása:	Kerületi és fővárosi tulajdonú közterületek akadálymentesítése, különös tekintettel az aluljárókra. Az akadálymentesítés nem csak a fizikai akadályok megszüntetését jelenti, hanem info-kommunikációs akadálymentesítést is.
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	Közterületek akadálymentesítése az egyes közterületek felújításához kapcsolódóan folyik.
Finanszírozás:	A teljes becsült összeg 5 000 mHUF, ennek 20%-át (2 250 mHUF) kell fővárosi önkormányzati forrásból előteremteni. A projekt szerepel a Főváros 7 éves tervében.
Ütemezés:	Folyamatosan.
Megvalósítás intézményrendszere:	Fővárosi Önkormányzat.
Monitoring indikátorok:	Akadálymentesített területek száma (db), területe (m2)
Rizikófaktorok:	
6.3.2	Közüntézmények akadálymentesítése
Projekt rövid leírása:	19 közüntézmény 74 épületeére készült költségfelmérés alapján az intézmények komplex akadálymentesítése.
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	A közüntézmények akadálymentesítése az egyes intézmények felújításához kapcsolódóan folyik.
Finanszírozás:	A teljes becsült összeg 15 350 mHUF, ennek 20%-át (3 070 mHUF) kell fővárosi önkormányzati forrásból előteremteni. A projekt szerepel a Főváros 7 éves tervében.
Ütemezés:	Folyamatosan.
Megvalósítás intézményrendszere:	Fővárosi Önkormányat
Monitoring indikátorok:	Akadálymentesített intézmények száma (db)
Rizikófaktorok:	
6.3.3	Közösségi közlekedési eszközök és az azokhoz szükséges eljutási lehetőségek akadálymentesítése
Projekt rövid leírása:	Kijelölt megálló és azok megközelíthetőségének akadálymentesítése, a járművek egy részének akadálymentesítése. A feltételeknek megfelelő új járművek beszerzése a járműállomány cseréje programelemként szerepel (2.1.4.), hiszen az újonnan beszerzett járművek már akadálymentesen lesznek kialakítva. Az akadálymentesítés nem csak a fizikai akadályok megszüntetését jelenti, hanem info-kommunikációs akadálymentesítést is.
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	Közösségi közlekedési eszközök és az azokhoz szükséges eljutási lehetőség akadálymentesítése terén is jelentős előrelépés történt. A BKV Zrt. által 2006-ban és 2007-ben beszerzett járművek (40 db Combino villamos, 50 db Volvo autóbusz, 10 db GST trolibusz) mind akadálymentesek, ezzel a részben vagy teljesen akadálymentes járművek száma (a metró kocsikat is beszámítva) 743 db-ra

	emelkedett, ami a teljes járműállomány 25,80 %-a. 2006-ban az új Volvo autóbusszokkal kiszolgált vonalakon, kb. 110 megállóhelyen (a 2006. évi állomány 3%-a), valamint a Combino villamosokkal kiszolgált 20 nagykorúti megállóhelyen (a 2006. évben meglévő peronok 3%-a) történt meg az akadálymentesítés. 2007-ben a 2-es metró felújításához kapcsolódóan az Őrs vezér téri végállomáson rámpa kialakításával, a Pillangó utcai megállónál perononként 1-1 lift, a Stadionok állomáson perononként 2-2 lift beépítésével történt akadálymentesítés, ami a metró megállóhelyek 8%-át jelenti.
Finanszírozás:	A teljes becsült összeg 25 000 mHUF, ennek 60%-át kell fővárosi önkormányzati forrásból előteremteni (15 000 mHUF). A projekt közvetetten (a BKV beruházásai keretében) szerepel a Főváros 7 éves tervében.
Ütemezés:	Folyamatosan
Megvalósítás intézményrendszere:	BKV Zrt.
Monitoring indikátorok:	Akadálymentesített közlekedési eszközök száma (db) és részaránya (%).
Rizikófaktorok:	

Budapest Főváros Humán Várospolitikai Főpolgármester-helyettes a fentiekén kívül az alábbi projekteket indítványozta:

	Elektronikus egészségbiztosítási kártya
Projekt rövid leírása:	A kártya egyik oldala megfelel az EU jelenlegi egészségbiztosítási kártya szabványának, amely 2006 óta használatban van Magyarországon. A másik oldalán található chip hordozhatja a tulajdonos személyi adatait, TAJ számát, elektronikus aláírását és külön kérésre a közigazgatási azonosítóját. A kártya más igazolvánnyal együtt személyazonosításra alkalmas lenne. Optikai és elektronikus formában, hitelesen hordozná a tulajdonos TAJ számát, születési helyét, idejét, nevét. Az elektronikus aláírás a TAJ körében lenne használható a hagyományos aláírás helyett. A kártyán megjelenne az EU 189/2003. határozata alapján a biztosító azonosító száma, a kártya azonosítója és a lejárat dátuma. A bevezetés előnyei: egyszerűbb betegazonosítás és TAJ szám ellenőrzés, gyorsabb ügyintézés, elektromikus gyógyszerfelírási lehetőség, E-111-es nyomtatvány kiváltása. Emellett a homogén rendszerek irányába történő egészségügyi informatikai fejlesztés és a betegek komplex ellátásának informatikai támogatása előtt nyílik meg a lehetőség.
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	A projekt előkészítése 2009-ben kezdődhet meg.
Finanszírozás:	
Ütemezés:	2010. január 21-ig az I. szakaszban az országos bevezetéshez szükséges központi rendszerek és központi alkalmazások létrehozása, az ellátórendszer intézményeiben használható típusrendszerek létrehozása, a budapesti egészségügyi intézmények rendszerbe kapcsolása és a fővárosi ellátórendszer ellátási körzetébe tartozó állampolgárok e-TAJ kártyával történő ellátása történhetne meg. 2011. december 31-ig a II. szakaszban az ország összes egészségügyi intézményének rendszerbe kapcsolása és a teljes lakosság e-TAJ kártyával való ellátása valósulhatna meg.
Megvalósítás intézményrendszere:	A fővárosi bevezetés esetében a Fővárosi Önkormányzat
Monitoring indikátorok:	
Rizikófaktorok:	
	BEM projekt
Projekt rövid leírása:	A kórházak működésének reorganizációs programja az alábbi tulajdonosi döntések köré koncentrálódik: a feladatok végrehajtására alkalmas cég megalapítása, a Fővárosi Egészségpolitikai Konceptió és az új működési struktúra megvalósítási modelljének elfogadása.
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	A projekt előkészítése 2009-ben kezdődhet meg.
Finanszírozás:	
Ütemezés:	A kidolgozás négy fázisban történne. A megvalósítás fokozatosan, a működőképesség megtartása mellett több lépcsőben valósulhatna meg. A Budapest Egészségügyi Modell elvi alapjai tekintetében elfogadott álláspont, hogy az egységes

	irányítás és a közös funkciók ellátásához szükséges feltételrendszer kialakítása 2009-ben megvalósítható. A kórházak reorganizációjához szükséges további lépésekre a BEM koncepció megvalósíthatósági tanulmányának elfogadását követően az integráció terjedelme (szervezeti szintű és funkcionális mélysége), illetve a jogi konstrukció meghatározásával kerül sor.
Megvalósítás intézményrendszere:	Fővárosi Önkormányzat
Monitoring indikátorok:	
Rizikófaktorok:	
	Egészségügyi prevenciók projekt
Projekt rövid leírása:	Várhatóan 2009. év elején elfogadásra kerülő új Fővárosi Egészségpolitikai Cselekvési Tervben meghatározott prioritások és célok figyelembe vételével évi 10-12 előadásból álló sorozat, és a témákhoz kapcsolódó –a Fővárosi Kerületek egészségügyi prevenciók vállalásait támogató - prevenciók pályázati program. • <u>az előadássorozat</u>: A sikeres előzményekre tekintettel a Mindentudás Egyeteme Tudományos Kht-val együttműködésben a primer egészségügyi prevenciók célok hatékonyabb elérése érdekében a főbb rizikófaktorok megismertetését és az egészségügyi kockázatok megelőzését szolgáló felvilágosító, ismeretterjesztő programsorozat: ▪ széleskörűség (élő előadás, ebből TV műsor készítése és közszolgálati csatornán való bemutatása, internetes elérhetőség, letölthető, illetve elektronikus adathordozón közreadható oktató anyag készítése), ▪ hitelesség (szakmai megalapozottság, a témákat és az előadókat elismert szakértőkből álló bizottság választja ki), ▪ közérthetőség (széles körben, a célcsoport szintjén való megértést garantáló forgatókönyv betartása). • <u>a prevenciók pályázati program</u>: A fővárosi népegészségügyi helyzet javításához szükséges a Kerületek aktivitásának (szakmai közreműködés és anyagi kötelezettségvállalás) fokozása, a prevencióra szánt források összevont felhasználása. Ennek érdekében célszerű egy olyan pályázati rendszert kidolgozni és működtetni, amely ösztönzi a Kerületeket az eddig közösen megfogalmazott prevenciók célok és a Fővárosi Egészségpolitikai Cselekvési Tervben meghatározott programok megvalósítására azzal, hogy azokhoz a Kerületek részére kiegészítő támogatást nyújt.
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	A projekt előkészítése 2009-ben kezdődhet meg.
Finanszírozás:	
Ütemezés:	
Megvalósítás intézményrendszere:	Fővárosi Önkormányzat
Monitoring indikátorok:	
Rizikófaktorok:	

A fenti projektek IVS-be való integrálásához önálló közgyűlési határozat szükséges.

VII.7. Partnerségben a régióval prioritás

A prioritás célja a valóságban is létező területi egymásrautaltság 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 rendelkezik, hiszen sok, korábban már a stratégia részeként definiált program és projekt rendelkezik térségi relevanciával.

7.2.1	A regionális együttműködés informális csatornáinak működtetése
Projekt rövid leírása:	A törvényileg kötelező regionális intézményrendszer mellett területegységekre bontott informális egyeztetési fórumok szervezése és működtetése.
A projekt jelenlegi státusza, elért eredmények:	A projekt előkészítés alatt áll.
Finanszírozás:	A teljes becsült összeg 100 mHUF, ezt teljes egészében fővárosi önkormányzati forrásból kell fedezni.
Ütemezés:	Előkészítés alatt.
Megvalósítás intézményrendszere:	Fővárosi Önkormányzat
Monitoring indikátorok:	Informális egyeztetési fórumok létrehozása (db) résztvevők száma.
Rizikófaktorok:	

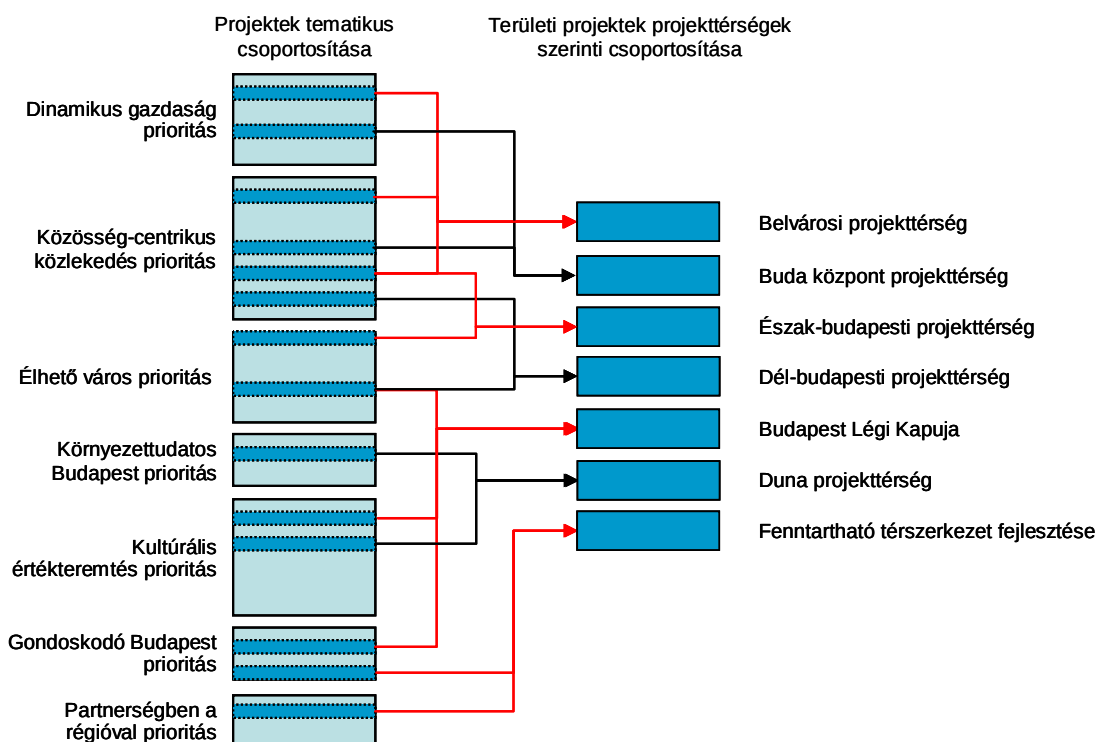
VIII. Fővárosi kiemelt projektterületek

A VII. fejezetben tematikus logika szerint felsorolt projektek között számos két csoportra sorolhatóak:

- **Területi projektek:** olyan projektek, melyekhez tartozó beavatkozás a főváros egy, jól behatárolható területéhez tartoznak. A beavatkozás helyi jellegétől függetlenül hatásuk természetesen túlmutathat az adott területen.
- **Horizontális projektek:** olyan programok, melyek a főváros egészében, vagy jelentős részében igényelnek beavatkozást és hatásuk ennek megfelelően a főváros egész területén érvényesül.

A szűkös források hatékony felhasználása megkívánja a beavatkozások fókuszálását néhány területre, ezért a területi projektekre vonatkozóan jelen IVS hét akcióterületet, ún. projektterületet jelölt ki. Ezekből hat konkrét terület, míg a hetedik, az egész várost lefedő, a Podmaniczky Programban „Fenntartható térszerkezet fejlesztése” néven prioritásként szereplő projektterület. Az egyes projektterületekhez hozzá vannak rendelve a VII. fejezetben felsorolt projektekből azok, melyek területi vonatkozással bírnak és az adott körzetben helyezkednek el. Fontos, hogy egy projekt akár több projektterülethez is tartozhat (pl. Belváros és Duna). Az alábbi tematikus ábrán látható a hozzárendelés logikája:

42. ábra: A projektek területi és tematikus csoportosításának viszonya



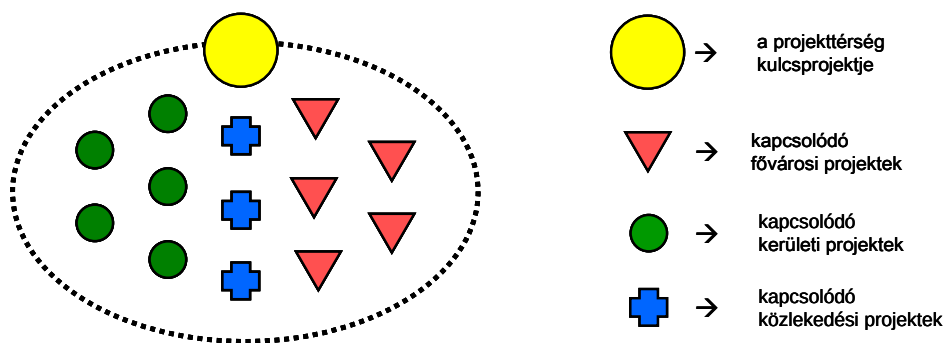
A projektterületek struktúrája

Az egyes projektterületek azonban nem csak a fővárosi projekteket foglalják magukban, hanem mindazokat a kerületi kezdeményezéseket is, melyek pozitív szinergiával bírnak a projektterület céljainak eléréséhez. A projektterületek az alábbi elemeket tartalmazzák:

- Kulcsprojekt: olyan projekt, melynek megvalósítása kritikus fontosságú az egész programtérkép szempontjából és „húzóprojektként” működve jelentős multiplikáló hatással is rendelkezik. A Kulcsprojektek prioritása a legmagasabb, mivel ezekre fókuszálva remélhető áttörés az adott területen.
- Kapcsolódó közlekedésfejlesztési projektek: mindazok a közlekedési fejlesztések, melyek szükségesek vagy kívánatosak az adott programcsomag megvalósulásához.
- Kapcsolódó fővárosi projektek: olyan fővárosi kezelésben levő projektek, melyeknek az IVS középtávú időtávlatban megvalósítása vagy előkészítése szükséges és lehetséges.
- Kapcsolódó kerületi projektek: azok a kerületi projektek, melyek tematikájukkal és/vagy helyszíni, térszerkezeti kapcsolatukkal jól illeszkednek a programcsomagba és szinergikus hatásuk folytán erősítik azt.

A projektterv struktúrája az alábbi sematikus ábrán látható:

30 ábra: A fejlesztési projektterv struktúrája



A projekttervek és az azon belüli prioritások meghatározásánál az alábbi forrásokra támaszkodtunk:

- Podmaniczky Program: mint a főváros jelenleg érvényben levő középtávú stratégiája, a program alapvetően meghatározta a fejlesztések keretét.
- Kerületi IVS-ek: a fővárosi IVS, mint keretstratégia, felkarolja és összefogja mindazokat a pozitív kezdeményezéseket, melyek a kerületi IVS-ekben fogalmazódtak meg.
- Társadalmi egyeztetés eredményei: Az üzleti, tudományos, ill. civil szférával való, a FUTURBIA program keretein belül zajló egyeztetések során eddig felmerült (ld. IV.1) szempontrendszer és társadalmi kívánalmakat is hangsúlyosan figyelembe vettük.

A kulcsprojektek kiválasztásánál a az alábbi szempontokat tartottuk szem előtt:

- **Hasznosság**: mennyiben jelent előrelépést a hosszútávú stratégiában meghatározott alapértékek szemszögéből tekintve?
- **Érintettség**: a projekt megvalósulása fenti szempontrendszeren belül hány ember életét fogja a pozitívan befolyásolni?
- **Hatékonyság**: a főváros által befektetett tőke milyen arányban fog magán-, ill. EU forrásokat mozgósítani?

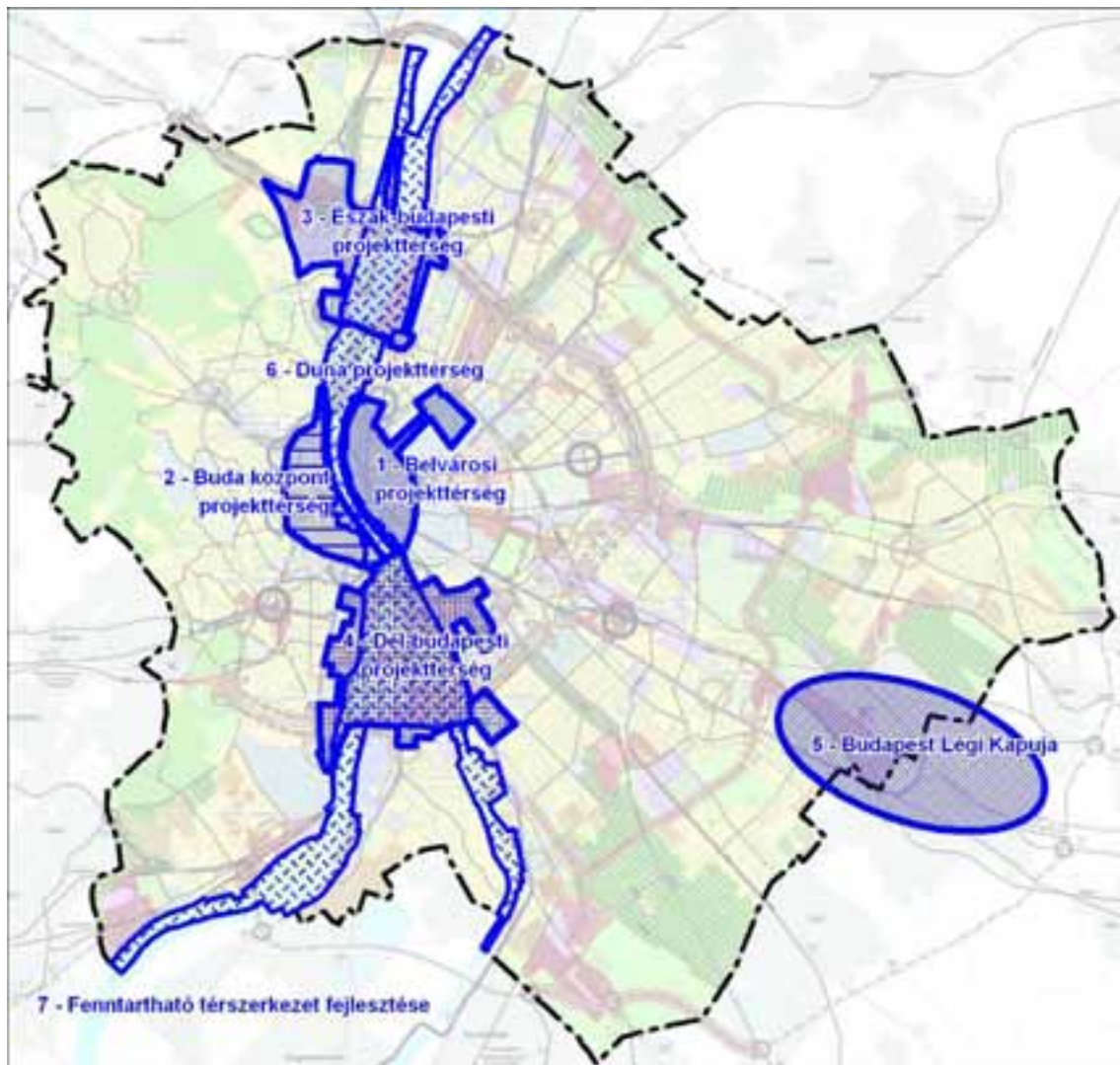
A projekttervek elhelyezkedése

A fenti megfontolások alapján lett kijelölve az alábbi 7 projektterv:

- Belvárosi projektterv

- Buda központ projektterület
- Észak-budapesti projektterület
- Dél-budapesti projektterület
- Budapest Légi Kapuja
- Duna projektterület
- Fenntartható térszerkezet fejlesztése (ez utóbbi projektterület a főváros teljes területét magában foglalja)

44 ábra: Fővárosi projektterületek



Az alábbiakban részletes ismertetésre kerül a hét fővárosi projektterület.

VIII.1. Belvárosi projektterület

Budapest Belvárosának jelentősége túlmutat a terület fővárosi kontextusán, hiszen a budapesti Belvárosnak nem más városrészekkel, hanem Európa más nagyvárosaival kell versenyeznie, amelyeknek a belvárosa szintén egyfajta kirakatot képez. Ha a belvárosi részek nem elég vonzóak, akkor a város sem elég vonzó, és az ország sem az. Budapest „kirakata” pedig a Duna part mentén elterülő belső városrészek, többek között a Pesti Belváros. Mindez nem azt jelenti, hogy a belvárost a turisták számára kell fejleszteni, hanem azt, hogy a belvárosi területekkel az ország saját életminőségéről mond ítéletet. Az élhető Belváros pedig több turistát, több működő tőkét, és fenntarthatóbb városfejlesztést eredményez. Ezért javasolható a belvárosi fejlesztés a főváros **kiemelkedő fontosságú projektjének**. Az elmúlt évtizedben a belső városrészek egyfajta – önkormányzati forrással erősen megtámogatott - önfejlődésnek voltak a terepei. Új fejlődési gócok jöttek létre, az épületállomány, elsősorban az V. kerületben, jelentős javuláson ment keresztül. Mindazonáltal, az elmaradás azonban még mindig nagyon jelentős Európa nagyvárosaihoz képest.

Budapest belvárosa a legfontosabb közintézmények helyszínéül és a város egyik fő turisztikai és kereskedelmi 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 és turisztikai szolgáltatások revitalizációjával (különösen a Kiskörút és a déli Belváros területén), a kulturális funkciók erősítésével és konkrét fejlesztési projektekkel. Kiemelt fővárosi projekt a Városháza Fórum projekt, amely a tömb fejlesztését tartalmazza, ehhez kapcsolódik a környező közterületek rendezése (beleértve a Deák tér területét) is. Több kulturális tartalmú projekt is erősíti a Budapest Szíve Programot. Ezek közt kiemelkedik a főváros 2006-ban PPP konstrukcióban megpályáztatott Közraktárak projektje; vegyes kulturális-kereskedelmi-szolgáltató fejlesztéssel és a kapcsolódó Nehru park rekonstrukciójával, de említésre méltó a Design Center (állami beruházás) és Gödör kulturális hasznosítása is. Európai Unió finanszírozásból valósul meg a Szépművészeti Múzeum bővítése és a Zeneakadémia rekonstrukciója, amelyhez a kapcsolódó kerületi és fővárosi programok a turisztikai és szolgáltató környezetet teremtik meg.

Kiemelt fontosságúak a térség szempontjából a kapcsolódó kerületek akcióterületi és tematikus programjai (északról délre haladva):

- Újlipótváros új főutcája, a Pozsonyi út a Jászai Mari tér és a Szent István park között, pezsgő élettel (kávézók és éttermek, könyvkereskedések, antikvitás, képerkeztetés stb.) mintegy a pesti belváros folytatásává válva, megerősítve a terület már létező kulturális és kereskedelmi vonzerejét;
- Terézváros kulturális-szórakoztató negyede, az ún. Pesti Broadway, az Andrássy út mentén található számtalan színházzal, az Operaházzal és számtalan szórakozóhellyel, amely egységes fejlesztésével a terület kiterjesztése;
- Erzsébetváros egyedi karakterű területe, az ún. Régi Pesti Zsidónegyed kulturális revitalizációja, amely a kulturális és épített értékek megőrzését veszi tervbe, a hagyományosan a térségre jellemző kézműves- és vendéglátóipar, kávéházak, színházak, régiségkereskedések, antikváriumok és romkocsmák mellett a múzeumok és szállodák fejlesztésével;
- Józsefvárosban, a megújuló Palota negyedben az egyetemekhez kapcsolódó európai szintű diákközpont létrehozása, a diákok igényeit ellátó szállodai férőhelyek, szórakozó- és vendéglátóhelyek kialakítása (a párizsi Quartier Latin mintájára);

- Ferencváros „Kultucca” programja, amely a Ráday utca forgalomcsillapított területe mentén éttermekkel, kávézókkal, galériákkal, könyvesboltokkal népesült be, ahol magas színvonalú kulturális, szolgáltató és vendéglátó szolgáltatások vonzanak évről-évre egyre több látogatót.

Az „Európa Belvárosa Budapest” nevet viselő program a Fővárosi Közmunkák Tanácsa Alapítvány kezdeményezésében három kerület (VI, VII, VIII.) összefogásában indult. Az elvi testületi döntéseket követően részletes programot csak Józsefváros dolgozott ki a saját területére, a VII. kerületi IVS egyik akcióterületi programja tartalmában illeszkedik a Programhoz, azonban a VI. kerületi IVS-ben csak futólag kerül említésre (egy zárójeles névhivatkozásként). Sajnálatosan a program nem folytatódik a kapcsolódó kerületek felé, pedig szellemiségében mindkét irányban erősítik egymást. Pest Belvárosa projektteréség szempontjából kiemelt jelentőségű, hogy ezek a kapcsolódások létre tudjanak jönni, és hogy a belső kerületi és a fővárosi elképzelések kölcsönösen erősítsék egymást.

A Budapest Szíve Program projektjei együttesen teremtik meg annak a feltételeit, hogy a történelmi városközpontban a gyalogosforgalom dominanciája érvényesülhessen, az átmenő gépjárműforgalom jelentősen csökkenjen, vonzó, minőségi közterületek jöjjenek létre és az üzletutcák, városi terek magas építészeti minőségben megújuljanak. Mindezt forgalomtechnikai eszközökkel, a felszíni parkolás visszaszorításával és mélygarázsépítéssel, a zöldfelületek minőségi megújításával és lehetőség szerinti növelésével, a gyalogos-, kerékpáros- és gépjárműforgalom összehangolt együttélését lehetővé tevő közterület-megújítási beavatkozásokkal kívánjuk elérni. A Budapest Szíve Program megvalósulását számtalan helyben és további, nem közvetlenül a térségben megvalósuló infrastruktúrafejlesztés (közút- és parkolásfejlesztés, közösségi közlekedés javítása) kell, hogy elősegítse.

VIII.1.1 Településrendezési háttér

Budapest Főváros Településszerkezeti Tervének (TSZT) a Nagykörúton belüli területet „városszerkezeti, városképi szempontból kiemelten védendő karakterű összvárosi jelentőségű terület”-ként, a Nagykörúton kívül eső, de a kiemelten védendő területekkel szomszédos városrészek hagyományos beépítésű tömbjeit „városszerkezeti, városképi szempontból védendő karakterű, összvárosi jelentőségű terület”-ként kezeli. E területeken belül a történetileg kialakult településszerkezet és az építészettörténeti, illetve helytörténeti értelemben értékes meglévő épületállomány védelme igen fontos a Belváros nagyvárosi karakterének megőrzése szempontjából, a területek rehabilitációjakor az összvárosi jelentőségű építészeti és városképi karakterelemek megőrzendők.

A terület nagy részét képező Világörökségi terület (a magterület és puffer zóna egyaránt) a Budapest és Pannonhalma világörökségi helyszíneinek műemléki jelentőségű területté nyilvánításáról szóló 7/2005. (III. 1.) NKÖM rendeletben került lehatárolásra, és egyben a magyar építéshatósági eljárásokban ennek megfelelően a kulturális ágazat, mint szakhatóság által állandó felügyeletre. A területre a BVKSZ és a helyi szabályzatok előírásai biztosítják a karaktervédelmet, ám a BVKSZ keretein belül a kerületek önálló rendeletalkotási jogának következtében eltérő a helyi védelem és karakterőrzés biztosítása.

A gépjárműforgalomtól védett, illetve kiemelten védett területre vonatkozó előírásokat külön rendelet szabályozza. A TSZT és a BKRFT a tervezett nyomvonalas létesítmények tekintetében tartalmazza a 4-es metró nyomvonalát, amely a Fővám tér - Kálvin tér (Vámház körút) nyomvonalon érinti a fejlesztési területet. Az 5-ös metró (Észak-Déli Regionális Gyorsvasút) nyomvonala a Kálvin téren keresztezi a 3-as metró és a Kálvin tér - Astoria közötti Kiskörút szakaszon érinti a fejlesztési területet. A Kelet-nyugati irányú ún. közúti gyorsvasút nyomvonala az Erzsébet hídon érkezve a Kossuth Lajos utca – Rákóczi út tengelyen halad át a Belvároson. A terv tájékoztató jelleggel határozza meg a szerkezeti jelentőségű kerékpárutak nyomvonalát, így lehetőséget teremtve arra, hogy - a fő irányok megtartása mellett - a megvalósítás ettől a szerkezeti terv módosítása nélkül is eltérhet.

VIII.1.2 Az eddigi elért eredmények és a projekt jelenlegi státusza

2008 áprilisában a Főváros benyújtotta az NFÜ-nek a Budapest Szíve akcióterületi terveket. A Kormány 2008. június 25-i döntése értelmében a Budapest Szíve Program projektjavaslatai kiemelt projektként bekerültek az európai uniós támogatásból megvalósuló fejlesztések kereteit rögzítő Új Magyarország Fejlesztési Terv alapján kidolgozott Közép-magyarországi Régió 2007-2008-as Akciótervébe, és a projektek támogatásban részesülnek. A végleges projektjavaslat benyújtása november végén történik meg, amelynek elbírálását követően a támogatási szerződés előreláthatólag 2009 áprilisában kerül megkötésre.

VIII.1.3 A projektterség stratégiája

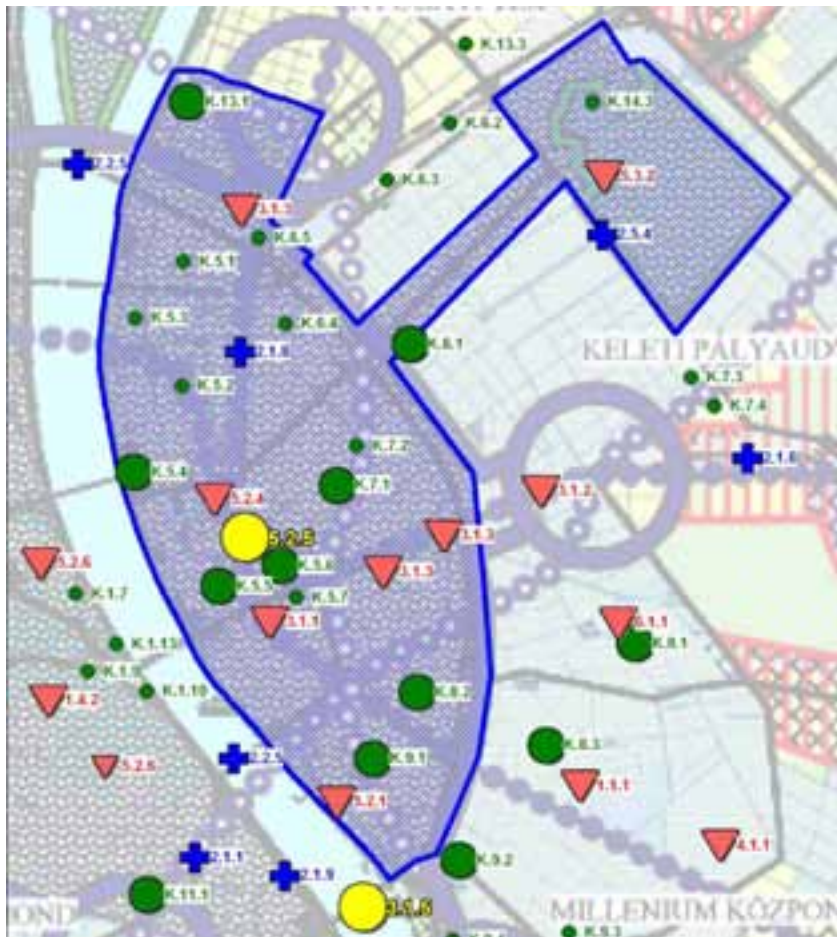
A belvárosi terület térségeire vonatkozó koncepciók közös eleme a humánusabb, gyalogosok számára preferált, építészeti értékeiben megújult, és turisztikai, kereskedelmi, kulturális szolgáltatásokra fokozottan képes belvárosi térség megteremtése.

A projektterség fejlesztési céljai és programjai

A belváros fejlesztés alapcélja, hogy az egymástól elszigetelt folyamatokat térben és időben rendszerbe szervezze, a hiányzó láncszemeket feltárja és pótolja, a piaci szektor és az ingatlan tulajdonosok-üzemeltetők fejlesztéseit illetve a közsféra fejlesztéseit (közterületek megújulása, tömegközlekedés fejlesztése, közintézmények rehabilitációja, fejlesztése, társasház-felújítások támogatása) összehangolja. A beavatkozás koncentráltan valósul meg a Kiskörúton belüli területeken a fővárosi és a Belváros-Lipótváros Önkormányzatai összefogásában, valamint a Kiskörút és Nagykörút közti térségben a belső kerületi programok keretében – kívánatosan egymással összhangban –, az alábbi fő irányok mentén:

- Budapestet méltóképpen reprezentáló, a többi európai várossal versenyképes városközpont kialakítása, a helyi lakosság megtartása mellett a minőségi kiskereskedelem, vendéglátás és szolgáltatások fejlesztésével, a közterületek minőségének javításával és a zöldfelületek növelésével,
- Budapest világhírű jelentő Világörökségi terület revitalizációja, az épített-kulturális örökség védelme az épületállományának megújításával,
- A Duna fokozottabb bekapcsolása a Belváros életébe a kapcsolatok és megközelíthetőség javításával és a Pesti Korzó revitalizációjával,
- Gyalogosforgalom dominanciájának megteremtése a belső városrészek átmenő forgalmának csökkentésével és forgalomcsillapításával, a közterületi parkolás csökkentésével és ezzel egyidejűleg helyben mélygarázsok és parkolóházak építésével és a területen kívül eső P+R parkolók létesítésével, valamint a teherforgalom korlátozásával,
- A közösségi közlekedés előnybe helyezése, különös tekintettel a kerékpáros közlekedés feltételeinek biztosítására, a környezetkímélő járműállomány cseréjére, a villamos hálózat fejlesztésére,
- A turisztikai információrendszer kialakítása, a látványosságok tematikus rendszerbe szervezése.

45 ábra: Belvárosi projektterület programjainak elhelyezkedése



A projektterület fejlesztésének környezeti hatásai

A belvárosi projektterület fejlesztésének pozitív környezeti hatásai között kiemelendő a forgalomcsillapítás miatt előálló zajcsökkenés és levegőtisztaság-javulás valamint a zöldfelületek megújítása. Az épített környezet vonatkozásában a javulás szintén egyértelmű: a kerületi vagy fővárosi kezdeményezésű projektek mellett feltételezhető, hogy a kiskereskedelem megélénkülésével egyidejűleg a magántőke jóvoltából számos épület és köztér is megújul.

13 táblázat: Belvárosi projektterület programjai

	előkészítés	megvalósítás	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	kifutó
<u>Kulcsprojekt:</u>											
5.2.5. Városháza Fórum projekt											
<u>Kapcsolódó közlekedésfejlesztési projektek:</u>											
2.1.1 4-es metró I. szakasz kiépítése											
2.1.5 Észak-Déli Regionális Gyorsvasút (5-ös metró) II. ütem											
2.1.6 A 2-es metró felújítása és járműállomány fejlesztése											
2.1.8 A belvárosi területek villamoshálózati elemeinek bővítése											
2.1.9 Rakparti villamosvonalak fejlesztése I. ütem											
2.2.5 Margit híd teljes felújítása, Szabadság híd részleges felújítása											
2.5.2 A belső városrészek komplex parkolásgazdálkodásának megvalósítása											
2.5.4. A Felvonulási tér és környéke fejlesztése mélygarázs létesítésével											

14 táblázat: Belvárosi projektterség programjai (folyt.)

[illegible]

VIII.1.4 Kulcsprojekt: Városháza Fórum

5.2.5	Városháza Fórum
Projekt részletes leírása:	Budapest történelmi belvárosa az elmúlt másfél évtizedben a társadalmi, gazdasági változások, elsősorban a szuburbanizáció és a kereskedelem városkörnyéki új formáinak megjelenése révén jelentősen átalakult. Részben zsúfoltabbá és exkluzívabbá, részben funkcióhiányossá és elhanyagoltabbá vált. A tömb és környezete megújításával, a Városháza tömb (telek) többcélú hasznosításával, körzetének átalakító, minőségjavító megújításával olyan lendületet kaphat a Belváros északkeleti kapujának is tekintett Deák tér és környezetének megújulása, amely a tágabb értelemben vett, a Nagykörúton belüli Belváros észak-keleti szektorának megújítására is húzóerőként hat. A Főváros szándéka szerint a fejlesztés eredményeképp a terület a város legfontosabb találkozóhelyévé, főterévé, Fórumává válik, biztosítva a 24 órás üzemelés lehetőségét – egy helyen megtalálhatók a fővárosi közfunkciók, exkluzív kulturális, kereskedelmi és turisztikai funkciók, amelyek alkalmasak a város kulturális bemutatására, üzleti alapon működnek, különlegességek, egyediek és versenyztetés eredményeképp kapnak helyet a fejlesztésben. A városfejlesztési igényeken túl Budapest Főváros Önkormányzata Főpolgármesteri Hivatalának korszerűsítése, egy európai minőségű, korszerű Városháza létrehozása fogalmazódott meg célként, amely működésében képes az ügyfélforgalom korrekt bonyolítására és a hivatali munka magas szintű ellátására. Ezen igényekre keresve a választ, kezdődött meg 2007-ben a Városháza Fórum projekt. A projekt tervezőjét a Főváros nyílt, nemzetközi tervpályázaton kívánta kiválasztani. A Városháza Fórummal kapcsolatos követelményrendszer az alábbiakban foglalható össze: A Városháza Fórum kialakításának egyik legfontosabb eleme az a kapcsolatrendszer, amely biztosítja, hogy a tervezett funkciók együttes hatása révén valóban kialakuljon Budapest új főtere. Az egyik legfontosabb követelmény, hogy a Károly körüti új beépítés építészeti kialakítása illeszkedjen a meglévő műemlék épülethez, emellett korszerű, kiemelkedő színvonalú építészeti alkotást, épület-tér együttest hozzon létre. A Károly körút felé az új épülethomlokzat által megfelelő térfal és utcakép jöjjön létre. Az új beépítés érzékenyen kezelje a terület adottságaiból következő sokféle építészeti, környezeti kapcsolatot. A Városháza tömb és Fórum értékét a Városháza régi, patinás műemlék épülete és a főváros irányításának funkciója adja. Ezt megőrizve a Fővárosi Önkormányzat számára továbbra is biztosítani kell a reprezentatív környezetét, továbbá a Városháza telken belüli elhelyezését. A régi Városháza épületében és az új épületekben az üzleti és a közfunkciók keveredése kívánatos – mérlegelve a projekt megvalósíthatóságát és hosszú távú üzemeltetését. A Városháza régészeti és műemléki védettsége az eredeti épület teljes egészére vonatkozik. Kívánatos, hogy a barokk udvarok az eredeti képüket visszakapják. Kiemelten fontos a régi városfal megtartása és lehetőség szerinti bemutatása. Elsődleges funkcionális igény a Városháza hivatalának korszerű és gazdaságos elhelyezését megoldani, a lehető legjobb módon hasznosítva e célra a régi és az új épületet, vagy azok egy részét. Az új épületben kell elhelyezni a hivatali részt, amely a későbbi üzemeltetési költségeket jelentősen csökkentheti. A másodlagos, kulturális, közösségi és üzleti funkciók tervezésénél fontos a városháza hivatalával való kölcsönös előnyökkel járó együttműködés megteremtése, és a másodlagos funkciók életképessége. Kiemelten támogatja a program a területen a kulturális funkciók elhelyezését, melyek közösségformáló hatása, térszervező ereje nélkülözhetetlen. Az üzleti funkciók (kereskedelem, vendéglátás, bérroda) a program pénzügyi megvalósíthatósága és a terület ellátási színvonalának fejlesztése szempontjából fontosak. A kiemelt szempont a környezettudatosság komplex szemléletének megjelenése a fejlesztés megvalósítása során. Az épületek tervezése során olyan számítások elvégzése szükséges, melyek tiszta képet adnak a leendő energiateljesítmény mértékéről, céljairól, indokoltságáról, költségeiről és jellemzőiről. A szándék az, hogy a Városháza Fórum a lehető legalaposabban a „zöld” koncepció felé mozduljon, ezért mind az építészeti programban, mind a beruházás közbeszerzési eljárásában ennek megvalósítása a cél. A Városháza Fórum kialakításakor az ismertett építészeti és funkcionális igények mellett törekedni kell annak gazdaságos megvalósíthatóságára is. A Főváros célkitűzése, hogy az önkormányzati és hivatali funkciókat korszerű, színvonalas és gazdaságos módon valósítsa meg, mely mind a beruházás, mind az üzemeltetés, a használat hatékonyságát biztosítja. A Városháza Fórum Projekt fejlesztés kereskedelmi struktúrájának kialakításánál fontos szempont annak a szinergiának a megteremtése, amely a közösségi és üzleti szolgáltatások, valamint a szabadidős és vendéglátói kínálatot megteremtik. Ebben jelentős szerepet kapnak a kialakítandó funkciók, így különösen: - a turisztikai és információs központ (a budapesti kulturális és turisztikai programok információs és látogató központja); - a konferenciaközpont, amely a lakossági fórumok és tájékoztatás helyszíne is; - a multifunkcionális „Esemény Terem” rendezvényei, különösen színház, hangverseny, egyéb kulturális események;

	- az éttermek és kávéházak széles választéka, ezeknek a Városháza Fórummal és a közterületekkel való jó kapcsolata, szervező ereje, a kulturális kereskedelmi szolgáltatások, galériák és kiállítótermek, aukciós házak, design stúdiók; - a Városháza Fórum rendezvénytere; színpadi előadások és fesztiválok, szabadidős rendezvények, kiállítások és vásárok, lakossági tájékoztatás és fórumok; - utcai találkozáshoz nagyméretű óra létesítése, amely átadása után eltéveszthetetlen jelentést nyer. Kapcsolódó projektek A tervezési feladat második szintjét a Városháza környezetének városépítészeti megfogalmazása jelenti. A tervezési terület határain belül az épületegyüttes városépítészeti, közlekedésfejlesztési, és egyéb fejlesztési kapcsolatait kell kidolgozni, különös tekintettel a Deák Ferenc térrel, valamint a Madách térrel való aktív kapcsolat megteremtésére. A közlekedés fejlesztési tervek a belső városrészek közlekedési hálózatának kialakítására a következő célokat tartalmazzák: - A közúti átmenő forgalom kiszorítása, az átmenő teherforgalom tiltása, - A közúti célforgalom időben és térben differenciált korlátozása, - A parkolás differenciált korlátozása, - A gyalogos- és kerékpáros közlekedés elsőbbségének biztosítása, - A tömegközlekedési kiszolgálás olyan mértékű fejlesztése, amely javít a jelenlegi modal-split arányon. A Belváros területén az átmenő forgalom megakadályozására javasolt intézkedések közül a dél-északi átmenő útvonal forgalom csillapítása és az egyes területegységek megközelítését biztosító hurkos rendszer megteremtése és fenntartása közvetlenül fog hatni a Kiskörút forgalmi viszonyaira. A vizsgált térségben a Kossuth Lajos u. – Rákóczi út tengely és hálózati szerepének, paramétereinek felülvizsgálata, a hálózat külső kapcsolatainak kordonpontjain a csomópontok módosítása szükséges. A tervezett állapot kialakításánál a következő - néha egymásnak ellentmondó - szempontokat kell érvényesíteni - a Károly körút tehermentesítése a nagyobb térségi átmenő forgalom alól, - a szükséges kapacitás és a forgalom zavartalanságának biztosítása a folyópálya szakaszokon és a csomópontokban egyaránt a jelzőlámpás szabályozás összehangolásával és a parkolás- áruszállítás szabályozásával, - a tömegközlekedés előnyben részesítése, - a gyalogos és zöldfelületek növelése, a gyalogosok számára kedvezőbb környezet kialakítása, - az ütemezett megvalósíthatóság figyelembevétele. A Városháza tömbjét határoló utcák közül a Bárczy I. u. forgalomcsillapított vegyes használatú, a Gerlóczy u. Városház u. – Semmelweis u. közötti része gyalogos közterület. A Városház utca kiszolgáló utca, míg a Károly körút főúthálózati szerepet tölt be. Kulcsfontosságú feladat a térség parkolásának javítása olyan mértékben, amire a terület kiszolgáló úthálózatának csomóponti kapacitása lehetőséget ad. Ki kell dolgozni a Károly körút forgalomcsillapításának lehetőségét. Ennek során törekedni kell a zöldfelületek kialakításán túlmenően a parkolás, az áruszállítás megoldására. A Városháza tömbben tervezett funkciók miatt gondoskodni kell a turista buszok számára le- és felszállóhely kialakításáról, legalább két férőhellyel, megoldandó egy taxi droszt telepítése is. Fővárosi kerékpáros főhálózati elemként figyelembe kell venni a Kiskörutat és a megváltozott szerepű Petőfi Sándor utcát. Egyébként valamennyi utcában a kerékpáros közlekedéssel számolni kell. Az esetleges forgalomcsillapító elemek, zsákutcák, egyirányúsítások kialakítását kerékpáros-barát módon kell megoldani. A forgalmi rend tervezésénél arra kell törekedni, hogy a Városháza tömb intézményei minden irányból megközelíthetők legyenek kerékpárral is.
Az előkészítés időbeli ütemezése:	<u>Első fázis:</u> A Tervpályázati eljárás lefolytatására került a Projekt keretében megvalósuló építészeti és fejlesztési programra. Az első fázis a tervpályázati eljárás eredményének 2008. október 31-i kihirdetésével megvalósult. <u>Második fázis:</u> A tervpályázati eljárás nyertesével hirdetmény nélküli tárgyalásos eljárás lefolytatása a továbbtervezésre és az építési engedélyezési tervek beszerzésére vonatkozó szerződés megkötése céljából. Megvalósulásának várható ideje 2009. I. negyedév. <u>Harmadik fázis:</u> Az építési engedélyezési tervek elkészítése. Megvalósulásának várható ideje 2009. III. negyedév. <u>Negyedik fázis:</u> A befektető kiválasztására irányuló építési koncesszió közbeszerzési tárgyra kiírt, versenypárbeszéd keretében lebonyolított közbeszerzési eljárás lefolytatása. Megvalósulásának várható ideje 2010. II. negyedév. <u>Ötödik fázis:</u> A koncessziós szerződés megkötése a befektetővel. Megvalósulásának várható ideje 2010. II-III. negyedév.

A megvalósítás időbeli ütemezése:	<i>Projekt státusz</i>	<i>Hatodik fázis:</i> Az építési beruházás megvalósítása.
	<i>Időtartam</i>	36 hónap
	<i>Kezdés</i>	2010. szeptember
	<i>Befejezés</i>	2013. szeptember
A megvalósítás intézmény-rendszere:	<i>Intézményrendszer</i>	Az előkészítést és az építési koncessziós közbeszerzési pályázat lebonyolítását a projektgazda Fővárosi Önkormányzat Főpolgármesteri Hivatala végzi. Külön projektszervezet nem kerül kialakításra.
	<i>Szervezeti egység</i>	Főpolgármesteri Hivatal, Kiemelt Fejlesztések Irodája
Potenciális partnerek - közsféra:	<i>Partner megnevezése</i>	<i>A projekt megvalósításában betöltött szerepe</i>
	Belváros-Lipótváros Önkormányzata	A területre vonatkozó program kialakításánál partner, a vonatkozó KSZT-t elfogadja, szakhatóság az építési engedélyeknél.
	Kulturális Örökségvédelmi Hivatal	A régészeti ásatások és a műemléki felújítások során szakmai partner, engedélyező hatóság.
	szomszédos kerületek önkormányzatai	A területre vonatkozó program kialakításánál partnerek
Potenciális partnerek - magánszféra:	<i>Partner megnevezése</i>	<i>A projekt megvalósításában betöltött szerepe</i>
	magánfejlesztő	A terület egyedülálló belvárosi lokációja miatt a fejlesztési program finanszírozója, a megvalósításban a Fővárosi Önkormányzat fő partnere.
A projekt költségvetése:	A Fővárosi Közgyűlés vonatkozó döntései értelmében a Városháza telke és a régi Városháza a fővárosi Önkormányzat tulajdonában marad, valamint az új épület a Főváros Önkormányzat tulajdonába kerül, a fejlesztő egyik ingatlan felett sem szerezhet tulajdonjogot, továbbá a telekingatlan, valamint a régi Városháza jelzáloggal nem terhelhető. A Fővárosi Önkormányzat a projekt megvalósítását az új épület, valamint a régi Városháza épület egy részének korlátozott időre történő használatba adásával (használati/hasznosítási jog átengedésével) tervezi finanszírozni építési koncessziós PPP formában. A projekt elsősorban közpénz felhasználása nélkül kell, hogy megvalósuljon. Amennyiben azonban a kulturális funkció megjelenítéséhez közpénz is szükséges, akkor kizárólag erre a célra közpénz is felhasználható. A projekt megvalósítása uniós forrás felhasználása nélkül történik. A Főváros a fejlesztést az új épület, valamint a régi Városháza épülete egy részének korlátozott időre történő használatba adásával (használati/hasznosítási jogának átengedésével) tervezi finanszírozni. A Városháza telke és a Városháza a Főváros tulajdonában marad, az újonnan létrejövő épület pedig a tulajdonába kerül, a fejlesztő egyik ingatlan felett sem szerezhet tulajdonjogot. A telekingatlan, valamint a régi Városháza jelzálogjoggal nem terhelhető.	
A projekt megvalósulás előfeltételei / rizikó-faktorok	A készülő, időközben elfogadott KSZT képezi alapját a fejlesztési programnak és az építészeti tervnek – mind a Belváros-Lipótváros, mind a Kulturális Örökségvédelmi Hivatal egyetértését bírva. A magyarországi ingatlanpiac jelentős áresése miatt fontos szem előtt tartani a pályázatban a köz- és kulturális funkcióknak az üzleti funkciókhoz mért arányát, hiszen az üzleti területek értéke az ingatlanpiaci helyzet miatt csökkent. A pályázat üzleti megalapozottsága érdekében ingatlanpiaci (üzemeltetés, fejlesztés) szakvélemény készítése szükséges.	
A projekt hatása az épített és természeti környezetre	A Városháza jelenlegi állapotában torzó benyomását kelti; a rendezetlen viszony rossz képet fest a Főváros belső kerületéről. A pályázati kiírás és ennek megfelelően a győztes terv visszaállítja a Károly körúti térfalat, passzázs-rendszer létrehozásával gyalogos kapcsolatot teremt a körút és a Váci utca között és rendezi a metró felől történő megközelítés jelenlegi megoldatlan helyzetét. A győztes pályázat építészeti megfogalmazása jól alkalmazkodik a történelmi városrészhez és a meglévő beépítést továbbgondolva érzékenyen illeszkedik a városszövetbe. A projekt megvalósulásával a terület építészeti értéke nagymértékben nőni fog a várható a presztízs-növekedés miatt ez a hatás a környezetre is kisugárzik. Noha a Károly körút felé eső oldalon jelenleg létező park nem marad fenn a mai formájában, a győztes pályamunka gondoskodik ezzel megegyező területű zöldfelület létesítéséről. A Városháza tömbjének megnyitásával pedig eddig nehezen megközelíthető zöldterületek is elérhetőek lesznek a város lakói számára. Az építkezéssel járó zaj- és porterhelés természetesen a megvalósítás ideje alatt zavarni fogja a helyi lakosokat és az ott dolgozókat, valamint fennakadásokat fog okozni a forgalomban. Ezeket a negatív hatásokat a lehetőséghez mérten minimalizálni kell. Összességében azonban elmondható, hogy a beruházás eredményeképpen - mind az épített, mind pedig a természeti környezetben - létrejövő javulás messze	

	túlszárnyalja az időszakos kellemetlenségeket.
Monitoring / Indikátorok / Beszámolási kötelezettség	A Városháza Fórum Projekt folyamatos monitoringjának elősegítésére szakértői csoport felállítása szükséges a tervpályázat nyertes tervének megvalósíthatósága, és a további projektszakaszok felügyelete céljából. A Projekt megvalósításának folyamatáról a Kiemelt Fejlesztések Bizottsága részére készített jelentések képezik a visszacsatolási pontokat a Fővárosi Önkormányzat felé. Monitoring mutatók: - Közhasználatra megnyitott magánterület nagysága (m2) - Közhasználatú parkolóhelyek száma (m2) - Lakossági tájékoztatási programok száma (alkalom) - Kulturális programok mennyisége (alkalom) - Új intézmények látogatottsága, területe, nézőtéri férőhelyek száma (fő, m2, fh) - Városháza Fórum/Agóra látogatottsága (fő/nap)

VIII.2. Buda központ projektteréség

A Buda központ térségének átfogó jellemzője a beállt, városias beépítés, illetve a domborzati adottságok miatti speciális **funkciócsoportosulás**. A terület jelentős része, főként a Duna part felé eső oldal a Világörökség részét képezi. A térség jellegzetessége, hogy viszonylag szűk területen igen koncentráltan jelennek meg funkciók (főként közlekedések), amelyek visszahatnak a terület élhetőségére, és fejlesztési potenciáljára. Kiemelt térségként való kezelésének legfőbb szempontja a közlekedési és közterületi funkciók rendkívül koncentrált jelenléte, tehát az a tény, hogy a teljes budai hegyvidék térszervezésének és funkcióellátásának kulcsa ezen a relatíve kis kiterjedésű területen található. A Moszkva tér és a Déli pályaudvar térsége, mint elnyújtott csomópont egyben jelenti az intermodalitást, és ebben a szerepében nem a hagyományos P+R-re épülő és kiskereskedelemmel kísért eszközváltást kell, jelentse, hanem a városon belüli közlekedési módok, illetve az elővárosi és városi módok közötti eszközváltást főként a közösségi közlekedés terén. Az ezt megmozgató fejlesztési erő, a kulcsszerep felismerését támasztja alá, hogy városfejlesztési szándékok csoportosulása figyelhető meg a térségben, így a megvalósítás a közösségi forrásokhoz kapcsolódóan magánforrások bevonását is feltételezi.

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 vonatkozik, mely összhangban van a Városfejlesztési Konceptió általános elképzeléseivel az ilyen jellegű műemlékekre vonatkozóan. A Vár presztízsének emelése a Fővárosi Önkormányzat és az I. kerület közös ügye kell, hogy legyen. További feladat a Gellérthegy turisztikai vonzerejének növelése, a Citadella funkciókkal való feltöltése és a terület turisztikai elvárásoknak megfelelő rendezése. Javasolható, hogy a Főváros főként koordinációs szerepet töltsön be az összvárosi érdekű projektben, illetve megoldást találjon olyan problémákra, mint pl. a Várba érkező turistabuszok parkolásának rendezése.

VIII.2.1 Településrendezési háttér

A terület lehatárolása Budapest Főváros Településszerkezeti Terve alapján történt, amelyben a terület „Városszerkezeti, városképi szempontból kiemelten védendő karakterű összvárosi jelentőségű terület” kategóriába sorolódott, E területeken belül a történetileg kialakult településszerkezet és az építészettörténeti, illetve helytörténeti értelemben értékes meglévő épületállomány védelme igen fontos a belváros nagyvárosi karakterének megőrzése szempontjából, a területek rehabilitációjakor az összvárosi jelentőségű építészeti és városképi karakterelemek megőrzendők. Továbbá a terület tartalmazza a városközpontozhoz közvetlenül kapcsolódó városrészközpontokat: a Moszkva tér - Déli pályaudvar, Buda-hegyvidék - MOM, és a Móricz Zsigmond körtér központi területeit, amelyek szerepének megerősítését irányozza elő a TSZT. I.1.2. A terület egészére hatályos FSZKT és KVSZ-ek/KSZT-k állnak rendelkezésre.

VIII.2.2 Az eddigi elért eredmények és a projekt jelenlegi státusza

A Moszkva térre az elmúlt évtizedek során számtalan városrendezési terv készült, amelyek eredményeképpen a térre vonatkozó kerületi szabályozási terv 2006-ban elkészült és jóváhagyásra került. Annak ellenére, hogy a térszerkezeti kérdésekben és a közlekedési megoldások jövőjét illetően még nincs végleges döntés a finanszírozási háttér bizonytalansága miatt, a KSZT a korábbi tervjavaslatok mindegyikét be tudja fogadni. A KSZT térrendezési tervpályázat lebonyolítását írja elő. A tervpályázat előkészítésével párhuzamosan jelenleg folyik az a vizsgálat, amely feltárja, hogy egyes műszaki elemek (híd, műtárgy átépítése, mélyparkoló létesítése) előkészítése a tervpályázattól függetlenül megkezdhető legyen. A térséghez kapcsolódik a kelet-nyugati (2-es) metró rekonstrukciója: a budai szakasz 2006 során újult meg.

A Déli pályaudvar rendezéséhez szükséges kerületi szabályozási terv és a vasútfejlesztési terv elkészült, a megvalósításhoz szükséges telekalakítási eljárás folyik a közsféra szereplői (főváros, kerület, állam, MÁV) között. 2007 nyarán előkészítő munkacsoport alakult a Moszkva tér projektjének előkészítésére, a potenciális uniós támogatásra való felkészülés érdekében. A Budai Vár építészeti és kulturális öröksége kimagasló, az épületállomány állapota azonban fokozatosan romlik, különösen a Vár kevésbé frekvenciált részein. A Budai Vár egyes területeinek megújítása uniós forrásokból, ágazati fejlesztésként megtörténik: „A budai palota kulturális turisztikai fejlesztése” című projekt a KMOP kiemelt projektjei között nevesítésre került, a projektgazda a Budavári Vagyonkezelő és Innovációs Kht. Sajnálatosan a Budavári Önkormányzat telekre vonatkozó – jogszerűtlen – változtatási tilalom elrendelése miatt a projekt visszavonásra került. Ennek ellenére véleményezhető, hogy kiemelt kulturális szerepe miatt a közép-távon Európai Unió vagy állami ágazati forrás rendelkezésre fog állni a projekt megvalósítására.

A Rác fürdő felújítása public-private partnership (PPP) konstrukcióban valósul meg, hasonlóan a Gellérthegyi siklóhoz.

A térséghez kapcsolódik a kelet-nyugati (2-es) metró rekonstrukciója, amely budai szakasza 2006 során megújult, a rekonstrukció egésze alapvetően befejeződött.

VIII.2.3 A projektterület stratégiaja

A térség fejlesztésének kulcsa a turisztikai célterület vonzó városi környezete és a közlekedési és közterületi problémák együttes kezelésében rejlik.

A térségben a Budai Vár (kulturális intézménycsoportjával, várfalaival és barlangrendszerével, az Ybl-bazár és környezetével), mint turisztikai érték országos jelentőségű – a hangulatos várnegyed pezsgőbbé tétele és a Vár presztízsének emelése és a Dunával történő kapcsolatrendszerével a kulturális ágazat, a főváros és a kerület közös ügye kell, hogy legyen, hasonlóan a Gellérthegy turisztikai vonzerejének növeléséhez, a Citadella revitalizációjához, a gellérthegyi Sikló megvalósításához és a terület turisztikai elvárásoknak megfelelő rendezéséhez hasonlóan.

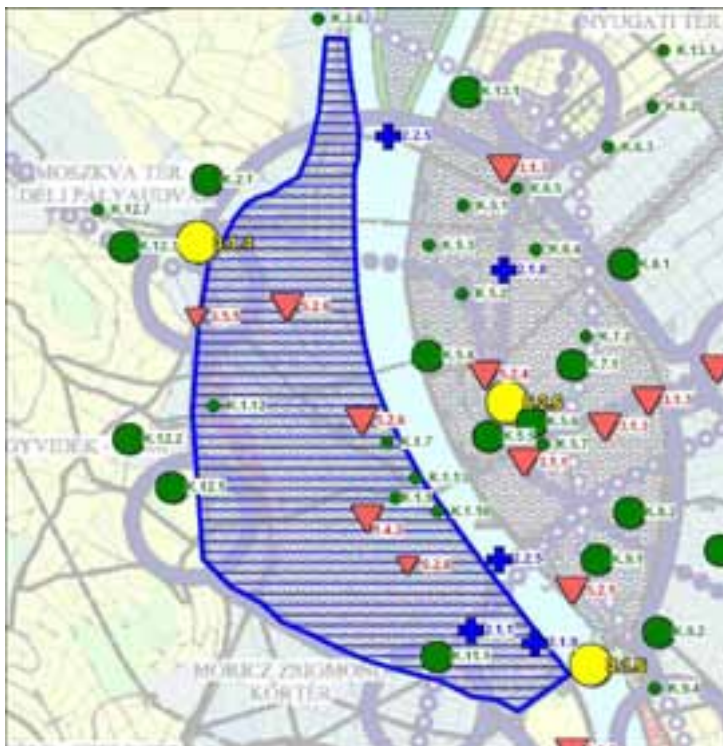
Cél kell, legyen a közlekedési problémák enyhítése a térséget érintő, főként kötöttpályás elemek hatékonyabb szervezésével, az átszállási kényszerek és gyaloglási távolságok minimalizálásával, és a közterületek minőségi átalakításával. Ki kell használni a Déli pályaudvar azon kedvező adottságát, hogy egyetlen budai fejpályaudvarként a város belső területén fekszik, ezáltal vonzó eljutási és átszállási kapcsolatot jelent a tradicionális belvárosi területek felé.

A projektterület fejlesztési céljai és programjai:

- A projektterületen található UNESCO Világörökségi helyszínek megújítása a kulturális értékek megőrzésével, hiteles felmutatásával és tartalommal való feltöltésével a városlakók identitástudata és a turizmus fejlődése érdekében
- A budai hegyekből a város felé haladó, a motorizáció növekedésével egyre nagyobb terhet jelentő forgalom miatti állandósult bel-budai közlekedési krízishelyzet javítása, különösen a Moszkva tér, mint közúti és közösségi közlekedési kapcsolatok tölcészerű gyűjtőhelyének rendezése

A projektterület fejlesztésének környezeti hatásai:

A Buda központ projektterület fejlődésének környezeti hatásai között elsősorban a remélt forgalomtechnikai előrelépésnek köszönhető csökkenő zajterhelés és károsanyag-kibocsátás a legjelentősebb. Ahhoz azonban, hogy egyes közlekedési krízishelyzetek megoldásával a probléma ne lépjen fel másutt, szükséges, hogy egyfelől a közösségi közlekedés célidőszakon túli további dinamikus



fejlesztésével (pl. 2-es metró meghosszabbítása Budagyöngye irányában), másfelől pedig az M0-ás gyűrű bezárásával a forgalmi krízist kiváltó okok (modal-split romlása és az átmenő forgalom) is kezelve legyenek. Fontos tényező ezen kívül a parkok megújításának programja is, mellyel a zöldterület mérete és minősége egyaránt nőni fog. Az épített környezetet vonatkozásában meglevő örökség megóvása kritikus fontosságú; amennyiben az új fejlesztések harmonikusan illeszkednek a városszövetbe, az előrelépés nem lehet kétséges. Ezt biztosítandó az építészeti minőség gondos ellenőrzése szükséges mind kerületi, mind pedig a fővárosi oldalról.

46. ábra: Buda központ projektterület programjainak elhelyezkedése

15 táblázat: Buda központ projekttársaság programjai

	előkészítés	megvalósítás	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	kifutó
<u>Kulcsprojekt:</u>											
3.1.4 Moszkva tér rendezése											
<u>Kapcsolódó közlekedésfejlesztési projektek:</u>											
2.1.1 4-es metró I. szakasz kiépítése											
2.1.9 Rakparti villamosvonalak fejlesztése I. ütem											
2.2.5 Margit híd teljes felújítása, Szabadság híd részleges felújítása											
2.5.2 A belső városrész komplex parkolásgazdálkodásának megvalósítása											
<u>Kapcsolódó fővárosi projektek</u>											
1.4.2 Budapest fürdőváros program											
3.1.5 A Duna megközelíthetőségének javítása, a rakpartok minőségi közterület-fejlesztése											
3.2.1 Az akcióterületi városrehabilitáció élénkítése											
3.5.5 Déli PU városrészközpont											
5.2.6. A Világörökség helyszíneinek revitalizációja											
<u>Kapcsolódó kerületi projektek:</u>											
K.1.7 Várlejtő – keleti oldal: Várkert bazár											
K.1.9 Tabán-Gellérthegy: Rácz fürdő és környezete megújítása											
K.1.10 Gellérthegy: Rudas fürdő és környezete megújítása											
K.1.12 Déli pályaudvar											
K.1.13 Döbrentei tér és környéke megújítása											
K.2.1 Bel-Budai városközpont											
K.2.6 Óbuda-Újpalota funkcióbővítő rehabilitációja											
K.11.1 Bartók Béla úti kulturális kerületközpont											
K.12.1 MOM-Gesztenyész kert akcióterület											
K.12.2 Sétáló utca kialakítása a Márvány utcán és a Böszörményi úton											
K.12.3 Városmajori park megújítása											
K.12.7 Fogaskerekű vasút nyomvonal hosszabbítása											

VIII.2.4 Kulcsprojekt: Moszkva tér rendezése

3.1.4	Moszkva tér rendezése
Projekt részletes leírása:	A Moszkva tér a kedvező városszerkezeti elhelyezkedés és az utóbbi évek nagyarányú magán és állami ingatlanfejlesztések ellenére – részben azok eredményeként is – a budai oldal közlekedésszervezésének kritikus pontjává vált. A tér a főváros egyik legfontosabb intermodális csomópontja, mely kapcsolatokat biztosít a budapesti agglomeráció települései felé és a II., illetve XII. kerület lakóterületei között. További feladata, hogy városi térként javítsa a város élıhetőségét, mint a Nagykörút budai szakasza mentén, az I., II. és XII. kerület határán, a Várhegy, a Rózsadomb és a Kissvábhegy között fekvő városi tér. Ma ennek a térségszervező szerepnek a Moszkva tér nem képes megfelelni. Bár a 2-es metró állomásának tömegvonzása jelentős fejlesztő erőt képvisel, amit a számos közösségi közlekedési eszköz közötti átszállási lehetőség tovább erősít és végül a környezet rendezetlensége önmagában is fejlesztésvonzó „vákuumterületté” tesz, a feltárt több tucat megoldatlan probléma csak együtt és komplex megközelítésben eredményezhet hatékony megoldást. A Moszkva tér térrendezési tervének közlekedési megoldásai a 2006-ban készült KSZT közlekedési javaslatán alapul. A tervnek csak távlatban megvalósítható közlekedésfejlesztési elemeivel (2-es. metróvonal Budagyöngye elágazó szakasza, közúti alagút Pest felé) nem számolva, a várhatóan rendelkezésre álló beruházási összegnek megfelelő, a végleges kialakításba illeszkedő rendezése lett megvizsgálva. A Moszkva tér rendezésére a tervezési – előkészítési és megvalósulási időtartamokat figyelembe véve 2010-2013 között kerülhet sor, ennek megfelelően lettek figyelembe véve a főváros más területein megvalósuló, a Moszkva térre közvetlen vagy közvetetten ható közlekedési fejlesztések. A KSZT-hez készült közlekedés fejlesztési javaslatok közül – ideiglenes jelleggel – megvalósult a villamos végállomások egy részének megszüntetése. 47 ábra: Térrendezési tanulmányterv  A Moszkva tér rendezésével kapcsolatos hálózati összefüggések A térrendezés várható megvalósításának időpontjáig a következő közlekedés fejlesztések befejezésével és hatásával lehet számolni: - Megépül a 4-es. metróvonal I. szakasza, amelynek felszíni tömegközlekedési hálózati rendezése keretében sor kerül a Szabadság-hídi villamos közlekedés visszaállítására, illetve a Móricz Zsigmond köztérén a Villányi út és Fehérvári úti villamosvonal összekötésére. Ez lehetőséget ad arra, hogy a Hűvösvölgy és Budafok között a Krisztina körút – Szt. Gellért rakpart – Bartók Béla út és a Villányi út vonalán, a forgalmi igények szerint megosztva közlekedjenek villamosjáratok. - A 4-es metróvonal megvalósítása után a Budai hegyvidék forgalmának kisebb átrendezése várható, Farkasrét térségből a forgalomáramlás a közép-budai irányból déli irányba módosul. - Az M0 autópálya keleti szektorának és Duna – hídjának 2008 évi átadása után a fővároson átmenő teherforgalom általános korlátozására van lehetőség, bevezetése közvetett hatással lesz a Moszkva tér

	forgalmára. - A Belvárosban tervezett forgalomcsillapításra az oda irányuló közúti forgalom csökkenésével lehet számolni. A várható becsült beruházási költségek meghatározására több változat lett megvizsgálva. Minden változat esetében a közúti és a villamos közlekedés elvei azonosak, eltérés a gyalogos aluljáró és a felszín kialakításában van. - A közúti közlekedés jelzőlámpás csomópontokkal szabályozottan a tér egyirányú körbejárhatóságán alapul - A villamosközlekedés szempontjából hálózati jelentőségű átalakítások épülnek - A buszvégállomás átépül és lefedésre kerül, alatta G+2 szintes mélygarázs létesül (legalább szerkezetépítés szintjén) - Nagykiterjedésű aluljáró épül, zöldtetős lefedéssel, üzletekkel, felülvilágítókkal, kutakkal, igényes közterületi kialakítással - Az aluljáró építés kapcsán átépül a K-Ny-i metró kijárata, lerövidülnek a mozgólépcsők
Az előkészítés időbeli ütemezése:	<i>Projekt státusz</i> A Moszkva tér rendezésére már számos tanulmányterv és koncepció készült a Fővárosi Önkormányzat megbízásában. A tanulmánytervek a három kerületet érintő problémás tér jövőbeni sorsát megalapozó – nélkülözhetetlen – kerületi szabályozási terv megalapozására szolgáltak. A Fővárosi Szabályozási Keretrendben kiemelt szabályozást igénylő összvárosi érdekű (FSZT) területként van lehatárolva, így a Fővárosi Közgyűlés a Moszkva térre készült kerületi szabályozási tervet KSZT jóváhagyását megelőzően a tervet 2006 szeptemberében tárgyalta és 1606/2006.(09.07.) Főv.Kgy. határozatában egyetértett annak tartalmával, amelyet követően a II. kerületi Önkormányzat képviselőtestülete 21/2006.(IX.28.) önkormányzati rendeletében jóváhagyta. A kerületi szabályozási terv biztosítja a közlekedési rendszerek kialakításához szükséges, a felszín feletti és alatti közlekedési területek lehatárolását, a városképet meghatározó Retek utcai tömbök beépítésének feltételeit, a zöldfelületi rendszer kialakításának kereteit. A 2008-as év folyamán előzetes költségbecslés készült. Számos előkészítő tevékenységet kell még elvégezni: a projekt költségfedezetének biztosítása (EU-s pályázat), különböző fázisú tervek elkészítése, engedélyek beszerzése, közbeszerzési eljárások lefolytatása, stb. <i>Időtartam</i> 36 hónap <i>Kezdés</i> 2009. március <i>Befejezés</i> 2012. március
A megvalósítás időbeli ütemezése:	<i>Projekt státusz</i> <i>Időtartam</i> 36 hónap <i>Kezdés</i> 2010. június <i>Befejezés</i> 2013. június <i>Megjegyzés:</i> A projekt előkészítése és megvalósítása több ütemben javasolt.
A megvalósítás intézmény-rendszere:	<i>Intézményrendszer</i> A Moszkva tér és környezet három kerület közigazgatási területén fekvő a Fővárosi Önkormányzat tulajdonában lévő közterület, így a projektgazda a Fővárosi Önkormányzat. A fejlesztés a kerületi önkormányzatokkal együttműködve javasolt. <i>Szervezeti egység</i>
Potenciális partnerek - közszféra:	<i>Partner megnevezése</i> <i>A projekt megvalósításában betöltött szerepe</i> II. kerületi önkormányzat A területre vonatkozó program kialakításánál partner, építési hatóság. I., és XII. kerületi önkormányzatok A területre vonatkozó program kialakításánál partner.
Potenciális partnerek - magánszféra:	<i>Partner megnevezése</i> <i>A projekt megvalósításában betöltött szerepe</i> Parking Kft. A térre létesítendő közhasználatú mélygarázs megvalósítója és későbbi üzemeltetője terület A fejlesztési program kidolgozásában partnerek, a megvalósítás potenciális finanszírozói a projektjük értéknövekedése okán. környezetében lévő magánfejlesztők

A projekt költségvetése:	Több alternatíva költségbecslése elkészült 10-15 md Ft nagyságrendben. A tervek azon a feltevésen alapultak, hogy nincs szükség a magántőke bevonására, ezért a jelentős teherviselő képességű beépítést a Moszkva téren a fővárosi önkormányzat, a kerületi önkormányzatok és a civil szervezetek egyhangúlag elvetették. Összességében néhány ezer négyzetméter kereskedelmi-, szolgáltató- és vendéglátó funkció helyezhető el a „zöld-dombság” alatt, illetve az aluljárók szintjén. Javasolt újra megvizsgálni a közlekedésfejlesztési javaslatokat, hiszen a gyalogos elsőbbségű tér koncepcióját egyik javaslat sem tudja kielégíteni. A program felülvizsgálata a kerületekkel egyeztetetten történik. Ennek költségvetési hatását a magánfejlesztők és a közcélú parkoló fejlesztése biztosíthatja.
A projekt megvalósulás előfeltételei / rizikó-faktorok	A projekt előrehaladását hosszú ideig az a feltétel akadályozta, hogy a javaslattal négy önkormányzatnak (főváros és érintett I., II., XII. kerületek) egyet kellett érteni – továbbra is fennáll az illetékesség révén a bizonytalanság. További oka a projekt eddigi állásának a forráshiány –az infrastruktúra fejlesztés jelentős részét a közszféra kell, hogy állja. A megoldást a fővárosi források nem tudják teljeskörűen biztosítani, így az Európai Unió, az állami, a kerületi és a magánfejlesztői források bevonása szükséges.
A projekt hatása az épített és természeti környezetre	A Moszkva tér és környezetének jelenlegi állapota építészeti és környezeti szempontból oly mértékben rendezetlen, hogy jószerivel bármiféle fejlesztés csak pozitív irányú változást jelenthet. Jelen projektterv elsősorban a közlekedési krízis javítását célozza (új épületek ennek keretében nem, vagy csak a föld alá rejtve készülnek) ám ennek következményeképpen is várható, hogy a terület körülvevő, századfordulós architektúra jobban tud érvényesülni. A projekt környezeti hatásaként a dugók megszűnése illetve enyhülése miatt a levegőtisztaság nagymértékű javulásával lehet számolni és a „zöld dombság” koncepció keretében a - jelenleg gyakorlatilag nem létező - zöldfelület és a szűkös gyalogosfelület is jelentősen növekedni fog. A forgalmi helyzet egyszerűsítésével - amit elsősorban a közúti forgalom körirányú szervezése, ezzel összefüggésben a forgalmi sávok számának csökkenése, a villamosvonalak összefogása, az átszállások egyszerűsítése jelent - javul a környezeti állapot.
Monitoring / Indikátorok / Beszámolási kötelezettség	Monitoring mutatók: • Közhasználatú terület nagysága (m²) • Parkfelületek nagysága (m²) • Az intermodális csomópontot használók számának növekedése (fő) • Közhasználatú parkolóhelyek száma (darab) • B+R tárolóhelyek száma (darab) • Közhasználatú parkolóhelyek, B+R férőhelyek kihasználtsága (db/nap)

VIII.3. Észak-budapesti projektterület

Az Észak-budapesti terület a város fejlődésének egyik kulcsterülete – méretéből és heterogén szerkezetéből, valamint a funkcióváltó területek potenciáljából adódóan. A terület magában foglalja az észak-pesti és észak-budai kerületek rozsdáövezeti területeit, fő tengelye a ma még nem létező Körvasúti körút és Aquincumi híd vonala Óbudától Zuglóiig. A projektterület mérete megközelítőleg 1430 ha, négy fővárosi kerület területét érinti – III., IV., XIII., XIV. (A kerületek heterogén szerkezetéből és eltérő fekvéséből adódóan a projektterület nem tartalmazza a négy említett kerület teljes területét). A terület fejlődési potenciáljának kulcsát nemrégiben létrejött (M0 híd) és a ma még nem létező, vagy tervezés, építés alatt álló **alpinfrastruktúra-elemek** (pl. az Aquincumi híd és Körvasúti körút, Észak-Déli Regionális Gyorsvasút), valamint az ezekhez kapcsolódó **térszerkezeti fejlesztések** (Óbudai Gázgyár, Mocsáros-dűlő, Római-part, Hajógyári-sziget,) összhangja jelenti.

A fejlesztések mintegy 35 000 ember által lakott területet érintenek közvetlenül, azonban a fejlesztések közvetett hatása ennél lényegesen nagyobb. A terület jellemzője a **funkcióváltó területek összessége**, amely meglehetősen differenciált képet mutat. Az észak-déli tengelyek mentén, különösen a Váci út vonalán, Pesten, illetve kisebb mértékben a Szentendrei út térségében is, Budán, már jelentős átalakulás zajlott le a korábbi, kizárólag ipari funkciók átrendeződésével, a kereskedelmi, szolgáltató szektor megtelepülésével. Ennek alapja főként a nagy kapacitású közutak kiépítésében és a kötöttpályás kapcsolat megvalósításában (különösen a Váci út alatti É-D-i metróban keresendő). Ugyanakkor az Észak-budapesti terület összetartozásának kulcsa a már létező és funkcionáló É-D-i kapcsolatokon túl a harántoló, főként K-Ny-i irányú potenciál erősítése lenne. Ezen kapcsolatok ma még

csak a térség gerincvonalától északra (leendő M0 híd) és délre (Árpád híd) léteznek, illetve kizárólag a vasúti kapcsolat számára az Északi összekötő híd formájában. A térség kiemelt potenciálját a **barnamezős területek** adják, amelyek funkcióváltó képességének intenzitásán múlik átalakulásuk dinamizmusa. Ez a fejlődési lendület a pesti és budai oldalon is jelen van egymástól függetlenül, de a két térség potenciálja erősödésének kulcsa a köztük lévő kapcsolaton nagyban múlik.

Az északi M0 híd (Megyeri híd) elkészült, az M0 keleten, északkeleten záródik, ugyanakkor az Aquincumi híd és a Körvasúti körút megépítése – a finanszírozási háttér bizonytalansága miatt – kérdésessé vált. Egyelőre a két térség külön-külön történő fejlesztése, fejlődése történik a köztük lévő dunai kapcsolatok hiánya miatt. Az érintett kerületek közös érdekei alapvetően az összekötő infrastruktúra iránti igényben jelentkeznek, azonban fővárosi és egyéb fedezet hiányában a hiányzó főhálózati elemek nem állnak megvalósítás alatt, tervezettségük azonban megkezdődött.

VIII.3.1 Településrendezési háttér

A projekttérség határa igazodik a Budapest Főváros Településszerkezeti Tervéhez (TSZT), ezen belül a TSZT-ben a térszerkezet-fejlesztési jövőkép főbb térségdinamizáló elemeihez, a városszerkezeti jelentőségű, átalakuló területek határához, az intermodális (Flórián tér, Újpest városkapu) és egyéb városrészközpontok (Angyalföld városközpont) határaihoz, valamint a Duna-menti zóna és a dunai szigetek beavatkozási területeihez. A kerületek és a főváros együttműködése a tervezéstől a megvalósításig szükséges. Ezekben a területeken a 2005-ben jóváhagyott TSZT biztosítja a keretvezetek módosítását – a funkcióváltás rugalmas kezelése ugyanakkor csak kedvező irányú átalakulás (pl. vegyes területhasználat, környezetvédelmi szempontok figyelembevétele, lakásdominancia a nyugodt, vízparti területeken) esetében –, kiemelt fővárosi részvétellel. A projekttérség területére az FSZKT módosítások megtörténtek. A területre hatályos és készítés alatt álló kerületi szabályozási tervek állnak rendelkezésre.

A TSZT és a jelenleg felülvizsgálat alatt álló Budapest Közlekedési Rendszerének Fejlesztési Terve (BKRFT) a térségre vonatkozóan prioritást igénylő, területfejlesztő hatású közlekedési elemként tünteti fel az Aquincumi híd és Körvasúti körút vonalát a Körvasút kötőtpályás funkcióinak fejlesztésével. A főbb fejlesztési elemeket városszerkezeti jelentőségű, átalakuló területeket tartalmazó területi egységekként jelöli (pl. Gázgyár területe, Mocsáros-dűlő). A TSZT az Észak-Déli Regionális Gyorsvasút fő irányát is megjeleníti. Mindezen elemek előkészítése középtávon biztosítható, azonban megvalósítása nem, csak jelentős külső forrás bevonásával.

VIII.3.2 Az eddigi elért eredmények és a projekt jelenlegi státusza

2007 februárjában elkészült Észak-Budapest fejleszthetőségének városrendezési – közlekedési hatástanulmányának a településrendezési fejezete. A tanulmány elemzi Észak-Budapest térségében előkészítés alatt álló, külön-külön is nagy jelentőségű városfejlesztési beruházásokat, valamint bemutatja a fejlesztések eredményeként megváltozó város és a közlekedési rendszer egymásra hatásait, az építési szándékok és lehetőségek figyelembevételével a szükséges közlekedési hálózatok és azok ütemezett fejlesztésének meghatározása, tömbönkénti bontásban.

Az Újpest-aquincumi Duna-híd és a kapcsolódó úthálózat pesti és budai oldali tervei engedélyezési szinten elkészültek. Az Újpesti vasúti híd átépítését a MÁV Zrt. megkezdte, a beruházást a tervek szerint 2008 végéig befejezik. A pesti oldalon a Nagy Lajos király útja kiszélesítése előrehaladott tervezési szinten áll.

VIII.3.3 A projekttérség stratégiája

Az Észak-budapesti térség legfőbb fejlesztési iránya a **barnamezős területek városmegújító potenciáljának erősítése**. Ennek alapvető feltétele a terület funkciógazdagságának növelése a lakó, a kereskedelmi, a szolgáltató és a rekreációs területek optimális megosztásával. A projekttérség látványát és egyben fejlesztési lehetőségeit is nagyban meghatározza a Duna. Cél a rekreációs célú zöldhálózati rendszer fejlesztése a térség ökológiai adottságai mentén.

A kedvezőtlen megközelíthetőség alapvető korlátja a projekttérség felértékelődésének. A térség teljeskörű kiépítésének a hiányzó, főként harántoló infrastrukturális elemek megépítése a feltétele. Az elérhetőség javítása igen jelentős közberuházásokat igényel (Aquincumi híd, Körvasúti körút), amely részben központi kormányzati feladat. A Főváros főként előkészítő munkálatokkal és néhány kedvezőbb helyzetű területen speciális területi programok, projektek kerületekkel közös előkészítésével, beindításával segítheti elő a térség fejlődését.

A projekttérség fejlesztési céljai és programjai

- a projekterületen található barnamezős területek átalakulásának elősegítése, a területek élő városrészé alakítása a rekreáció összvárosi igényeinek figyelembe vételével;
- a nagyvárosias kaputérségek, városrészközpontok és az átalakuló területek identitásnövelő, multifunkcionális fejlesztése, a közlekedési rendszerhez kapcsolódó közterületek rendszerének megújítása;
- a Duna-partok elérhetősége a lakók számára, összefüggő zöldfelületi és funkciógazdag közterületi rendszer kialakítása, természetközeli vízisport- és szabadidős célú fejlesztésekkel;
- a térség kultúrtörténeti értékeinek továbbfejlesztése, az átalakuló területek fejlesztési programjaiba illesztése;
- a térség tudományos/technológiai parkjának elősegítése az Innopolisz program északi helyszínéül, amelyhez irodák, kutatóintézetek, laboratóriumok, vállalatok fejlesztései koncentrálódnak, színvonalas környezetben;
- az északi térség közösségi közlekedési kapcsolatának megerősítése, P+R parkolókkal;
- a harántirányú közlekedési kapcsolatok kiépítése, különös tekintettel a Körvasúti körút és az Aquincumi híd előkészítésére;

A projekttérség fejlesztéseinek környezeti hatásai:

Területi tartálékait tekintve a térség lokációs alternatívát jelenthet a zöldmezős telepítésekkel szemben. Az előirányzott fejlesztések egyértelműen hozzájárulnak ahhoz, hogy az Észak-budapesti projekttérség folytatni tudja átalakulását diszfunkcionális ipari területből dinamikus, vegyes funkciójú lakó- és üzleti zónává. Természetesen ahhoz, hogy a fejlesztések által generált új forgalom elsősorban ne közúti, hanem a közösségi közlekedés által legyen elvezetve, szükséges a kapcsolt közlekedési projektek tervezett ütemű végrehajtása is.

A parti területek lakásépítéseivel hatékonyabbá válik a város térszerkezete az átmeneti zónában jelentkező "sűrűségi törés" mérséklésével. A fejlesztési projektek keretében megvalósuló zöldterületi, közterületi programok enyhítik a város zöldterületi deficitjét, a lakosság és a környék számára pihenő-rekreációs területeket biztosít.



48 ábra: Észak-budapesti projektterület programjainak elhelyezkedése

16 táblázat: Észak-budapesti projektterület programjai

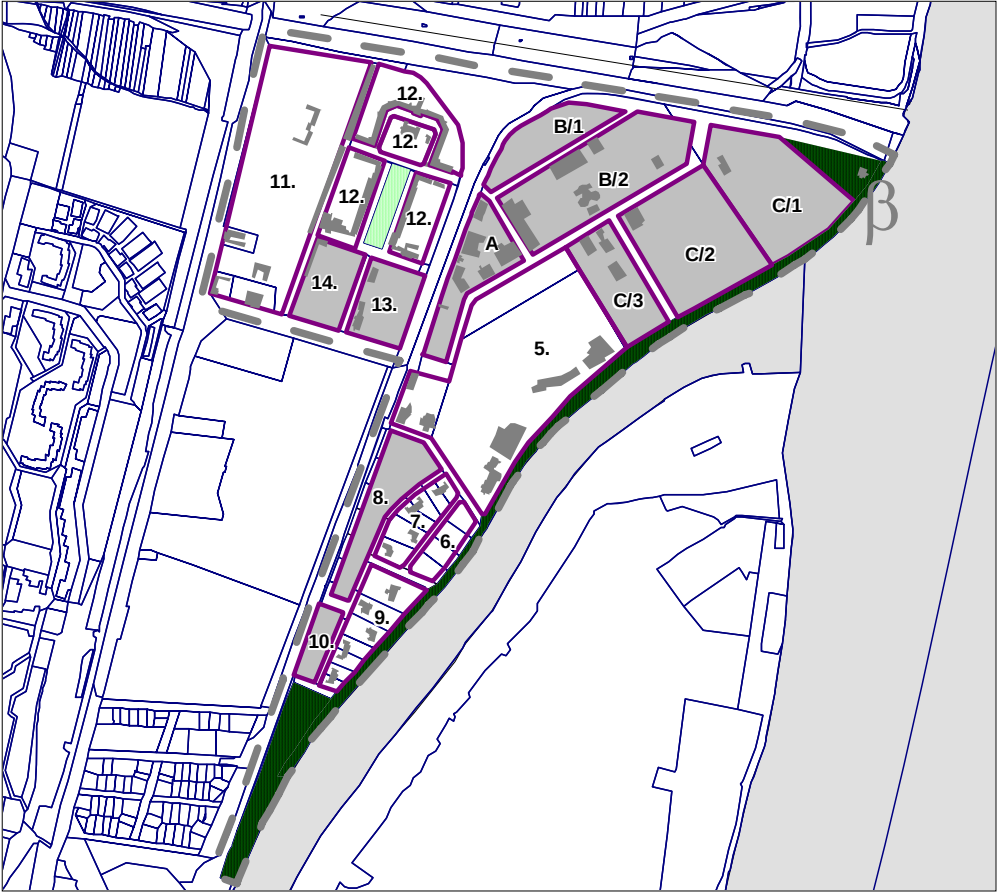
	előkészítés	megvalósítás	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	kifutó
<u>Kulcsprojekt:</u>											
5.2.2. Óbudai Gázgyár kulturális hasznosítása											
<u>Kapcsolódó közlekedésfejlesztési projektek:</u>											
2.1.4 Észak-Déli Regionális Gyorsvasút (5-ös metró) I. ütem											
2.1.12 Budapesti körgyűrűs villamosvonalak fejlesztése III. ütem											
2.2.1 Aquincumi híd és Körvasúti körút északi szakasza											
2.2.3 Nagy Lajos király útja szélesítése											
2.2.8 M0 hiányzó szakaszainak kiépítése											
<u>Kapcsolódó fővárosi projektek</u>											
1.1.1 Fejlesztési Pólus Program											
2.3.4 Újpest Városkapu intermodális városrészközpont											
3.4.1 Új városi lakóterületek kialakítása és lakásépítésre alkalmas területek bővítése											
3.5.2 Árpád-híd hídfőterek városrészközponti fejlesztése											
4.1.5 Kisvízfolyások revitalizációja											
4.3.4. Észak-pesti Szennyvíztisztító Telep minőségi bővítése és a budai oldali szennyvizek átvezetése											
5.3.1 Duna rekreációs és környezetvédelmi célú fejlesztése											

17 táblázat: Észak-budapesti projekttérség programjai (folyt)

	előkészítés	megvalósítás	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	kifutó
Kapcsolódó kerületi projektek:											
K.3.2 Mocsáros-dűlő - vegyes területhasználatú célterület											
K.3.3 Kaszásdűlő - gazdaságfejlesztési célterület											
K.3.4 Aquincum - turisztikai, K+F, innovációs beavatkozás											
K.3.5 Budai promenád											
K.3.6 Római part - rekreációs, sajátos fejlesztési igény											
K.4.4 Váci út - Fóti út torkolata											
K.4.15 Károlyi városközpont											
K.4.16 Újpest-városkapu térsége											
K.13.2 Angyalföld városközpont											
K.13.5 Duna parti beépítések											
K.13.6 Rákospatak mente											

VIII.3.4 Kulcsprojekt: Óbudai Gázgyár

5.2.2	Óbudai Gázgyár kulturális hasznosítása
Projekt részletes leírása:	Az Óbudai Gázgyár, a fővárosi Duna-menti barnamezős átmeneti zóna része, megújuló iparterület, revitalizáción, funkcióváltáson megy keresztül. A mintegy 21 hektáros terület 2004 óta van a Főváros tulajdonában. A 87 meglévő épület nagy része lebontható, 16 műemléki védettségű épület vár felújításra és újrahazsnosításra. A területet jelentős ipari tevékenységből visszamaradt környezeti ártalom terheli, a gázmasszáztól a talajszennyezésekig. Az épületek többsége omlásveszélyes, életveszélyes állapotban van, a zöldterület elhanyagolt. A terület fejlesztése több szakaszban és tömbben főleg magántőke bevonásával oldható meg, azonban a Főváros által elvárt közösségi, kulturális funkciók megvalósítására a terület közepén a torony együttesre fókuszálva jön létre. A Gázgyár központi része egységes városi szövetet alkotva átjárható, többfunkciós, élő területté válik, amely egy parkos bekötéssel csatlakozik a Duna-parti sétányhoz. A magántőke bevonása a mintegy 7 hektáros terület hasznosításánál már megtörtént: a területen magánkezelés alatt álló ingatlanok kialakítását. Kapcsolódva a korábbi gázgyári területen sikeressé váló informatikai és biotechnológia kutatásfejlesztést végző Graphisoft parkhoz, a Duna-menti terület kiváló lehetőséget teremt, hogy a Budapest Pólus Program kampusz-jellegű központjává váljék. A meglévő karakteres ipari, építészeti örökség a műemlék épületek felújításával megőrzésre, újrahazsnosításra kerül. A területfejlesztés előkészítésének számos dokumentuma elkészült, konkrét felújítás, építés, környezeti kármentesítés a KSZT elfogadása után indulhat. A Fővárosi Önkormányzat tervei szerint egy eddig elzárt, szennyezett, veszélyes ipari területet kinyit a Duna-parttal együtt a környék, a látogatók előtt, amely a környék és az agglomeráció kedvelt kulturális és közösségi tereivé válhat. A volt gázgyári terület Budapest egyik legértékesebb összefüggő Duna-parti fejlesztési területe, amelynek revitalizációja nem csak környék lakóinak, a fővárosnak és a régióknak is érdeke. Egyrészt meg kell szüntetni elsősorban a védett műemlék épületek további romlását, kármentesíteni kell a területet, miközben egy olyan funkcióváltás történik, amely oktatási, kulturális funkcióval új találkozó helyeket, közösségi tereket teremt a tanulás, szórakozás, művelődés, pihenés különböző igényeit kielégítve, kiegészítve vendéglátó-ipari, kiskereskedelmi, rekreációs és más szolgáltatásokkal. Ki kell nyitni és összefüggővé tenni a Duna-parti sétányt a Római parttól a szigeti bejáróig, más közparkok, zöldterületek, szabadterei rendezvényhelyszínek kialakításával. A barnamezős terület revitalizációján és funkcióváltásán túl számos prioritást megvalósít a tudásipar megerősítésétől a turisztikai vonzerő fokozáson át az esélyegyenlőségig. A Budapesti Történeti Múzeum Aquincum Múzeum, mint a Gázgyár projekten belül, annak részeként létrehozandó „múzeumi negyed” fogja kiteljesíteni jelenlegi funkcióját. A folyamatban lévő ágazati fejlesztési feladat megvalósulása e folyamat egyik lépcsőfoka. A BTM Aquincum Múzeum rekonstrukció II. ütem: (2005-2008) beruházás befejeződött. Projekt fő elemei:

	- Projekt előkészítő dokumentáció elkészítése - Kármentesítés - Út, közmű és parkrendezés - Épület rehabilitáció, bontás, funkciók kialakítása														
Funkcionális fejlesztési terv:	49 ábra: A terület funkcionális sémája  <table border="1"> <thead> <tr> <th>Terület</th><th>Javasolt funkció</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>A</td><td>a meglévő, megtartandó épületekben intézményi-kulturális a Technopolis része, az Aquincumi Technológiai Intézet helyszíne, oktatási intézmény, magánegyetem.</td></tr> <tr> <td>B/1</td><td>szennyezett terület (gázmassza a tartályalapokban), amelynek kármentesítése 2010-ig megtörténik. Iroda fejlesztési lehetőség</td></tr> <tr> <td>B/2</td><td>jó adottságú szabad tér köré szerveződő műemlék épületek, köztük a terület vizuális jele, „identitáshelye” a kátránytorony és víztorony együttese. Elsősorban kulturális, múzeumi és szabadidős funkciók, valamint az ezekhez kapcsolódó kereskedelem-vendéglátás (múzeum shop, művészeti galériák, kávéházak, rendezvényterem)</td></tr> <tr> <td>C</td><td>A Duna parton végigvezetett széles sétány mentén kitűnő dunai panorámás fejlesztési tömbök sora. Lehetséges funkcionális elemek: Szálloda-konferenciaközpont Sport-rekreáció (wellness) Rezidenciális (szálláshely) jellegű funkciók Minőségi vendéglátás Magas minőségű iroda-park</td></tr> <tr> <td>C/1</td><td>magasabb, nagyobb sűrűségű beépítés, szálloda, konferenciaközpont, iroda, intézményi funkciók. A hídfő közelében hajókikötő létesülhet, a műemlék épület felhasználásával.</td></tr> <tr> <td>C/2</td><td>az itt található egyes műemlékeket is integráló vízparti rezidenciális (szálláshely) jellegű beépítés, vendéglátóhelyekkel (vízparti teraszok)</td></tr> </tbody> </table>	Terület	Javasolt funkció	A	a meglévő, megtartandó épületekben intézményi-kulturális a Technopolis része, az Aquincumi Technológiai Intézet helyszíne, oktatási intézmény, magánegyetem.	B/1	szennyezett terület (gázmassza a tartályalapokban), amelynek kármentesítése 2010-ig megtörténik. Iroda fejlesztési lehetőség	B/2	jó adottságú szabad tér köré szerveződő műemlék épületek, köztük a terület vizuális jele, „identitáshelye” a kátránytorony és víztorony együttese. Elsősorban kulturális, múzeumi és szabadidős funkciók, valamint az ezekhez kapcsolódó kereskedelem-vendéglátás (múzeum shop, művészeti galériák, kávéházak, rendezvényterem)	C	A Duna parton végigvezetett széles sétány mentén kitűnő dunai panorámás fejlesztési tömbök sora. Lehetséges funkcionális elemek: Szálloda-konferenciaközpont Sport-rekreáció (wellness) Rezidenciális (szálláshely) jellegű funkciók Minőségi vendéglátás Magas minőségű iroda-park	C/1	magasabb, nagyobb sűrűségű beépítés, szálloda, konferenciaközpont, iroda, intézményi funkciók. A hídfő közelében hajókikötő létesülhet, a műemlék épület felhasználásával.	C/2	az itt található egyes műemlékeket is integráló vízparti rezidenciális (szálláshely) jellegű beépítés, vendéglátóhelyekkel (vízparti teraszok)
Terület	Javasolt funkció														
A	a meglévő, megtartandó épületekben intézményi-kulturális a Technopolis része, az Aquincumi Technológiai Intézet helyszíne, oktatási intézmény, magánegyetem.														
B/1	szennyezett terület (gázmassza a tartályalapokban), amelynek kármentesítése 2010-ig megtörténik. Iroda fejlesztési lehetőség														
B/2	jó adottságú szabad tér köré szerveződő műemlék épületek, köztük a terület vizuális jele, „identitáshelye” a kátránytorony és víztorony együttese. Elsősorban kulturális, múzeumi és szabadidős funkciók, valamint az ezekhez kapcsolódó kereskedelem-vendéglátás (múzeum shop, művészeti galériák, kávéházak, rendezvényterem)														
C	A Duna parton végigvezetett széles sétány mentén kitűnő dunai panorámás fejlesztési tömbök sora. Lehetséges funkcionális elemek: Szálloda-konferenciaközpont Sport-rekreáció (wellness) Rezidenciális (szálláshely) jellegű funkciók Minőségi vendéglátás Magas minőségű iroda-park														
C/1	magasabb, nagyobb sűrűségű beépítés, szálloda, konferenciaközpont, iroda, intézményi funkciók. A hídfő közelében hajókikötő létesülhet, a műemlék épület felhasználásával.														
C/2	az itt található egyes műemlékeket is integráló vízparti rezidenciális (szálláshely) jellegű beépítés, vendéglátóhelyekkel (vízparti teraszok)														

	C/3 az itt található műemlékeket integráló iroda-park és szálláshely funkciók, vendéglátóhelyekkel (vízparti teraszok) a magánügytemhez kapcsolódva																								
	5. Graphisoft Park, jelenleg fejlesztés alatt, néhány éven belül végleges kiépítettségben, a Technopolis alapja																								
	8 és 10 Irodafejlesztési terület az AIT része																								
Az előkészítés időbeli ütemezése:	<table><tr><td>Projekt státusz</td><td colspan="2">A területre vonatkozó FSZKT módosítás megtörtént, a KSZT elkészült. A kármentesítést megalapozó környezeti vizsgálatok elkészültek.</td></tr><tr><td>Időtartam</td><td colspan="2">14 hónap</td></tr><tr><td>Kezdés</td><td colspan="2">2006. szeptember</td></tr><tr><td>Befejezés</td><td colspan="2">2007. november</td></tr></table>	Projekt státusz	A területre vonatkozó FSZKT módosítás megtörtént, a KSZT elkészült. A kármentesítést megalapozó környezeti vizsgálatok elkészültek.		Időtartam	14 hónap		Kezdés	2006. szeptember		Befejezés	2007. november													
Projekt státusz	A területre vonatkozó FSZKT módosítás megtörtént, a KSZT elkészült. A kármentesítést megalapozó környezeti vizsgálatok elkészültek.																								
Időtartam	14 hónap																								
Kezdés	2006. szeptember																								
Befejezés	2007. november																								
A megvalósítás időbeli ütemezése:	<table><tr><td>Projekt státusz</td><td colspan="2">A Főváros által megjelölt és értékesített fejlesztési területen magánügytem épül magánfinanszírozásban, amely a kívánt kulturális hasznosítást erősíti.</td></tr><tr><td>Időtartam</td><td colspan="2">30 hónap</td></tr><tr><td>Kezdés</td><td colspan="2">2008. június</td></tr><tr><td>Befejezés</td><td colspan="2">2010. december</td></tr></table> Megjegyzés: A projekt megvalósításának mérföldkövei (kezdés/befejezés): <table><tr><td>Projekt előkészítő dokumentáció elkészítése:</td><td>2006.09.15.</td><td>2007.11.30.</td></tr><tr><td>Kármentesítés:</td><td>2009.01.01.</td><td>2010.03.01.</td></tr><tr><td>Út, közmű és parkrendezés:</td><td>2010.03.01.</td><td>2011.12.31.</td></tr><tr><td>Épület rehabilitáció, bontás, funkciók kialakítása:</td><td>2009.06.01.</td><td>2011.03.01.</td></tr></table>	Projekt státusz	A Főváros által megjelölt és értékesített fejlesztési területen magánügytem épül magánfinanszírozásban, amely a kívánt kulturális hasznosítást erősíti.		Időtartam	30 hónap		Kezdés	2008. június		Befejezés	2010. december		Projekt előkészítő dokumentáció elkészítése:	2006.09.15.	2007.11.30.	Kármentesítés:	2009.01.01.	2010.03.01.	Út, közmű és parkrendezés:	2010.03.01.	2011.12.31.	Épület rehabilitáció, bontás, funkciók kialakítása:	2009.06.01.	2011.03.01.
Projekt státusz	A Főváros által megjelölt és értékesített fejlesztési területen magánügytem épül magánfinanszírozásban, amely a kívánt kulturális hasznosítást erősíti.																								
Időtartam	30 hónap																								
Kezdés	2008. június																								
Befejezés	2010. december																								
Projekt előkészítő dokumentáció elkészítése:	2006.09.15.	2007.11.30.																							
Kármentesítés:	2009.01.01.	2010.03.01.																							
Út, közmű és parkrendezés:	2010.03.01.	2011.12.31.																							
Épület rehabilitáció, bontás, funkciók kialakítása:	2009.06.01.	2011.03.01.																							
A megvalósítás intézmény-rendszere:	<table><tr><td>Intézményrendszer</td><td colspan="2">A Fővárosi Önkormányzat felelős a megvalósításért, amelyre saját városfejlesztő társaságot hozott létre 2006-ban a projekt fejlesztés előkészítésére és lebonyolítására. A Budapesti Városfejlesztési Zrt. projektgazdaként szerepel. A megvalósítás az aktualizálandó Fejlesztési Terv szerint a projekt önfelfinanszírozó képességére építve további területek eladásából származó bevétel visszaforgatásával történik úgy, hogy a torony-együttes és környéke, a közparkok, sétányok Fővárosi tulajdonban maradó területeit a Budapesti Városfejlesztési Zrt. újítja fel és építteti ki.</td></tr><tr><td>Szervezeti egység</td><td colspan="2">Budapesti Városfejlesztési Zrt</td></tr></table>	Intézményrendszer	A Fővárosi Önkormányzat felelős a megvalósításért, amelyre saját városfejlesztő társaságot hozott létre 2006-ban a projekt fejlesztés előkészítésére és lebonyolítására. A Budapesti Városfejlesztési Zrt. projektgazdaként szerepel. A megvalósítás az aktualizálandó Fejlesztési Terv szerint a projekt önfelfinanszírozó képességére építve további területek eladásából származó bevétel visszaforgatásával történik úgy, hogy a torony-együttes és környéke, a közparkok, sétányok Fővárosi tulajdonban maradó területeit a Budapesti Városfejlesztési Zrt. újítja fel és építteti ki.		Szervezeti egység	Budapesti Városfejlesztési Zrt																			
Intézményrendszer	A Fővárosi Önkormányzat felelős a megvalósításért, amelyre saját városfejlesztő társaságot hozott létre 2006-ban a projekt fejlesztés előkészítésére és lebonyolítására. A Budapesti Városfejlesztési Zrt. projektgazdaként szerepel. A megvalósítás az aktualizálandó Fejlesztési Terv szerint a projekt önfelfinanszírozó képességére építve további területek eladásából származó bevétel visszaforgatásával történik úgy, hogy a torony-együttes és környéke, a közparkok, sétányok Fővárosi tulajdonban maradó területeit a Budapesti Városfejlesztési Zrt. újítja fel és építteti ki.																								
Szervezeti egység	Budapesti Városfejlesztési Zrt																								
Potenciális partnerek - közsféra:	<table><tr><td>Partner megnevezése</td><td colspan="2">A projekt megvalósításában betöltött szerepe</td></tr><tr><td>Óbuda-Békásmegyer Önkormányzata</td><td colspan="2">A területre vonatkozó program kialakításánál partner, a vonatkozó KSZT-t elfogadja, szakhatóság az építési engedélyeknél.</td></tr><tr><td>Kulturális Örökségvédelmi Hivatal</td><td colspan="2">A régészeti ásatások és a műemléki felújítások során szakmai partner, engedélyező hatóság.</td></tr><tr><td>Budapesti Történeti Múzeum Aquincum Múzeum</td><td colspan="2">A Gázgyár projekt részeként létrehozandó „múzeumi negyed” kialakításában partner, az ágazati fejlesztési feladatként az Aquincum Múzeum több ütemre bontott rekonstrukciójával.</td></tr></table>	Partner megnevezése	A projekt megvalósításában betöltött szerepe		Óbuda-Békásmegyer Önkormányzata	A területre vonatkozó program kialakításánál partner, a vonatkozó KSZT-t elfogadja, szakhatóság az építési engedélyeknél.		Kulturális Örökségvédelmi Hivatal	A régészeti ásatások és a műemléki felújítások során szakmai partner, engedélyező hatóság.		Budapesti Történeti Múzeum Aquincum Múzeum	A Gázgyár projekt részeként létrehozandó „múzeumi negyed” kialakításában partner, az ágazati fejlesztési feladatként az Aquincum Múzeum több ütemre bontott rekonstrukciójával.													
Partner megnevezése	A projekt megvalósításában betöltött szerepe																								
Óbuda-Békásmegyer Önkormányzata	A területre vonatkozó program kialakításánál partner, a vonatkozó KSZT-t elfogadja, szakhatóság az építési engedélyeknél.																								
Kulturális Örökségvédelmi Hivatal	A régészeti ásatások és a műemléki felújítások során szakmai partner, engedélyező hatóság.																								
Budapesti Történeti Múzeum Aquincum Múzeum	A Gázgyár projekt részeként létrehozandó „múzeumi negyed” kialakításában partner, az ágazati fejlesztési feladatként az Aquincum Múzeum több ütemre bontott rekonstrukciójával.																								
Potenciális partnerek - magánszféra:	<table><tr><td>Partner megnevezése</td><td colspan="2">A projekt megvalósításában betöltött szerepe</td></tr><tr><td>Graphisoft</td><td colspan="2">Az 5. terület tulajdonosaként a Graphisoft Park végleges kiépítettségben a Technopolis alapja.</td></tr><tr><td>Fővárosi Gázművek</td><td colspan="2">A terület szennyezettségéért felelős cég, a kármentesítésben részt kell vállaljon.</td></tr><tr><td>magánfejlesztők</td><td colspan="2">A terület értékes Duna-menti lokációja miatt a fejlesztési program finanszírozói, tulajdonosi jövőképpel.</td></tr></table>	Partner megnevezése	A projekt megvalósításában betöltött szerepe		Graphisoft	Az 5. terület tulajdonosaként a Graphisoft Park végleges kiépítettségben a Technopolis alapja.		Fővárosi Gázművek	A terület szennyezettségéért felelős cég, a kármentesítésben részt kell vállaljon.		magánfejlesztők	A terület értékes Duna-menti lokációja miatt a fejlesztési program finanszírozói, tulajdonosi jövőképpel.													
Partner megnevezése	A projekt megvalósításában betöltött szerepe																								
Graphisoft	Az 5. terület tulajdonosaként a Graphisoft Park végleges kiépítettségben a Technopolis alapja.																								
Fővárosi Gázművek	A terület szennyezettségéért felelős cég, a kármentesítésben részt kell vállaljon.																								
magánfejlesztők	A terület értékes Duna-menti lokációja miatt a fejlesztési program finanszírozói, tulajdonosi jövőképpel.																								
A projekt költségvetése:	A 2006-tól jelentkező becsült költség, 85 000 mHUF, a projekt nem igényel sem fővárosi, sem pedig más önkormányzati vagy állami forrást. A magánszféra hozzájárulása eddig mintegy 30 %-os. Ebből az összegből a tervezett magánügytem mintegy 35 000 mHUF. A projekt szerepel az Fővárosi Önkormányzat 7 éves tervében (Podmaniczky Program 2008 évi felülvizsgálata).																								

	Ez idáig - 2007 novembere óta - IVS hiányában nem lehetett uniós pályázatot benyújtani. A 2007. szeptember 4-én beadott projekt terv így a kiemelt projektek listájáról töröltetett és nem támogatott státuszba került. 2008. november 5-e óta elkülönített önkormányzati alszámlán a projektre visszaforgathatóan mintegy 2,5 milliárd Ft áll rendelkezésre.						
A projekt megvalósulás előfeltételei / rizikó-faktorok	Az elkészült KSZT elfogadása teszi lehetővé, hogy a fejlesztések megvalósuljanak. A terület közberuházásaira (különös tekintettel az infrastruktúra fejlesztésekre) vonatkozó elvárásokat Budapest Főváros Önkormányzata és Óbuda-Békásmegyer Önkormányzata településfejlesztési megállapodásban rögzítik, majd a részterületekre vonatkozó településrendezési szerződések megkötésénél harmadik félként a fejlesztő magánpartner is bevonásra kerül. A terület kármentesítése feltétele a terület nagy részén a fejlesztéseknek. A régészeti ásatások eredményeképpen alakul ki az építészeti terv.						
A projekt hatása az épített és természeti környezetre	Az Óbudai Gázgyár területén az utóbbi tíz évben történtek jól példázzák, hogy tudatos fejlesztéssel hogyan lehet egy mind építészeti, mind pedig természeti környezet szempontjából súlyosan elhanyagolt körzetet olyan fejlesztési „hot-spot”-tá alakítani amely – amellett, hogy magát a területet is kiragadja a barna zónából - a tágabb környezetére is pozitív kisugárzással bír. A terület fejlesztése a fenti projekt megvalósulásával új lendületet kap. Ez mind az épített környezetre (ahol a magánügytem projekt 9, jelenleg omladozó, műemléki védettségű épületet újít fel oktatási intézményként) mind pedig a természeti környezetre (a jelenlegi szennyezett területen átjárható, városias park jön létre Duna gyalogos és kerékpáros megközelíthetősége nagymértékben javul) egyértelműen pozitív hatást fog gyakorolni. A projekt keretében ezenfelül a környező utak, csomópontok kiépítésével, az elővárosi vasút bekötésével és egy új dunai kishajójárat létrehozásával megvalósul a terület jobb feltárása is.						
Monitoring / Indikátorok / Beszámolási kötelezettség	Az Óbudai Gázgyár fejlesztési terve megadja azt a fő irányt, amely sarokkövét képezi a területet érintő folyamatoknak. Több évet felölelő projektekről lévén szó, a terv természetesen többször is módosulhat, nemcsak a finanszírozási háttér, hanem a fejlesztési kihívások és lehetőségek megváltozása okán is. A projekt megvalósulásának ellenőrzése, az esetleg szükségessé váló változtatások felismerése szempontjából egyaránt rendkívül fontos a projekt rendszeres ellenőrzése, amelynek biztosítania kell az indukált folyamatok ellenőrzését, dokumentálását, az eredmények elemzését, a programra való visszahatását, és a leszűrt tapasztalatok hasznosítását a későbbi tervezésben. A projekt előrehaladását monitoring rendszer követi. A valós folyamatok monitoring rendszere annál jobb, minél többféle eszközt alkalmaz, ezért egy kombinált ellenőrzési módszert javasolunk, amely tartalmaz "önbevallásos" elemet, ellenőrző szakmai szerv bevonását, indikátorok rendszerét, továbbá lakossági- szakmai-civil megkérdéseket.						
	Indikátor megnevezése	mértékegység	indikátor típusa: a.) kimenet b.) eredmény	mérés módszere és gyakorisága	Kiindulási érték	Célérték	Célérték elérésének éve
	1. Létrejövő munkahelyek száma	fő	a	statisztikai, éves	9	23	2015
	2. Programok látogatottságának növekedése	fő/év	b	statisztikai, éves	155000	780000	2015
	3. Befogadott szervezetek száma	darab	a	statisztikai, éves	5	21	2015
	4. Projektekbe bevont közép-magyarországi szervezetek	darab	a	statisztikai, éves	12	45	2015
	5. Projektekbe bevont közép-magyarországi iskolák száma	darab	a	statisztikai, éves	6	50	2015
	6. Civil továbbképzések száma	alkalom	b	statisztikai, éves	12	36	2015
	7. Oktatási programok száma	alkalom	b	statisztikai, éves	48	120	2015
	8. Gyermekjóléti foglalk. Száma	alkalom	b	statisztikai, éves	12	48	2015
	9. Kulturális programok mennyisége	alkalom	b	statisztikai, éves	210	740	2015
	10. Nemzetközi fesztiválok száma	alkalom	b	statisztikai, éves	2	6	2015

11. Egyéb nemzetközi projektek száma	alkalom	a	statisztikai, éves	3	12	2015
12. Külföldi állandó partnerek száma	darab	a	statisztikai, éves	17	50	2015
13. Egy nézőre jutó bevétel	fő/ e FT	b	számveteli, éves	0,42	0,96	2015
14. Egy nézőre jutó profitteredmény	fő/ e FT	b	számveteli éves	0,105	0,21	2015

VIII.4. Dél-budapesti projekttérség

A projekttérség a város egyik legdinamikusabban változó területe, amely összvárosi szintű beavatkozási folyamatokat igényel. A Dél-budapesti projekttérség szerepe a főváros térszerkezetének alakításában már Budapest Városfejlesztési Konceptiójában felmerült, hiszen ebben a térségben rendkívül sok olyan térszerkezeti probléma, adottság, lehetőség és feladat koncentrálódik, amely a térszerkezeti koncepció prioritásait alkotta, mint például az átmeneti zóna funkcionális megújítása a hiányzó körirányú kapcsolatok (főképp a Körvasúti körút, valamint az északi és déli Duna-hidak) segítségével, a Duna-menti alulhasznosított területek felértékelése, a külső városrész-központok megerősítése. Mindezeket aláhúzza, hogy ez a terület alapvető elmaradással küzd a közlekedésfejlesztésben, ami elsősorban a gyűrűirányú közúti és tömegközlekedési elemek teljes hiányát, de a sugárirányú elemek alulfejlettségét is takarja. A feltárás nehézségeivel áll szemben, hogy ez a terület tartalmazza a budapesti potenciális fejlesztési területek jelentős hányadát, amelynek egy része szinte városon belüli zöldmezős fejlesztési területként, más része a leépült ipar és közlekedés helyén funkcióváltó barnaövezetként jelentkezik.

Mindezek miatt Budapest Városfejlesztési Konceptiója hosszútávú stratégiai céljainak megfelelően középtávra kidolgozott Budapest Középtávú Városfejlesztési Programja ezt a területet a kiemelt fejlesztési térségek közé emelte. A terület fejlesztése abba a koncepcióba illeszkedik, amelyik a budapesti belvárosi funkciók déli kiterjesztésével a túlterhelt városmag Duna menti elnyújtását célozza - a hagyományos északi iránnyal ellentétben – dél felé. A rendszerváltás után Pest központi funkciói elsősorban az extenzív irodapiac fejlődésével a jó közlekedési adottságokkal bíró Váci út tengelye mentén mozdultak el (lásd az Észak-budapesti projekttérség elemzését), amelyet csak gyengén tudott ellensúlyozni a déli városrész.

A dél-budai Duna-parton jött létre Kelet-Közép-Európa első tudományos és technológiai parkja, az Informatikai és Technológiai Innovációs Park (Infopark). A bérlok az egyetemek közelségének köszönhetően elsősorban az informatika, a szoftverfejlesztés, a telekommunikáció, az Internet-szolgáltatás cégei (IBM, Hewlett-Packard, Magyar Telekom, Panasonic, Maxell stb.). 2008 nyarán az Európai Unió úgy döntött, hogy Budapesten, az Infoparkban helyezi el az Európai Innovációs és Technológiai Központot, amely további erősítést ad, hogy az Infopark egyre inkább betöltse az intermediátor szerepet a gazdasági-kutatási-oktatási-közfélra szereplők között egy, az ország innovációs képességét fejlesztő, hatékonyabb együttműködésben. A térség városon belüli pozíciójáról elmondható, hogy annak fejlesztésével két kulcsfontosságú térszerkezeti probléma oldható fel. Átfogó fejlesztésével egyfelől az M1/M7, 4-es metró - Etele tér un. 'Nyugati kapu' térségének kapcsolatát Csepel sziget északi részén keresztül a Galvani hidak kiépítésével Ferihegyig, másfelől a térség bekapcsol az észak-déli közlekedési tengelybe (5-ös metró), a belváros Duna mentén történő kiterjesztését eredményezi.

A Fővárosi Közgyűlés határozata szerint a 2020-as olimpia játékok megrendezése prioritásként bekerül a Podmaniczky Programba. A város szakmai vezetése a várható 2020-as olimpiai pályázat kidolgozásánál a „Dunai szigetek olimpiájá”-t preferálja, és azon belül a központi létesítményrendszer elhelyezésénél a Csepel sziget északi csúcsán tervezett nagy városi közpark, sport és szabadidőpark kialakítását, illetve lehetséges olimpiai parkként történő biztosítását.

VIII.4.1 Településrendezési háttér

A projektterület határa igazodik a Budapest Főváros Településszerkezeti Tervéhez (TSZT), ezen belül a TSZT-ben a térszerkezetfejlesztési jövőkép főbb térségdinamizáló elemeihez, a városszerkezeti jelentőségű, átalakuló területek határához, az intermodális és egyéb városrészközpontok határaihoz, valamint a Duna-menti zóna térségi beavatkozási területeihez. A kerületek és a főváros együttműködése a tervezéstől a megvalósításig szükséges. Ezeken a területeken a 2005-ben jóváhagyott TSZT biztosítja a keretövezetek módosítását – a funkcióváltás rugalmas kezelése ugyanakkor csak kedvező irányú átalakulás (pl. vegyes területhasználat, környezetvédelmi szempontok figyelembevétele, lakásdominancia a nyugodt, vízparti területeken) esetében –, kiemelt fővárosi részvétellel. A projektterület területén az észak-csepeli terület tekintetében az FSZKT módosítás jelenleg folyik. A területre hatályos és – több részterületre – elfogadás alatt álló kerületi szabályozási tervek állnak rendelkezésre.

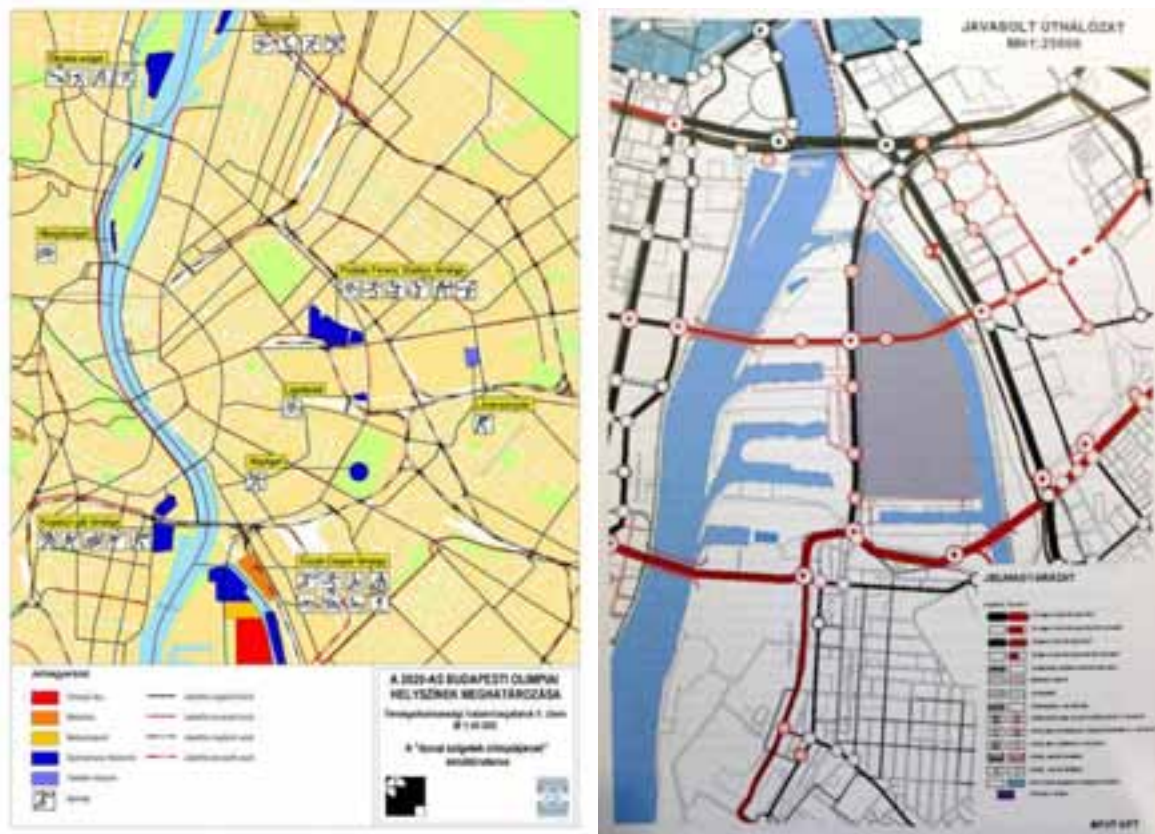
VIII.4.2 Az eddigi elért eredmények:

2006 novemberében készült el Dél-Budapest fejleszthetőségének városrendezési-közülekedési hatástanulmánya, amely a főváros négy kerületének – a IX., a XI., a XX. és a XXI. – zömében átalakulás előtt álló, vagy megújulás alatt lévő, Duna-menti területei által meghatározott térségeire terjed ki.

A projektterületben mind a pesti, mind a budai oldalon jelentős ingatlanfejlesztési beruházások valósulnak meg, és továbbiak vannak tervezési-előkészítési fázisban (Duna City, Észak-Csepel, Lágymányosi-öböl). Az összvárosi, több kerület számára nélkülözhetetlen alapberuházások finanszírozhatóságának és az együttműködés módjának kidolgozására irányul a térségre vonatkozó együttműködési megállapodás előkészítése és 2008 őszén történő aláírása.

A 2020-as olimpiára való kandidálás előkészítése érdekében 2008 februárjában készült el a Főépítészeti Iroda megbízásából „A 2020-as budapesti olimpia előkészítése – térség-alkalmassági hatásvizsgálatok – II. ütem; Prekonceptió és Struktúraterv” című tanulmány, amely egy esetlegesen Budapesten megrendezésre kerülő 2020-as olimpia helyszínalternatíváit, valamint városfejlesztési feltételeit vizsgálja. Az olimpia helyszíneire vonatkozóan térség-alkalmassági hatásvizsgálatokban feltárt lehetséges olimpiai akcióterületek városszerkezeti beilleszkedésének és közlekedéshálózati pozíciójának komplex értékelése alapján előkészületben van a Közgyűlés számára a kombinált olimpiai projektterület (olimpiai opció) meghatározásának a javaslata, amely még ebben az évben kerül előterjesztésre. A Fővárosi Közgyűlés elé 2008 év decemberében kerül a javaslat, hasonlóan az olimpiai törvénytervezethez.

50 ábra: Déli projektterület meglévő é megvalósítandó úthálózati fejlesztései, illetve a Dunai Szigetek Olimpiájának tervezett funkcióismája az olimpia térség-alkalmassági vizsgálatából



forrás: BFVT Kft – MűHely Zrt.

VIII.4.3 A térség stratégiája

A Dél-budapesti térség a főváros középtávon legdinamikusabban fejlődő területe. A déli fejlesztési zóna lehatárolásának célja, hogy átgondolt, és hosszú-távú fenntarthatóságot biztosító városfejlesztés valósuljon meg, különös tekintettel a Duna környéki és a Duna - város kapcsolatokat érintő projektelemekre. A város célja a korábban egységes koncepció mentén megvalósítani szándékozott fejlesztési területek egységként kezelése, illetve a dunai panoráma és a folyó megközelíthetőségének biztosítása.

A Fővárosi Önkormányzat kezdeményező és koordinatív szerepvállalása elengedhetetlen ahhoz, hogy a fővárosi és kerületi forrásokhoz integráltan kapcsolódó magántőke, uniós források és állami szerepvállalás együttesen kiegyensúlyozott fejlődést eredményezzenek. A megépülő Központi Szennyvíztisztító, a leendő gerincút, az átalakuló Szabadkikötő adják a fejlesztések alapját, amelyek várhatóan felgyorsítják a volt Csepel Művek 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 térség intenzív fejlesztése, a Csepel-északi területek várható dinamikus átalakulása a Albertfalvai híd megépítését indokolja a középtávú programidőszak végén, 2013 környékén.

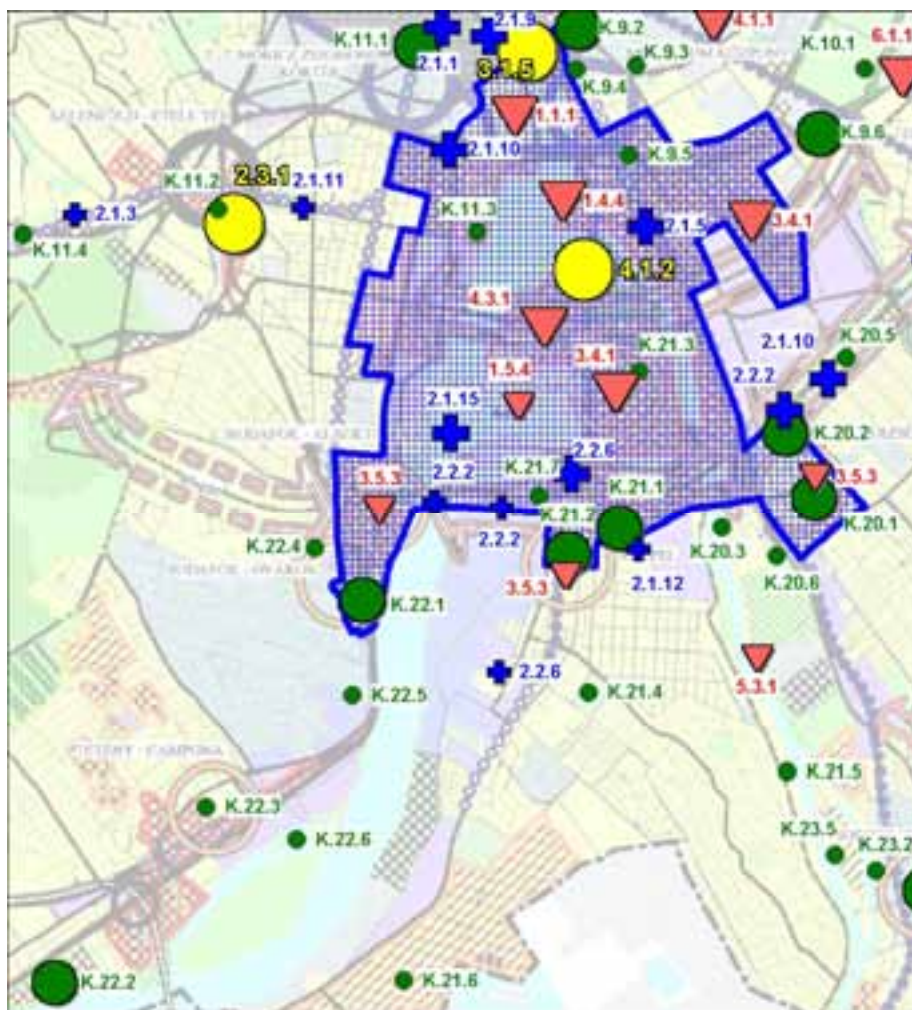
A projektterület fejlesztési céljai és programjai

- Új, XXI. századi városközpont(ok) kialakítása a csepeli, pesti és budai oldalon, a térség működési feltételeinek fenntartása mellett
- Az olimpiai kandidálással kapcsolatos rekreációs- és sportfejlesztések összefüggésben a fővárosi környezetvédelmi és zöldterületfejlesztési elképzelésekkel
- A projektterület közúti- és tömegközlekedési kapcsolatainak javítása, a dinamikus fejlődéshez kapcsolódó, szükséges infrastruktúra feltételek biztosításával

A projektterület fejlesztésének környezeti hatásai

A fejlesztések várható pozitív környezeti hatásai számosak; a jelenlegi diszfunkcionális, gyakran szennyezett területek felszámolása, a Duna-part rekreációs területté alakítása, a kötöttpályás vonalak kiépítésével a térségnek a város életébe való szerves bekapcsolása (és ezzel összefüggésben a közúti forgalom mérséklése miatt javuló környezeti mutatók), harántirányú és közúti fejlesztéseknek köszönhetően az átmenő forgalom további csökkenése, stb. Amennyiben az olimpia megrendezésre kerül, hosszú távon kiemelt fontosságú szempont kell legyen az utóhasznosítás megnyugtató rendezése, hogy az elért javulás az olimpia elmúltával is fenntartható legyen.

51 ábra: Dél-budapesti projektterület programjainak elhelyezkedése



18 táblázat: Dél-budapesti projekttérség programjai

	előkészítés	megvalósítás	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	kifutó
<u>Kulcsprojekt:</u>											
4.1.2 Észak-csepeli nagy park és sportkomplexum											
<u>Kapcsolódó közlekedésfejlesztési projektek:</u>											
2.1.1 4-es metró I. szakasz kiépítése											
2.1.5 Észak-Déli Regionális Gyorsvasút (5-ös metró) II. ütem											
2.1.9 Rakparti villamosvonalak fejlesztése I. ütem											
2.1.10 Budapesti körgyűrűs villamosvonalak fejlesztése - I. ütem											
2.1.11 Budapesti körgyűrűs villamosvonalak fejlesztése - II. ütem											
2.1.12 Budapesti körgyűrűs villamosvonalak fejlesztése III. ütem											
2.1.15 Duna, mint közlekedési folyosó kihasználtságának növelése											
2.2.2 Körvasúti körút déli szakasza – Határ út											
2.2.6 Csepeli gerincút I. ütem											
2.2.7 Külső keleti körút I. ütem											
2.2.8 M0 hiányzó szakaszainak kiépítése											
<u>Kapcsolódó fővárosi projektek</u>											
1.1.1 Fejlesztési Pólus Program											
1.4.4. Nemzetközi Hajóállomás											
1.5.4. A főváros és régiója logisztikai potenciáljának növelése											
3.4.1 Új városi lakóterületek kialakítása és lakásépítésre alkalmas területek bővítése											
3.5.3 Körvasúti körút déli szakaszához kapcsolódó városrészközpont fejlesztések											
4.1.1 Orczy kert átépítése											
4.3.1 Központi Szennyvíztisztító és létesítményei											
5.3.1 Duna rekreációs és környezetvédelmi célú fejlesztése											

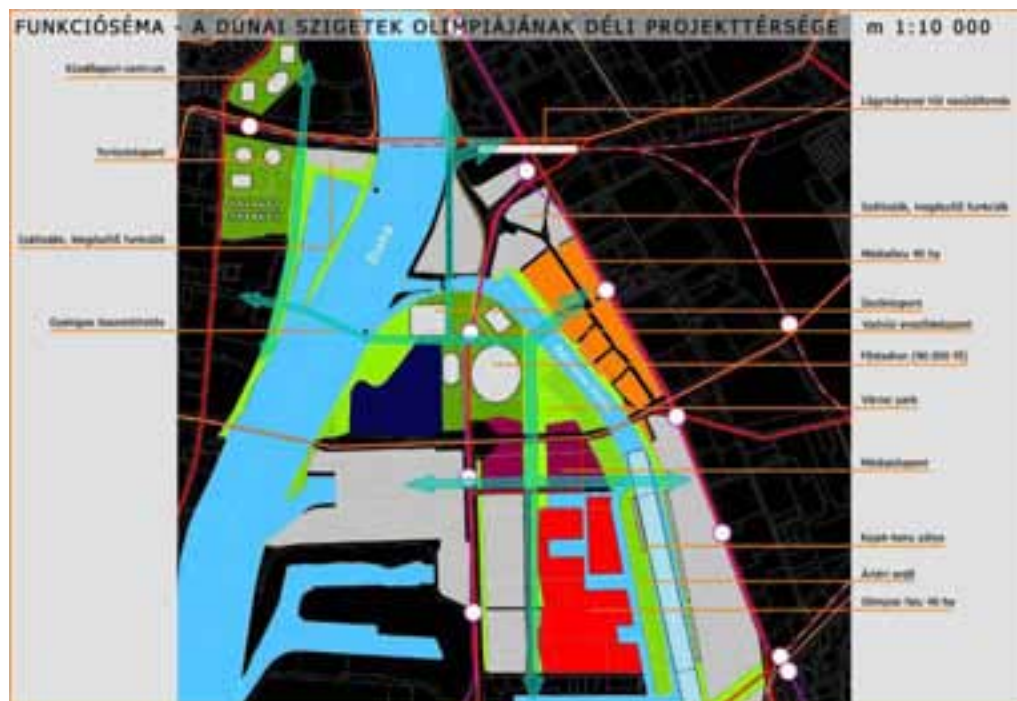
19 táblázat: Dél-budapesti projekttérség programjai (folyt.)

	előkészítés	megvalósítás	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	kifutó
<u>Kapcsolódó kerületi projektek:</u>											
K.9.2 Középső Ferencváros: rehabilitációs terület											
K.9.3 Középső Ferencváros: átmeneti terület											
K.9.4 Középső Ferencváros: malmok környéke											
K.9.5 Külső Ferencváros: Dzsumbuj											
K.9.6 József Attila lakótelep											
K.11.1 Bartók Béla úti kulturális kerületközpont											
K.11.3 Dunapart zöldterületi rendezése, rekreációs akciót											
K.20.1 Pesterzsébet városközpont akcióterület											
K.20.2 Lakótelepi szociális városrehabilitáció											
K.20.3 Kisduna-part akcióterület											
K.20.5 Határ út – Nagykőrösi út menti terület											
K.21.1 Ady lakótelep szociális városrehabilitáció											
K.21.2 Csepel városközpont											
K.21.3 Észak-Csepel (Szigetsúcs-kelet)											
K.21.7 Csepel Ófalu-nyugat											
K.22.4 A történelmi negyed rehabilitációja											
K.22.1 Budafok központ fejlesztése											
K.22.2 Nagytétény központ és a Duna part) II. fejlesztése											
K.22.3 A Campona üzletközpont térségében Budatétény városközpontjának megerősítése											

VIII.4.4 Kulcsprojekt: Csepel Park / Olimpiai fejlesztések

4.1.2	Észak-csepeli nagy park és sportkomplexum
Projekt részletes leírása:	A csepeli szigetcsúcs közel 200 ha-os területével a főváros legnagyobb összefüggő fejlesztési területe, amely a Dél-budapesti projekttérség közepén fekszik. A projekttérséget a nagy, több tíz hektáryi területet birtokló magántulajdonosok előkészítő tevékenysége jellemzi. Ez hozzávetőlegesen 8.000.000 m² piaci alapú ingatlanfejlesztés indítását teszi lehetővé, ebből a szigetcsúcs közel 5.000.000 m² fejlesztésnek adhat helyet. A térséget a privatizáció nem darabolta fel kezelhetetlen egységekre, így az elmúlt években több nagy egykori ipari, illetve tartalékterület került magántulajdonba és alakult, alakul fejlesztési területté. Az előkészítés alatt álló fejlesztések ambiciózus mivolta ellenére a terület komoly, főként haránt irányú infrastruktúra hiánnyal (haránt irányú úthálózat, Duna hidak, 5-ös metró / Észak-déli Regionális Gyorsvasút, stb.) bír. Ez az infrastruktúra eddig is szerepelt a főváros távlati terveiben, de a magánszféra sürgető elképzelései a versenyképesség megőrzése céljából ezen beruházások előrehozását igénylik. A területkonszolidáció lehetősége mellett a belváros közelsége, a Duna-part és a szabad projektalakítás lehetősége egyaránt vonzza ide a befektetőket és fejlesztőket. Több masterplan készült a területre neves külföldi építészirodák részvételével. A tervek ismeretében elmondható, hogy a területen összefüggő, vegyes funkciójú 21. századi városrészek kialakulása várható. A térségben központi pozíciót elfoglaló Csepel szigetcsúcs fejlesztésében kisszámú olyan ingatlantulajdonos érdekelt melyek jelentős méretű földtulajdonnal rendelkeznek. A Szabadkikötő és a MOL terület mellett, a XXI. kerület önkormányzata, a Fővárosi Önkormányzat és spanyol Martinsa-Fadesa cég rendelkezik fejlesztési területekkel. A kulcsprojekt a sziget északi csúcsán, illetve a projekttérség közepén található. A megvalósítandó közpark és a TSZT-ben rögzített korábbi tervek szerint a sziget keleti oldalán, míg az olimpiai tervek szerint a Központi

52 ábra: Csepeli park és térségének tervezett funkciósémája az olimpia helyszín alkalmassági vizsgálatából



- Kopaszi gát térsége (Öböl XI), Nagyvásártelep (DunaCity), Vítuki (DunaPassage) területeinek gyalogoshidakkal történő összekapcsolása a parkkal,
- hajóállomás létesítése, megfelelő tömegközlekedési hajózási rendszerhez kapcsolódóan,
- a Központi Szennyvíztisztító létesítményeinek parkba illesztése,
- Ráckevei Duna-ág revitalizációja és vízminőség fenntartásának biztosítása a kialakítandó fejlesztés víz-

	szakági tervezése során, - nyugati és keleti parkrész feltöltéssel történő összekapcsolása az Észak- Déli regionális gyorsvasút parkban kialakítandó megállójánál. Kapcsolódó projektelemek Kopaszi gát térsége (Öböl XI), Nagyvácsártelep (DunaCity), Vituki (DunaPassage) területeinek kapcsolódó olimpiai és kiszolgáló fejlesztései (mint: sportlétesítmények, olimpiai falu, média falu, MPC, IBC, SV, szállodák, egyéb szolgáltatások, stb.).																																																																																																																																																												
Az előkészítés megvalósítás időbeli ütemezése:	Projekt státusz Időtartam Kezdés Befejezés Megjegyzés: A projekt megvalósítása szempontjából kulcskérdés a szabályozás és tervezés folyamatának a döntéshozatali és beruházási mérföldkövekhez rendelt végrehajtása. A szabályozás eszközei nem térnek el a hagyományos FSZKT, KVSZ-ek és KSZT-k kidolgozásától, de várhatóan az Olimpia Beépítési Terve megnevezésű tervfajtaival bővül, melyen folyamatosan nyomon kísérhető az olimpiai településrendezési tervek és az építési engedélyezési tervdokumentációk készültségi foka. Később ez a terv kiterjeszthető egy intelligens város-monitoring és város-management monitoring- és döntéstámogató rendszerre. A szabályozandó folyamat - a program szerinti terület tulajdonjogának megszerzése, adásvétel és kisajátítások útján - a szabályozási és telekalakítási folyamatok lefolytatása - a jogerős építési engedélyek megszerzése - terület-előkészítési munkák (bontás, tereprendezés, közművesítés stb.) - építési munkák - üzemeltetés A folyamat minden eleme kiemelt figyelmet igénylő feladat. A folyamat bármely elemének megakadása komoly hátrányokat eredményezhet az Olimpia-2020-Budapest megrendezésének előkészítésében. <table><tr><td></td><td>2009</td><td>2010</td><td>2011</td><td>2012</td><td>2013</td><td>2014</td><td>2015</td><td>2016</td><td>2017</td><td>2018</td><td>2019</td><td>2020</td></tr><tr><td>Olimpiai döntés</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>TFK / IVS</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>TSZT /FSZKT</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>KVSZ /KSZT módosítás</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>tulajdonrendezés</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>telekalakítási eljárás</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>építési engedélyezés</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>építési engedély jogerő</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>terület-előkészítés</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>építési munkák</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>üzemeltetés</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table>		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Olimpiai döntés													TFK / IVS													TSZT /FSZKT													KVSZ /KSZT módosítás													tulajdonrendezés													telekalakítási eljárás													építési engedélyezés													építési engedély jogerő													terület-előkészítés													építési munkák													üzemeltetés												
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020																																																																																																																																																	
Olimpiai döntés																																																																																																																																																													
TFK / IVS																																																																																																																																																													
TSZT /FSZKT																																																																																																																																																													
KVSZ /KSZT módosítás																																																																																																																																																													
tulajdonrendezés																																																																																																																																																													
telekalakítási eljárás																																																																																																																																																													
építési engedélyezés																																																																																																																																																													
építési engedély jogerő																																																																																																																																																													
terület-előkészítés																																																																																																																																																													
építési munkák																																																																																																																																																													
üzemeltetés																																																																																																																																																													
A megvalósítás intézmény-rendszere:	Intézményrendszer A megvalósításban a Fővárosi Önkormányzat és a Budapest Olimpia 2020 Projekt Előkészítő Bizottság, törvényi felhatalmazás alapján működik Szervezeti egység																																																																																																																																																												
Potenciális partnerek - közszféra:	Partner megnevezése A projekt megvalósításában betöltött szerepe XXI. kerület önkormányzata A területre vonatkozó program kialakításánál partner, a vonatkozó KSZT-t elfogadja, szakhatóság az építési engedélyeknél, résztulajdonos a területen																																																																																																																																																												
Potenciális	Partner A projekt megvalósításában betöltött szerepe																																																																																																																																																												

partnerek - magánszféra:	megnevezése magánfejlesztők A terület résztulajdonosaiként vagy fejlesztőiként a vonatkozó program kialakításánál (Csepel-Észak, partnerek, a fejlesztési program finanszírozói és megvalósítói Szabadkikötő, MOL területek)
A projekt költségvetése:	Olimpiai projekt és kapcsolódó infrastruktúra fejlesztéseinek finanszírozása a 2013-2020 közti EU-s költségvetési periódus átfogó programozása során kerül kialakításra. A PWC előzetes megvalósíthatósági tanulmánya alapján sikeres pályázás esetén a központi létesítmények a közvetlen olimpiai létesítmények részére létrehozott 500 mdHUF beruházási keretösszeg parkba helyezett létesítményeire vonatkozó részéből kerülne fejlesztésre. Az egyes szaklétesítmények, mint kajak-kenu pálya, úszóközpont, nemzeti teniszcentrum, tornacsarnok, stb. fejlesztése a közvetlen olimpiai fejlesztések előtt is megindulhatnak és a szakági versenylétesítmények fejlesztésére vonatkozó külön döntés alapján közvetlen állami, illetve PPP konstrukcióban is megvalósulhatnak. A kapcsolódó projektelemek, a sportlétesítmények kivételével döntően piaci alapú fejlesztések, amelyek ütemezése és üzemeltetése kapcsolódik az olimpia megvalósításához. A finanszírozás részletes kialakítása a részletes tervezés és a kapcsolódó településrendezési szerződések előirányzott tartalma alapján lehetséges.
A projekt meg- valósulás előfeltételei / rizikó-faktorok	Ütemezett FSZKT és KSZT jóváhagyások, a tervekészítés és előkészítés zökkenő- és késlekedés mentes lebonyolítása
A projekt hatása az épített és természeti környezetre	
Monitoring / Indikátorok / Beszámolási kötelezettség	A finanszírozás kialakítása alapvető elvként azt tűzi célul, hogy a közpénzek irányító és multiplikáló hatása a térségben megfelelő hatékonysággal kerüljön felhasználásra. A projekt monitoring kialakítása így nagymértékben a megvalósító szervezetek számától, viszonyrendszerétől, és az érdekek összetettségétől függ majd. Várhatóan mind a közszféra, mind a magánszféra oldaláról több megvalósító és koordináló szervezet fog megjelenni és ezek összehangolt működését időhatékonysági szempontok figyelembe vételével is meg kell teremteni. Ennek kialakítását nagymértékben segíti majd az OPEB megalakulása, amelyben az állam, a főváros és a NOB egyaránt képviselteti magát; operatív feladatai közé tartozik majd a tervezés és a kapcsolódó érdekegyeztetési folyamatok lebonyolítása. A monitoring rendszer e munkák és döntések meghozatalát követően 2009 év végén határozható meg pontosan.

VIII.5. Budapest Légi Kapuja

Ferihegy az ország és a Kárpát-medence belső területeinek a légi kapuja, mind Európa, mind pedig a tágabb gazdasági tér tekintetében. Közismert, hogy ennek a repülőtérnek nincs alternatívája. A Budapesti agglomeráció délkeleti szektorában Ferihegy környéke az országos közlekedési rendszerek folyamatos fejlesztése következtében – fokozatosan az agglomeráció kiemelt fejlesztési célterületévé vált. A térség – európai viszonylatban is kiemelkedő - fejlesztési potenciálját a Ferihegyi repülőtér és a két európai közlekedési korridor, a IV. és az V. számú Helsinki folyosó metszéspontja még jobban kiemeli. A továbbépülő MO autópálya fejlesztő hatása, illetve a fejlesztésre alkalmas területek rendelkezésre állása következtében a térség gazdasága bővül, fejlődik, miközben struktúrája és területi szerkezete átalakul. Az autópálya hatásainak viselésében jelentős különbségek vannak a fővárosi külső kerületek és a belső agglomeráció közlekedésfejlesztéssel érintett települései között. Elsősorban a belső agglomeráció településein adottak a helyi gazdaság erőteljes fejlődésének lehetőségei, azonban a városközpont felé irányuló mozgások a fővárosi kerületeket terhelik. Budapesten a „Keleti Kapu” által érintett terület a főváros egyik potenciális fejlesztési területe, amely a kapcsolódó nagy közlekedési csomópontok fejlesztő erejével és a barnamezős fővárosi léptékű fejlesztési területek kínálatával alkalmasak új funkciók telepítésére (oktatás, kutatás-fejlesztés, logisztika, kultúra, kiállítás, tematikus

vagy élménypark, sport, szórakoztatás, stb.), illetve a meglévő tevékenységek klasztereződésének segítésére.

A térszerkezet egyenlőtlensége, strukturálatlansága, hiányos funkciói és kapcsolatai működési és ellátási zavarokat, hiányokat okoznak, rontják a várostérség működőképességét, versenyképességét, hatékonyságát. Emellett a Ferihegyi repülőtér a térség meghatározó, fejlesztési potenciált növelő eleme. Ugyanakkor a repülőtér működésével és fejlesztésével együtt járó környezeti hatások (elsősorban zaj, rezgés és levegőtisztaság-védelem, közlekedési terhelés vonatkozásában) olyan állandó konfliktus tényezők, amelyek rontják a terület – e hatásokkal érintett részének - potenciálját elsősorban a lakhatás vonatkozásában.

A légi forgalomban a Ferihegyi Repülőtér fejlesztési programja kedvező szolgáltatási, kapacitási feltételeket teremt, nem kellő hatékonyságú viszont a repülőtér városi (tömegközlekedési) és távolsági (közúti) kapcsolatrendszere, ami a földi eljutási időt - így a légi közlekedés versenyképességét - rontja.

VIII.5.1 Településrendezési háttér

A projektterület a főváros határain túlnyúló térség, amely legfontosabb településrendezési jogi környezete az Országos Területrendezési Tervről szóló 2003. évi XXVI. törvény (OTRt), amely meghatározza az ország egyes térségei területfelhasználásának feltételeit, a műszaki-infrastrukturális hálózatok összehangolt térbeli rendjét, tekintettel a fenntartható fejlődésre, valamint a területi, táji, természeti, ökológiai és kulturális adottságok, értékek megőrzésére, illetve erőforrások védelmére, valamint nevesíti „együtt tervezhető térségként” a Budapesti Agglomeráció térségét. A Budapesti Agglomeráció Területrendezési Tervéről szóló 2005. évi LXIV. törvény (BATT) fogalmazta meg a térségre vonatkozó követelményeket, amelynek minden helyi szabályzatnak és tervnek meg kell felelni.

A helyi önkormányzatok településszerkezeti tervei és szabályozásai a törvénynek megfelelnek, azonban a térség egészét tekintve az egyes települések által gazdaságfejlesztés és lakásépítés számára átminősített területekből – a tényleges fejlesztési igényekhez képest – jelentős túlkínálat mutatkozik. Ugyanakkor a kijelölt területek több térségben nincsenek összhangban az infrastrukturális rendszerek tervezett kapacitásával.

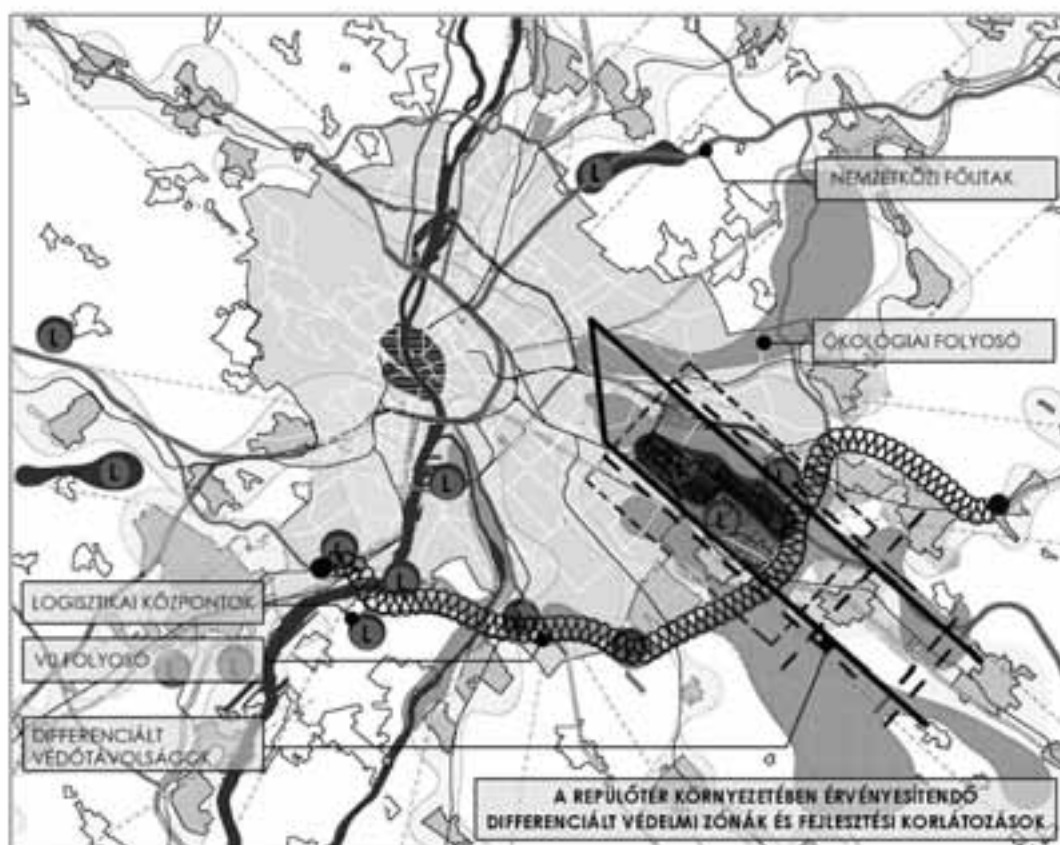
A Ferihegyi térség összehangolt fejlesztéséhez a Budapesti agglomeráció területfejlesztési koncepciójával összehangoltan javasolt a ma még hiányzó ösztérségi célrendszer meghatározása, és ez alapján a településrendezési eszközök felülvizsgálata. Ezek térségi és települési szintű elfogadását követően meg kell kezdeni a fejlesztési célok megvalósítását szolgáló programok, illetve az ösztönző, szabályozó és kompenzációs mechanizmusok kidolgozását.

VIII.5.2 Az eddigi elért eredmények és a projekt jelenlegi státusza

A projektterületre 2007 tavaszán elkészült a (korábbi nevén) Keleti-kapu városrendezési és közlekedési hatástanulmánya, a Kőbánya – Keleti kapu fejlesztési koncepciója és vizsgálati anyaga. elsősorban az FSZKT oldaláról, hogy a közeljövőben robbanásszerűen erősödő városfejlesztési folyamatokhoz megfelelő, összárosi szempontból is jelentős infrastrukturális háttér álljon rendelkezésre.

A területen számos jelentős ingatlanfejlesztési projekt áll megvalósítás vagy előkészítés alatt, például az Origo City a Mázsza téren, vagy az S1 projekt a sörgyár egykori 1. számú telepén. A jelentős fejlődési potenciál miatt fontos megemlíteni, hogy Ferihegy térségében a helyi önkormányzatok, a Fővárosi Önkormányzat és a Budapesti Agglomerációs Fejlesztési Tanács (BAFT) együttműködésében közös tervezés folyik a tervezett fejlesztések összehangolása érdekében.

53 ábra: Védelmi zónák a repülőtér környezetében



VIII.5.3 A projektterület stratégiaja

A projektterületben kiemelt jelentőségű a nemzetközi regionális funkciók tudatos és szervezett felépítése. El kell érni, hogy a ferihegyi tágabb térségben versenyképes, kiegyensúlyozott, hatékony és környezeti fenntarthatóságot biztosító fejlesztések történjenek, összehangolva a térségi állami, fővárosi, helyi önkormányzati, magánfejlesztői és helyi lakossági érdekeket.

A projektterület fejlesztési céljai és programjai:

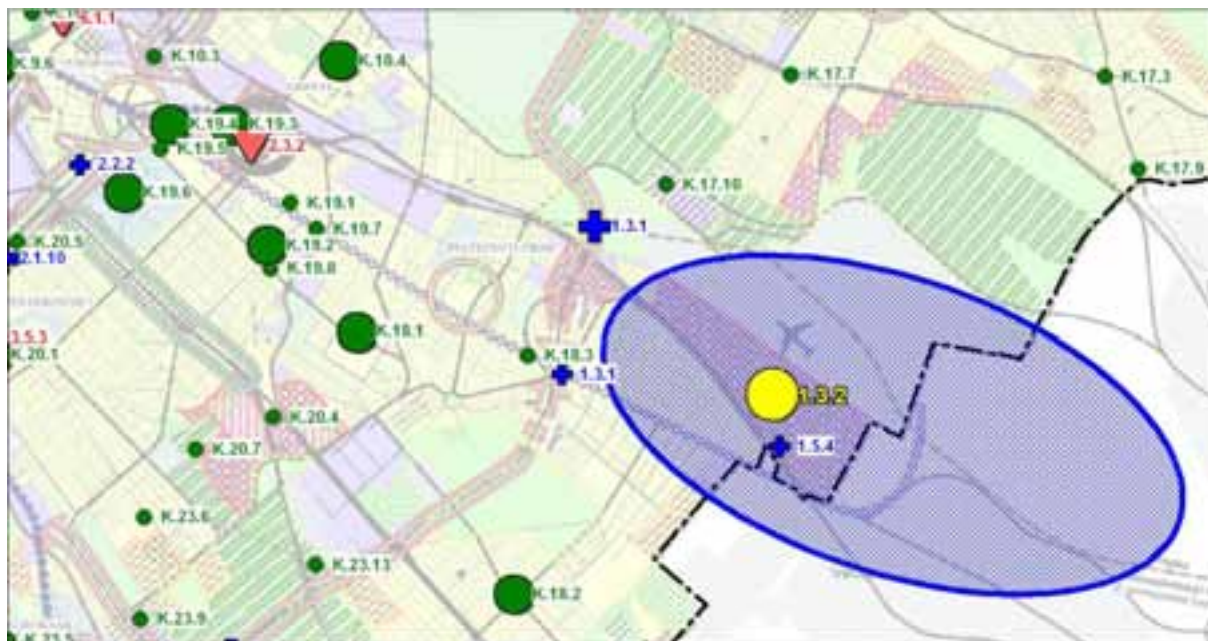
- A Ferihegyi repülőtérhez kapcsolódó, a funkciójában a légiforgalommal összeférhető komplex fejlesztések, a kiépülő M0 autópálya csomópontjához kapcsolódó pontszerű vállalkozás-, kereskedelem-, szolgáltatásfejlesztések támogatása, ezen belül a helyi gazdaság erősítése kis- és középvállalkozások támogatásával;
- A légikikötő európai színvonalú földi kiszolgálásának, megközelítési lehetőségeinek kötöttpályás eszközzel történő megoldása, kiszámíthatóvá tétele, időigényének rövidítése, amely kapcsolat nemcsak a repülőtérrel szolgálja, hanem az elővárosi kötöttpályás közlekedést is támogatja
- A projektterület differenciált fejlesztése, a városrészközpontok települési karakterének erősítése a környezetminőség javításával

A projektterület fejlesztésének környezeti hatásai:

A fejlesztések környezeti hatásai között a kötöttpályás közlekedés fejlesztése miatt várhatóan javuló lokális modal-split és az emiatt csökkenő légszennyezés említhető meg. Ezt a tendenciát csak erősíti, hogy a várható fejlesztések következtében növekednek a helyi munkalehetőségek, így csökken az

ingázás. Ezzel szemben a várhatóan megnövekedő légiforgalom negatív következményekkel is jár, elsősorban a megnövekedett zajterhelést kell itt figyelembe venni. Ez ugyan jelentősen csökkenthető megfelelő ösztönzők alkalmazásával, melyek perferálják az alacsony zaj- és károsanyag-kibocsátású repülőket, de végső soron mérlegelni kell a negatív és pozitív hatások mérlegét (mind helyi, mind pedig fővárosi és országos szinten).

54 ábra: Budapest Légi Kapu projektterület programjainak elhelyezkedése



18 táblázat: Budapest Légi kapu projektterület programjai

	előkészítés	megvalósítás	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	kifutó
<u>Kulcsprojekt:</u>											
1.3.2 Férihegyi fejlesztési térség											
<u>Kapcsolódó közlekedésfejlesztési projektek:</u>											
1.3.1 Férihegyi repülőtér kötőpályás megközelítése											
1.5.4. A főváros és régiója logisztikai potenciáljának növelése											
2.2.8 M0 hiányzó szakaszainak kiépítése											
<u>Kapcsolódó fővárosi projektek</u>											
2.3.2. Kőbánya-Kispest intermodális városrészközpont											
3.5.6 Kőbánya városrészközpont											
4.1.5 Kisvízfolyások revitalizációja											

20 táblázat: Budapest Légi kapu projektterület programjai (folyt.)

	előkészítés	megvalósítás	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	kifutó
<u>Kapcsolódó kerületi projektek:</u>											
K.10.3 Óhegy											
K.10.4 Újhegyi sétány											
K.17.3 Kucorgó tér											
K.17.7 Rákoshegy											
K.17.9 Rákoskert											
K.17.10 Homoki szőlők											
K.18.2 Pestszentimre funkcióbővítő fejlesztés											
K.18.3 Üllői út, fejlődési tengely fejlesztés											
K.19.1 Kereskedelmi központ											
K.19.2 Hagyományos igazgatási központ											
K.19.3 Kőbánya-Kispest intermodális városrészközpont											
K.19.4 Városliget II. és környéke I. ütem											
K.19.5 Városliget I. és környéke											
K.19.6 Wekerle telep											
K.19.7 Üllői út rehabilitációja											
K.19.8 Ady Endre út rehabilitációja											
K.20.4 Nagykovácsi út – Szentlőrinci út melletti területek											
K.20.7 Kiserdő akcióterület											
K.23.6 Újtelep: lakóterületi fejlesztések											
K.23.9 Szamaránszki dűlő											
K.23.13 M5-ös Nagybani piac menti fejlesztési terület											

VIII.5.4 Kulcsprojekt: Ferihegyi fejlesztési térség

1.3.2	Ferihegyi fejlesztési térség
Projekt részletes leírása:	A térségben a spontán szuburbanizáció koordinálatlan folyamatai a települési és természeti környezet rombolásával járnak, a térszerkezet egyenlőtlensége, strukturátlansága, hiányos funkciói és kapcsolatai működési és ellátási zavarokat okoznak, rontják a várostérség működőképességét, versenyképességét, hatékonyságát. A térség egésze a korai szuburbanizációs fejlődési szakasz utáni új logisztikai és helyenkénti városias fejlődési korszak kibontakozásának folyamatában van. Ezt jól jelez, hogy a térségi szinten több mint 2.000 hektár mezőgazdasági földterület építési területté való átminősítése megtörtént. A térség települései a fejlesztési területeik kínálatával feszített versenyhelyzetben vannak. Az egyéni közlekedésre épülő dinamikus szuburbanizáció (közút-gépkocsi) megköveteli a hatékony tömegközlekedési hálózatok létrehozását, ennek forrásai azonban hiányoznak. A főváros és környezete közötti közlekedési kapcsolatok fejlesztése műszaki, finanszírozási és szervezeti vonatkozásaiban egyaránt megoldatlan. Ma nincs a térségnek a települési önkormányzatok által is elfogadható és megvalósítható térszerkezeti/struktúra terve, amely hosszú távra biztosíthatná, a kiegyensúlyozott és nemzetgazdasági szinten is hatékony fejlődést. A jelenlegi fejlődési szakaszban az alábbi térségi léptékű konfliktusok megoldatlanok: - Csapadék és tisztított szennyvizek elhelyezésének megoldatlansága, a vizek visszatartása a vízhiányos térségben - Közlekedésfejlesztés hiányosságai, ezen belül a közúti és kötőpályás kapcsolatok, valamint a

	kerékpárút hálózatok elmaradt fejlesztései - Nincsenek kijelölve a zajvédelem és a korlátozott területhasználati / fejlesztési zónák - Az ökológiai hálózatok és a rekreációs szolgáltató hálózatok kiépítetlensége Projekt leírása Várható jövőkép, hogy a jelenleg kibontakozott öldöklő verseny a fejlesztési pozíciókért közép – hosszabb távon át fog fordulni, vagy átfordítható térségi együttműködésbe. Nagy kérdés, a vázolt közös érdekű és mindenkit bénító tematikák mentén sikerül-e felépíteni a térségi együttműködés alapjait. A következő fejlesztési feladatok megvalósulása határozza meg a kibontakozást. Fő projektelemek <u>Közlekedésfejlesztési programok:</u> - Európai-országos logisztikai kapcsolat: V0, M4 - Város felőli megközelítés: elővárosi közlekedés, közúti és kötöttpályás hálózatok (villamos/vasút/metró) fejlesztése - Régiós megközelítés: M4, haránt irányú összekötő utak, elkerülő utak, kerékpárút hálózatok építése <u>Területfejlesztési programok:</u> - Logisztikai területek és hálózatok kiépítése - Településközpontok fejlesztése és revitalizációja - Konferenciaközpontok kialakítása - Szálloda és rekreációs fejlesztések - Ökológiai hálózatok kialakítása <u>Környezetvédelmi fejlesztések:</u> - Szennyvíztisztító telepek és hálózatok fejlesztése - A Gyáli patak rekultivációja - Zaj és rezgésvédelmi beavatkozások rendszerbe szervezett megvalósítása Kapcsolódó projektelemek: - Térségi területfejlesztések strukturálását, koordinációját és ütemezését biztosító térségi struktúraterv kidolgozása - A térségi szereplők együttműködését és elköteleződését biztosító intézményes eszközök felépítése - Térségi szintű településrendezési szerződések, térségi fejlesztési alapok, finanszírozás
Az előkészítés időbeli ütemezése:	<i>Projekt státusz</i> A térségi vizsgálat elkészült, az érintett önkormányzatok testületi döntései 2009. I. negyedévében születnek meg. További előkészítő feladatot jelent a kistérségi megállapodás előkészítése, valamint az agglomerációs törvényt megalapozó tervek (köztük közlekedési-, közmű-, és környezetvédelmi hatásvizsgálatok), valamint a térség fejlesztésére vonatkozó ingatlanfejlesztési hatásvizsgálatok készítése. <i>Időtartam</i> 24 hónap <i>Kezdés</i> 2007. december <i>Befejezés</i> 2009. december (Agglomerációs Törvény elfogadása: 2010. augusztus)
A megvalósítás időbeli ütemezése:	<i>Projekt státusz</i> A területek igénybevételenek ütemezése meghatározásához a közlekedési-, közmű-, és környezetvédelmi hatásvizsgálatok mellett ingatlanfejlesztési hatásvizsgálatok készítése és azok eredményei figyelembevétele szükséges. <i>Időtartam</i> <i>Kezdés</i> <i>Befejezés</i> <i>Megjegyzés:</i> A jelenleg hatályban lévő településszerkezeti tervekben kijelölt gazdasági célú fejlesztési területek három kategóriába sorolandók: - I. ütemű fejlesztési területek: a területek fejlesztéséhez, tényleges igénybevételehez a feltételek rendelkezésre állnak, - II. ütemű fejlesztési területek: a területek fejlesztéséhez, tényleges igénybevételehez a szükséges feltételek jelenleg nincsenek meg, de az ismert és hatályos tervekben foglalt követelmények

	teljesítésével, a kapcsolódó fejlesztések megvalósításával megteremthetők, - III. ütemű fejlesztési területek: fejlesztésük térségi (ökológiai–gazdasági–településszerkezeti–helyi közösségi) érdekből nem támogatandó. Ezek fejlesztési tartalékterületeknek minősülnek mindaddig, amíg a tényleges felhasználásukhoz és beépítésükhöz szükséges infrastruktúra és más gazdasági ökológiai, ingatlanpiaci feltételek meg nem valósulnak
A megvalósítás intézmény-rendszere:	<i>Intézményrendszer</i> Javasolható a (megalakítandó) Férihegy Kistérségi Társulás által létrehozott projektársaság. <i>Szervezeti egység</i> n.a.
Potenciális partnerek - közsféra:	<i>Partner megnevezése</i> <i>A projekt megvalósításában betöltött szerepe</i> érintett térségi önkormányzatok a kistérségi megállapodás előkészítője és partnere, tulajdonosként érintett szereplő, a területre vonatkozó szabályozás előkészítésének és jóváhagyásának felelőse Budapesti Agglomerációs Fejlesztési Tanács a térségi programban, a fejlesztések előkészítésében kooperatív együttműködő Közép-Magyarországi Regionális Fejlesztési Tanács a térségi programban, a fejlesztések előkészítésében kooperatív együttműködő Pest megye a térségi programban, a fejlesztések előkészítésében kooperatív együttműködő
Potenciális partnerek – magánszféra	<i>Partner megnevezése</i> <i>A projekt megvalósításában betöltött szerepe</i> Budapest Airport Fő fejlesztőként a fejlesztési program megvalósítója, a kapcsolódó infrastruktúra és környezetfejlesztések részfinanszírozója magánfejlesztők Területtulajdonosként a fejlesztési program megvalósítói, a kapcsolódó infrastruktúra és környezetfejlesztések részfinanszírozói.
A projekt költségvetése:	<u>EU finanszírozásban:</u> - V0 és a kapcsolódási vonalak kiépítése - Gyáli-patak revitalizációja és puffertározók kialakítása <u>Állami finanszírozásban</u> - M4 bevezető szakasz <u>Fővárosi finanszírozásban</u> - Hiteles térségi zajmérő hálózat és monitorrendszer kiépítése - Zajgátló övezetek kijelölése <u>Magán finanszírozásban</u> - Szennyvíztisztítók fejlesztése és építése - Speciális funkciók kialakítása (konferenciaközpont és expo, rekreációs fejlesztések)
A projekt megvalósulás előfeltételei / rizikófaktorok	
A projekt hatása az épített és természeti környezetre	
Monitoring / Indikátorok / Beszámolási kötelezettség	- Felújított, megépített térségi haránt irányú és elkerülő utak (km) - Tömegközlekedés hálózat fejlesztése és a kapcsolódó P+R fejlesztések (megközelítési idő rövidülése, P+R kapacitás növekedése, tömegközlekedés hálózat bővülése; km, megállók száma) - Szennyvíztisztító kapacitások növekedése (m3/d) - Kiépített puffertározó (m3) - Revitalizált patakszakasz hossza (km) - Kiépített zajmérő pontok száma (darab) - A konferencia központhoz és a rekreációs fejlesztésekhez köthető vendég-éjszakák száma

VIII.6. Duna projektterség

Budapest makro-térségi pozícióinak újradefiniálása, mentális és geopolitikai térben történő elhelyezése az EU keleti bővítése óta sürgető feladat, amely a globális pénzügyi válság hatására még akutabb problémává vált. Ehhez Budapest – de szélesebb értelemben Magyarország – számára szükséges olyan új **identitásképző** elemek találása melyek pozícionálják, és jobban láthatóvá teszik (gazdasági, kulturális, turisztikai értelemben egyaránt) a fővárost az európai térben. A város építészeti arculatának legfőbb értékei mind a folyó mellett (pl. pesti Belváros, Várnegyed), vagy a folyóra épülve (hidak) jelennek meg. Ugyanakkor a folyó és a város kapcsolatai ma nem teljes körűek. A Duna - szépségével, földrajzi és történelmi szimbolizmusával - erre a feladatra különlegesen alkalmas. Ám ahhoz, hogy a II. fejezetben írtak szerint Budapest valóban a Duna **Fővárosává** váljon, elengedhetetlenül szükséges, hogy a Duna potenciálját a jelenleginél sokrétűbben és hatékonyabban aknázzuk ki.

A Podmaniczky Program kiemelt térségként kezeli a fővárosi Duna szakaszt és jelentős, Dunához kapcsolódó fejlesztéseket fogalmaz meg. A Duna egyszerre városszervező, közlekedési, szabadidős, turisztikai, környezetvédelmi és kulturális kérdéskör, a főváros legnagyobb – bár részben kihasználatlan, alulbecsült – értéke. A főváros számára kiemelt feladatot jelent a folyó belvárosi, urbánus szakaszán a Duna és a város **kapcsolatainak erősítése**, a rakpartok városképi jelentősége okán minőségi közterület-fejlesztések, a kapcsolódó Nemzetközi Hajóállomás helykijelölése és infrastruktúrájának fejlesztése. Az északi és déli szakaszokon a Duna zöld partok **rekreációs hasznosítása** kap prioritást, a Dunához, a Duna völgyhöz köthető rehabilitációs tevékenységek, vizes élőhelyek és természeti környezet megóvása, a víz fenntartható hasznosításának komplex fejlesztései. Kiemelt védelmet kell biztosítani a Duna-szigeteknek és a vízparti zöldfelületeknek (Margit-sziget, Óbudai-sziget, Háros-sziget, Palotai-sziget, Nép-sziget). Prioritást kapnak a partszakaszok **szabályozási és az árvízvédelmi feladatai**. A hatékony-versenyképes város stratégiai cél elérésében a Duna, mint közlekedési folyosó kihasználtságának növelése, a hajózási infrastruktúra fejlesztése, a Csepeli Szabadkikötő adottságainak kihasználása kiemelt feladat. Bővítésre kerül a turisztikai személyszállítás és a jacht-forgalom is.

Az ehhez szükséges fejlesztések – ezek között legfontosabbként a budapesti Duna-part megújulása – azonban **térségi feladat**. Budapest közigazgatási határain belül szűkre szabott programtértség csak esetleges és felületi kezelést nyújthat, és nem oldaná meg a városi vízpartok komplex problémáját: a klímaváltozás által szükségessé tett vízkezelési feladatokat, a megközelíthetőség és szabad terek hálózata iránti megnövekedett igényeket, a regionalizációból adódó területhasználati változások és mobilitás növekedés kérdését, az életminőség és a városi komfort iránti kereslet kérdését, stb. Csak **regionális szintű** tervekkel érhető el a kritikus "beavatkozási tömeg", ami a megcélzott befektetők számára is láthatóvá teszi a programot, ezért Budapest pozícióit, attraktivitását érdemben javító városi megújuláshoz a Visegrádtól Ráckeveig terjedő, mintegy 100 km-es partszakasz jövőjéről szükséges megfogalmazni irányelveket.

Ennek érdekében szükséges a jövőben a várostérség Duna-partjait és kapcsolódó területeit érintő lehetséges igények (klímaváltozás, metropolizáció, ökológiai egyensúly, életmódváltozással összefüggő igények) definiálásával egy átfogó Duna Program megalkotása. A koncepcióterv kidolgozását követően fővárosi projektcsomag készítése szükséges, mely alkalmas egyfelől a magas szintű Duna-menti környezetminőség megteremtését célzó közterületi fejlesztések meghatározására, másfelől pedig a jelenleg zajló magánkezdeményezésű projektek ezekkel való összehangolására a beavatkozások konzisztenciájának megteremtésének céljából. A programalkotás elősegíti az egyes magánprojektek koherenciáját és eladhatóságát is, ezáltal növelve a Budapest-térség befektetésvonzó-képességeit.

VIII.6.1 Településrendezési háttér

A TSZT a Duna tengely szerkezeti szerepét megfogalmazva megkülönböztetett figyelmet szán a térség természeti területeinek, a Duna szigeteinek, a part menti erdősávoknak, a belső zónára eső szakaszán városépítészeti örökségének a kiépített rakpartokkal és Duna-parti házsorokkal. Ezen elhatározások megjelennek az FSZKT-ban, a Fővárosi Önkormányzat egyetértési jogát bírva a KSZT-k elfogadása során.

VIII.6.2 Az eddigi elért eredmények és a projekt jelenlegi státusza

Az Észak-Budapesti, a Dél-Budapesti, valamint a Budapest Szíve térségével, mint kiemelt fejlesztési területekkel foglalkozó programok a Dunát kiemelten érintik. A Budapest Szíve program keretében a hídfők környezete újulhat meg. A Fővárosi Közgyűlés 2007. decemberi Vagyonrendelete „A Duna szerepének újfogalmazása és hasznosítása” néven a kiemelt fejlesztések közé sorolta az Árpád híd és a Lágymányosi híd közötti folyószakasz fejlesztését.

A fővárosi hidak rekonstrukciójának keretében sor került a Szabadság-híd felújítására és 2009-ben megkezdődik a Margit-híd rekonstrukciója is.

VIII.6.3 A projekt térség stratégiája

Széchenyi István a Dunát a főváros főutcájának nevezte. Kiemelt feladat a 2010 Európa Kulturális Fővárosa program víz és metropolisz tematikájára épített infrastrukturális program megvalósítása. Ebben a Duna a fő elem: egyrészt vízi út, másrészt egymást követő városi terek láncolata. A legfontosabb feladat, hogy a Duna nemzetközi szerepére és a város karakterét jelentősen meghatározó természeti, közlekedési elemre tekintettel a térség átfogó koncepciója elkészüljön, amely mind a Duna belvárosi szakaszára, mind az átmeneti zónát érintő északi és déli területekre, mind pedig a városszéli és agglomerációra vonatkozóan állást foglaljon.

A projekt térség fejlesztési céljai és programjai:

- A Duna szerepének erősítése: Budapest identitásában, a Duna mint Budapest-márka hazai és nemzetközi bevezetése
- A Duna mint városi élettér javítása: 1) a belvárosi szakaszt a Korzó jellemzi, a folyó belvárosi, urbánus szakaszán a Duna és a város kapcsolatainak erősítése, a rakpartok és kapcsolódó közterületek minőségi közterületfejlesztései kerülnek előtérbe; 2) a Belvárosi Korzóhoz kapcsolódó, korábbi iparterületek átalakulása már ma a városfejlesztés része; 3) az északi és déli szakaszokon a Duna zöld partok sportolási és rekreációs hasznosítása kap prioritást, a Dunához, a Duna völgyhöz köthető rehabilitációs tevékenységek, vizes élőhelyek és természeti környezet megóvása, a víz fenntartható hasznosításának komplex fejlesztései, kiemelt védelemmel a Duna-szigeteknek és a vízparti zöldfelületeknek, és a partszakaszok szabályozási és az árvízvédelmi feladatainak prioritásával.

- A Duna mint közlekedési folyosó kihasználtságának növelése mind a nemzetközi forgalom tekintetében (Nemzetközi Hajóállomás, a hajózási infrastruktúra fejlesztése, a Csepeli Szabadkikötő adottságainak kihasználása), mind annak bevonása a városi tömegközlekedésbe
- A Duna mint a kultúra tere gondolat keretében tovább kell szélesíteni a belvárosi Duna-szakaszon évről évre tömegeket megmozgató kulturális események (Hídünnep, Budapesti Búcsú) palettáját, és támogatni a Duna-parti ipari emlékek rehabilitációját (Gázgyár, Közraktárak).
- A Duna mint természeti elem adja az ivóvízellátást és mint erőforrás alkalmas innovatív, a természeti elemet kihasználó, az ötletesség és a környezetvédelem ötvözetével alternatív megoldásokra a főváros energiaellátásában.

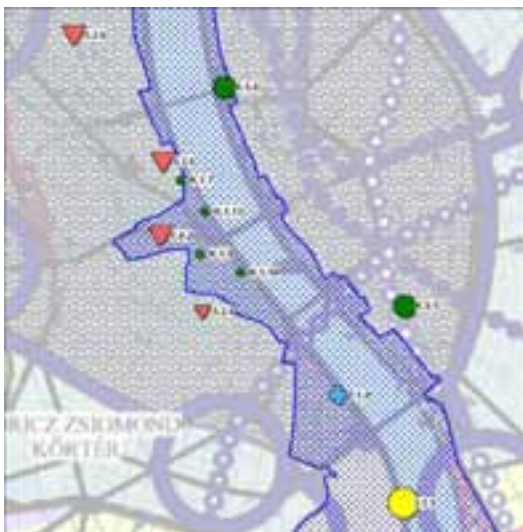
A projektterség fejlesztéseinek környezeti hatásai:



A projektterségben tervezett fejlesztések környezeti hatásai egyértelműen pozitívak; a szennyvíztisztítás kérdését megoldó nagyprojektek várhatóan mindenki által érezhető módon javítják majd a víztisztaságot és ez hozzájárul a folyó biodiverzitásának jelentős javulásához. A partmenti zónák rekreációs fejlesztései növelik a főváros zöldterületeinek méretét és minőségét.

Mindazonáltal, a projekt jelentősége környezeti szempontból közvetett hatásai miatt ennél jóval nagyobb. A folyó nagyobb mértékű bekapcsolása a főváros életébe várhatóan jobban tudatosítja a lakosságot környezeti értékeinkre és azok megóvásának szükségességére. A folyó revitalizációja jelentőségében pedig túlmutat Budapesten és példaértékű lehet az Unión belül is.

55-56-57 ábra: Duna projektterség programjainak elhelyezkedése



19 táblázat: Duna projektérség programjai

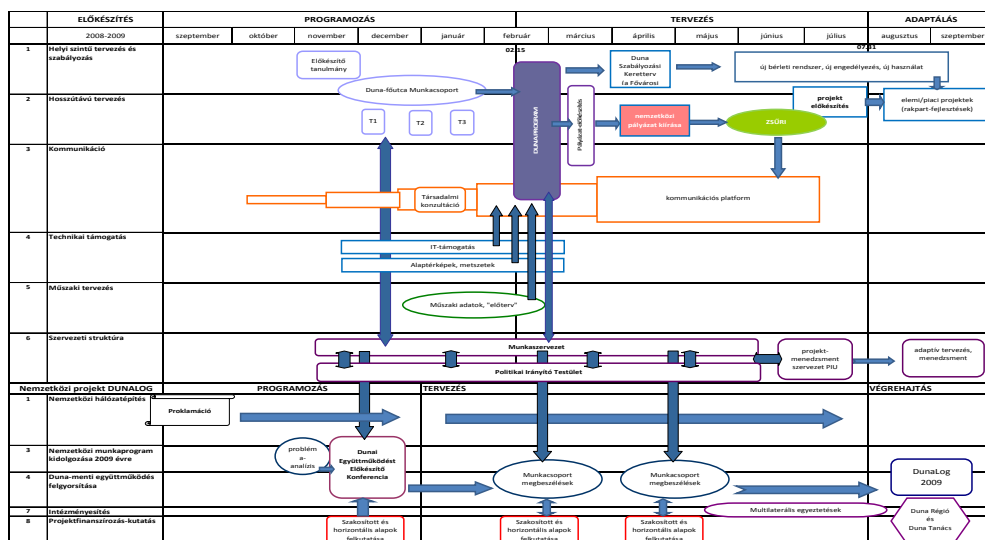
	előkészítés	megvalósítás	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	kifutó
Kulcsprojekt:											
3.1.5 A Duna megközelíthetőségének javítása, a rakpartok minőségi közterület-fejlesztése											
Kapcsolódó közlekedésfejlesztési projektek:											
2.1.9 Rakparti villamosvonalak fejlesztése I. ütem											
2.1.15 Duna, mint közlekedési folyosó kihasználtságának növelése											
2.2.5 Margit híd teljes felújítása, Szabadság híd részleges felújítása											
Kapcsolódó fővárosi projektek											
1.4.2 Budapest fürdőváros program											
1.4.4. Nemzetközi Hajóállomás											
2.3.4 Újpest Városkapu intermodális városrészközpont											
3.5.2 Árpád-híd hídfőterek városrészközponti fejlesztése											
3.5.3 Körvasúti körút déli szakaszához kapcsolódó városrészközpont fejlesztések											
5.1.4 Duna program											
5.2.3 Margitszigeti Szabadtéri Színpad rekonstrukciója											
5.2.6. A Világörökség helyszíneinek revitalizációja											
5.3.1 Duna rekreációs és környezetvédelmi célú fejlesztése											
Kapcsolódó kerületi projektek:											
K.1.7 Várlejtő – keleti oldal: Várkert bazár											
K.1.9 Tabán-Gellérthegy: Rácz fürdő és környezete megújítása											
K.1.10 Gellérthegy: Rudas fürdő és környezete megújítása											
K.1.13 Döbrentei tér és környéke megújítása											
K.2.6 Óbuda-Újlyak funkcióbővítő rehabilitációja											
K.3.5 Budai promenád											
K.3.6 Római part											
K.4.1 Nagyfelszíni vízmű területe											
K.4.9 Duna menti üdülőtérlet											
K.5.4 Hídfőterek és új Pesti korzó											
K.9.1 Belső-Ferencváros kulturális negyed, tudás és turisztikai központ											
K.11.3 Dunapart zöldterületi rendezése, rekreációs célú hasznosításra átalakítása											
K.13.5 Duna parti beépítés											
K.20.3 Kisduna-part akcióterület											
K.21.3 Észak-Csepel (Szigetsúcs-kelet)											
K.21.5 Ráckevei-Soroksári Duna-ág menti területek											
K.22.3 A természeti környezet rekreációs hasznosítása: Hárosi öböl, sziget, Hunyadi laktanya											
K.23.2 Soroksári Duna part											
K.23.5 Molnár sziget											

3.1.5	A Duna megközelíthetőségének javítása, a rakpartok minőségi közterület-fejlesztése
Projekt részletes leírása:	A Duna – noha jelentősége Budapest imázsában tagadhatatlan – jelenleg inkább, mint háttér, látványelem a város lakói számára mintsem a mindennapokban aktívan használt városi tér. Látványát leginkább autóból (a rakpartokról vagy hidakról), kilátópontokról (Vár, Citadella) vagy a szerencsés keveseknek a Duna parti szállodákból és lakásokból lehet élvezni, hiszen közvetlen megközelítése nehézkes, sőt gyakran veszélyes is. Ennek oka elsősorban a rakpartok közúti forgalma, amely gyakorlatilag a folyó teljes városi szakaszán elvágja a gyalogos megközelítés gyakorlati lehetőségét. Annál is inkább sajnálatos ez, mivel a ritka alkalmak idején, amikor egy-egy ünnep (pl. augusztus 20-a), fesztivál (Hídünnep, Budapesti Búcsú) vagy más különleges esemény (pl. a Duna-parti Plázs, vagy akár a nagyobb árvizek) alkalmából a Duna-parti „korzózás” nagy népszerűségnek örvend. Biztosak lehetünk abban, hogy amennyiben a folyó fizikai megközelítése érezhetően javulna, ez mind a városlakók, mind pedig az ide látogatók szemszögéből nézve jelentősen emelné a város élhetőségét, és így a városlakók közérzetén is azonnal nyomot hagyna. Effajta pozitív változás pedig egyik kiindulópontja lehetne Budapest korábban kívánatosnak tartott újrapozicionálásának is. Sajnos a rakpartok erős forgalma, és főleg ezen útvonalak jelentősége a városi közlekedésben kizárja a triviális megoldást; a rakparti forgalom megszüntetése, de még érezhető mértékű csillapítása sem realiztikus. Ezért szükséges olyan alternatív műszaki és építészeti megoldások keresése, mellyel ez a kapcsolat helyreállítható, vagy legalább jelentős mértékben javítható. E probléma tisztán mérnöki megoldása azonban messze meghaladja a főváros középtávú anyagi lehetőségeit, ezért olyan innovatív megoldások kívánatosak, melyek segítségével viszonylagosan kis beavatkozással lehet kézzelfogható eredményeket elérni. Projekt leírása A Duna Program által keretbe foglalt városfejlesztési akciók összehangolása és az aktív branding (a Dunára alapozott Budapest-márka létrehozása) teheti lehetővé a magánszféra által végrehajtott spontán minőségjavító folyamatok szinergiáinak megteremtését azáltal, hogy létrehozza a hiányzó infrastrukturális kapcsolatokat a Duna és a várostérség között. Ezek között a legfontosabbak és elsőbbséget élveznek a városias folyóparti szakaszok térszerkezeti, megközelíthetőségi és élhetőségi kérdései. A fizikai beavatkozások kívül a program tematikus közterületfejlesztési programokkal javítja a Duna városközveti és mentális illeszkedését. A program alapja a metropolisz térségi érintett szereplőinek (stakeholders - közigazgatás, befektetők, civilek stb.) beazonosítása – majd pedig e szereplők Dunával kapcsolatos elképzeléseinek, szándékainak összegyűjtése és strukturálása, valamint a jövőorientációt hangsúlyozandó, ökológiai, tájépítészeti, klimatikai szempontok becsatornázása a programalkotás folyamatába. Ezzel egyidejűleg a Duna-identitás építő célok végrehajtásához szükséges a Duna-tengelyhez kapcsolódó fejlesztői aktivitás kezdeményező tematizálása. Kívánatos a folyamatban lévő és tervezett projektek közös üzenetének megalkotása, hogy a zajló fővárosi és magánkezdeményezések egységesen erősítsék Budapest - mint a Duna Fővárosa és egyedi életminőséget nyújtani tudó, kelet-európai súlyponti metropolisz – imázsát. Fő projekt elem(ek): <u>Nemzetközi tervpályázat a Duna gyalogos megközelítésére:</u> A Duna megközelíthetőségének javítására irányuló hosszú távú elképzelés, a „Partraszállás” projekt melynek lényege a Margit híd és a Petőfi híd közötti, három híd által osztott négy-négy dunai rakpart. Itt, a város legsűrűbb partszakaszán, a budai és pesti körutak átlójában várunk reális megoldási javaslatokat az egymást keresztező forgalmak feloldására, hogy az észak-déli, kétirányú gépjárműforgalom ne zárja le a folyó és a város közötti gyalogos kapcsolatot. A pályázóknak a célterületen kívül, más részletezettséggel, de foglalkozniuk kell az északi és déli határterületekkel (Árpád híd – Margit híd, Petőfi híd – Lágymányosi híd), valamint a célterület budai és pesti, városi kapcsolataival is. A pályázat az UIA, (Építészeti Nemzetközi Szövetsége) által befogadott és felügyelt nemzetközi, nyílt, kétfordulós várostervezési-mérnöki-építész tervpályázat. <u>Dunára alapozott Budapest-márka létrehozása:</u> A Duna, mint Budapest-brand bevezetése a nemzetközi városi piacra – szorosan illeszkedve a fizikai megújítást célzó projektsomaghhoz, illetve megalapozva-követve azt – szintén nemzetközi ötletpályázat kiírásával történik. Ennek során először fel kell tárni, melyek azok a már meglevő adottságok, melyek hangsúlyozása még a fejlesztések megtörténte előtt lehetséges.
Az előkészítés időbeli ütemezése:	A Duna-főutca több egymásba fonódó tevékenységből áll, amik a programozás különböző fázisaiban vannak. Két jelentősebb akciósorozat szerveződik, részben Budapest nemzetközi pozicionálását (Duna Dialógus vagy más néven DunaLog), részben a pedig a Duna Program kidolgozását szolgálva. A projekt a programozás fázisában van, a szakmai munkacsoport felállítása történik. A Duna-főutca jelenlegi, pályázat-előkészítő szakaszában folyik egy átfogó mérnöki-koncepcionális kataszter –

mint a sikeres nemzetközi tervpályázat feltétele – fejlesztése, az azt létrehozó munkacsoport életre hívása. Létrejött és rendszeres egyeztetéseket szervez a Duna-menti befektetőket tömörítő szervezet; létrejött egy Duna-menti kerületi főépítészeket megszólító fórum; folyik a politikai irányító és a projektmenedzsment-szervezet felállítása.

A DunaLog program távlati célja a Duna-menti városokat és régiókat egy együttműködési szervezetbe tömörítő Duna Régió és Tanács létrehozása 2009 nyarán, amelynek szervező központja és irányító szervezete Budapesten székel. Ebben a kooperatív közösségben Budapest, mint Dél- Kelet Európa regionális szervezőpólusa jelenik meg, amely a regionális irányító funkciók magához vonzásával megerősíti térségi vezető pozícióit, egyben szerves tudás-transzfer központtá fejlődve közvetítő szerepet tölt be. A Duna Régió létrehozásának alapja a Duna-menti aktorok közös és sajátos érdekeinek kölcsönös elfogadása: mindezt egy közös munkaprogram kidolgozása teszi lehetővé, amelynek kifejlesztése 2008 decemberétől 2009 májusáig rendszeres nemzetközi workshopok keretében történik.

58 ábra: A Duna Program ütemterve



A megvalósítás időbeli ütemezése:

A Duna Program megalapoz egy Fővárosi Közgyűlés számára készülő előterjesztést, ami által biztosított legitimitáció és fedezet felgyorsítja a tervezés és megvalósítás folyamatát. A programozás megszervezése:

- az elvégzendő feladatokat azonnal azonosítani szükséges, a munka 2008-ban az interdiszciplináris munkacsoport támogatásával indul el;
- a programalkotás eredményeként 2009 második negyedévében kiírásra kerül a Duna-partok komplex megújulását elindító nemzetközi tervpályázat (jelenleg interdiszciplináris munkacsoport dolgozik a nemzetközi tervpályázat előkészítésén, az orientációs anyag kidolgozásán)

A kész program és a tervpályázat eredményeinek megvalósítása magánbefektetői pénzekből, valamint a magánfejlesztésekkel összehangolt, azokat előmozdító, elsősorban életminőség-javító közberuházásokkal és összehangolt magánfejlesztésekkel történik. A befektetők motivációját a Budapest-brand építéséből, az ahhoz való hozzájárulásból származó presztízs- és marketingérték, valamint a kritikus tömeg (ráfordítás arányos látható eredmény) elérése adja.

A megvalósítás intézmény-rendszere:

Intézményrendszer Az irányító és végrehajtó szervezetrendszerének létrehozása folyamatban van.
Szervezeti egység n.a.

Potenciális partnerek - közzsféra:

Partner megnevezése A projekt megvalósításában betöltött szerepe
 Érintett kerületi önkormányzatok A térségre vonatkozó program és a budapesti keretszabályzat megalkotásában partner, a vonatkozó KSZT-t elfogadja
 KVVM A vízhasználati engedélyeket kiadja
 Kulturális Örökségvédelmi Hivatal A Világörökségi területen szakmai partner, az engedélyezés során szakhatóság, a műemlékek esetében engedélyező hatóság

Potenciális partnerek – magánszféra

Partner megnevezése A projekt megvalósításában betöltött szerepe
 mérnöki-szakértői partnerek A Duna Program kidolgozását megalapozó mérnöki-koncepcionális kataszter fejlesztése

	Duna-menti befektetők
A projekt költségvetése:	
A projekt megvalósulás előfeltételei / rizikófaktorok	
A projekt hatása az épített és természeti környezetre	Közvetlen pozitív környezeti hatásként megemlíthető belső kerületekben a rakpartok rendezettebb kialakítása; az ott parkoló autók (legalábbis részleges) eltűnése, a hajók megközelíthetőségének kulturáltabbá tétele. A északi és déli kerületekben ez megnövekedett zöldterületet és annak könnyebb megközelíthetőségét is jelenti majd.
Monitoring / Indikátorok / Beszámolási kötelezettség	Monitoring mutatók: - Közhasználatra megnyitott magánterület nagysága (m2) - Közhasználatú parkolóhelyek száma (darab) - Közhasználatú kerékpár tárolóhelyek száma (darab) - Lakossági tájékoztatási programok száma (alkalom) - Kulturális programok mennyisége (alkalom) - Közhasználatra megnyitott magánterület nagysága (m2)

VIII.7. Fenntartható térszerkezet fejlesztése

Budapest XIX. században kialakult, egyközpontú, mono-centrikus jellege - noha ezt a szerkezetet növekedése során kinőtte - a XX. századi szuburbanizációs folyamat során alapvetően nem változott meg. Azok a városfejlesztési elképzelések, melyek a tér valamely „felülről” kitüntetett részét szándékozták előnyös helyzetbe hozni, alközpontoknak kijelölni, az elmúlt évtizedek során általában nem váltották be a hozzájuk fűzött reményeket. Mára az is bebizonyosodott, hogy a szuburbanizáció gátlásával nem szervezhető át a nagyvárosi körzet térbeli munkamegosztása, nem tehető hatékonyra a városrégió szerkezete.

A növekvő igény az urbánus (városi minőségű, szolgáltatás-intenzív) környezet - a helyi szinten is - élhető, szerethető, **komfortos város** iránt előtérbe hozzák egy poli-centrikus város kialakulásának szükségességét és egyben lehetőségét. Az információs társadalom igényeinek megfelelő nagyvárosi struktúra kialakításához szükséges a városi funkciók, szolgáltatások kihelyezése, térbeli megosztása, azaz az integrálódó nagyvárosi tér átfogó szerkezeti átalakítása napjainkra elodázhatalanná vált. Emellett kívánatos, hogy a helyi központok urbánus jellege erősödjön és ez kifejeződjék mind építészeti megfogalmazásukban mind pedig várossziluett-formáló hatásukban.

Ezért feltétlenül indokolt, hogy a sokszínű, összetett város szövetében kialakuljanak, kifejlődjenek azok a **körzetközpontok**, amelyek biztosítják a közel homogén ellátási szolgáltatási színvonalat, komfortot és így egyfajta „belvárosai” lesznek a körzeteknek, kerületeknek, kifejezve egyben a **lokalitás identitást** is. Mindezekon felül a főváros kétszintű közigazgatási rendszere lehetővé és politikailag is kívánatosá teszi a helyi központok fejlesztését, ezzel elősegítve a lokális identitás megerősödését. Ezek a pólusok egyben a fejlődés motorjaivá is válhatnak; mivel az itt létrejövő funkciógazdagodás és minőségjavulás előmozdítja a működő tőke fokozott mértékű beáramlását és ezáltal új munkahelyek teremtését is.

Összességében a Fővárosi Önkormányzat messzemenőig támogatja fenti az elképzeléseket, és együtt kíván munkálkodni a kerületekkel a fenti célok eléréséhez.

VIII.7.1 Településrendezési háttér

A főváros Településszerkezeti Terve, mely hosszas kerületi egyeztetés nyomán került kialakításra, kijelölte a különböző funkcióval rendelkező városközponti területeket. Kijelölt olyan területeket is, amelyek jelenleg még nem töltenek be központi funkciót, de a jövőbeli fejlesztések nyomán várhatóan központi szerepkörük nő (pl. Budafok Albertfalva, Millenniumi Városközpont, Csepel-Víziváros). Budapest Főváros Településszerkezeti Terve az alábbi központokat definiálja fővároson belül:

- Városközponthoz kapcsolódó városrészközpont (a közlekedés túlsúlyossá válása csökkenti a területek egyéb – közterületi, zöldfelületi, kereskedelmi – funkcióit): Nyugati tér, Baross tér, Millenniumi városközpont, Moszkva tér - Déli pu, Buda-hegyvidék - MOM, Móricz Zsigmond körtér
- Intermodális központok (a közlekedési eszközváltás pontjai, legdinamikusabb fejlődést mutató új városközpontok, amelyek a közlekedési funkción kívül egyre inkább felkínálják a közlekedéshez kapcsolható városi szolgáltatások körét, leginkább a kereskedelem területén): Etele tér, Flórián tér, Kőbánya-Kispest, Újpest városkapu, Örs vezér tér
- Egyéb városrészközpontok (funkcióhiányos hagyományos külső kerületi városközpontok, a közösségi funkciók térnyerése mellett az átmenő forgalom jelentős): Újpest városközpont, Rákospalota (Hubay Jenő tér környéke), Árpád híd pesti hídfő, Hűvösvölgy, Budagyöngye, Bosnyák-tér, Kőbánya-városközpont, Rákoskeresztúr, Csepel-Víziváros, Csepel belváros, Budafok Albertfalva, Budafok Óváros, Pesterzsébet-városközpont, Soroksár-városközpont, Pestszentlőrinc-városközpont
- (Ezen belül) bevásárlóközpontra települt új városközpont: Újpalota-Pólus, Kispest-Europark, Budatétény-Campona.

Nem jelöli ki hangsúlyosan ugyanakkor a TSZT olyan központokat a külső kerületekben, amelyek inkább kerületi alközpontnak foghatók fel: pl. XIII. kerület: Béke tér, XVIII. kerület: Pestszentimre, XIX. kerület: Városház tér. Ez utóbbiak a hagyományos értelemben vett, a helyi identitást hordozó település/kerületközpontok, amelyek tartalmazzák a polgármesteri hivatal, a templomot, a kisvendéglőt, az ABC-t és a buszmegállót – ez utóbbiak a TSZT kijelölés nélkül is keretövezeti és övezeti besorolásuk révén alkalmasak e funkció betöltésére, azonban nem alkalmasak nagyobb forgalom lebonyolítására.

VIII.7.2 Az eddigi elért eredmények és a projekt jelenlegi státusza

A városi központrendszer kiegyensúlyozott fejlesztésének programján belül a kerületi alközpontok fejlesztésének prioritásai és a kerületi központok és alközpontok rendszerének összvárosi szintű területi lehatárolása, városszerkezeti javaslata Budapest Főváros Településszerkezeti Tervében – a Közlekedési Rendszerfejlesztési Terv és a Budapest Városfejlesztési Konceptiója alapján – került rögzítésre. Az Új Magyarország Fejlesztési Tervben és az arra alapozott KMOP akciótervben kiemelt szerepet kap a kerületközpontok funkcióbővítő rehabilitációja, amelyet alapul véve a Közép-magyarországi régió meghirdette a vonatkozó pályázatát. A jelenleg tervezés alatt álló kerületi integrált városfejlesztési stratégiákon (IVS) alapuló funkcióbővítő rehabilitáció elemei széleskörűek lesznek, azok integrálása egy összvárosi rendszerbe a 2008. év feladata. A munka több szinten folyik: a kerületközpontok fejlesztését, főtér vagy főutca típusú projekteket a kerületek koordinálják, míg az összvárosi jelentőségű projektek, intermodális csomópontok előkészítését a főváros végzi.

VIII.7.3 A projektterv stratégia

Az egységes belvárosi területen, a főváros városközpontján belül a legfontosabb feladat a funkcionális komplexitás biztosításán túl a lakófunkció megtartása, a kereskedelmi és vendéglátó ipari funkciók erősítése, valamint a történeti karakter megőrzése mellett a szerkezet fellazítása, a park- és térrendszer fejlesztése, valamint az átmenő és a célforgalom korlátozása. A TSZT által megnevezett városközpontokhoz szorosan kapcsolódó városrészközpontok esetében a túlzott funkciók okozta kaotikus térszervezés igényel megoldásokat. (A még csak potenciálisan kijelölt városrészközpontokban elébe kell menni a tér- és közlekedésszervezés optimális megoldásának, a funkciótorlódásoknak.)

A városmaghoz kapcsolódó városrészközpontok és az intermodális központok esetében egyaránt erősíteni kell a területek „városi tér” jellegét; azaz, kihasználva a jó megközelíthetőséget, az átmenő funkción felül lokális funkciók letelepedését is szükséges ösztönözni (kereskedelem, vendéglátás, egyéb szolgáltatások). Kiemelt figyelmet kell fordítani a fejlesztések koordinálására, hiszen ezeken a területeken jelenik meg legszívesebben a magántőke, de ez akkor válik a város egészének is hasznára, ha a profittermelő funkciók mellett kellő hangsúly helyeződik a közösségi igényekre és az építészeti minőségre.

A jelenleg létező intermodális központok városközpontokhoz túlságosan közel vannak, ezért a jövőben nagyobb hangsúlyt kell helyezni a külsőbb területeken található, nagyobb forgalmat lebonyolító, vegyes területhasználatra képes, a Belváros funkcióit részben (különösen a középfokú ellátás terén) átvevő városrészközpontokra, amelyek valóban tehermentesíthetik a városközpontba áramló személygépkocsi forgalmat. A külső kerületek központjaiban a lokális funkciókat erősíteni lehet. Ezek a városközpontok így agglomerációs terhelést vehetnek le a központi városmagról. Figyelembe kell venni, hogy a klasszikus kerületközpontok nem versenyezhetnek az intermodális jellegű városközpontokkal, tehát elsősorban a helyi identitás szempontjából fontos funkciók bővítése, korszerűsítése a reális célkitűzés (pl. közigazgatás, minőségi közterület, piac, egészségügyi intézmények).

A külső kerületek központjának elérhetőségét javítani szükséges, ezzel intermodális funkciójuk is erősödik és egyben csökken a városközpont felé áramló személygépkocsi forgalom.

Partnerség, koordináció

A városrészközpontok fejlesztésének nagyobb része közvetlen kerületi kompetencia – habár fővárosi tulajdonú infrastruktúra elem, tömegközlekedési vonatkozás szinte minden esetben érintett. A városrészközpontok másik része több kerületet is érint (pl. Moszkva tér, Határ út - Europark, Nyugati tér, Baross tér) és különösen igaz ez Budapest belvárosára. A kerületek közti koordináció illetve a Fővárosi Önkormányzat és a kerületi önkormányzatok közti koordináció a fejlesztések megvalósításában minden esetben nélkülözhetetlen.

Piaci potenciálja kisebb-nagyobb mértékben minden kerület és városközpontnak van, ezért a fejlesztésekben a magántőke valamilyen mértékű részvétele elengedhetetlen. A fejlesztések során a magántőke közösségi fejlesztésekhez való hozzájárulását minden esetben el kell érni, különösen akkor, ha a fejlesztéshez közvetlenül kapcsolódik a városi terhelés növekedése.

A projektterv fejlesztési céljai és programjai:

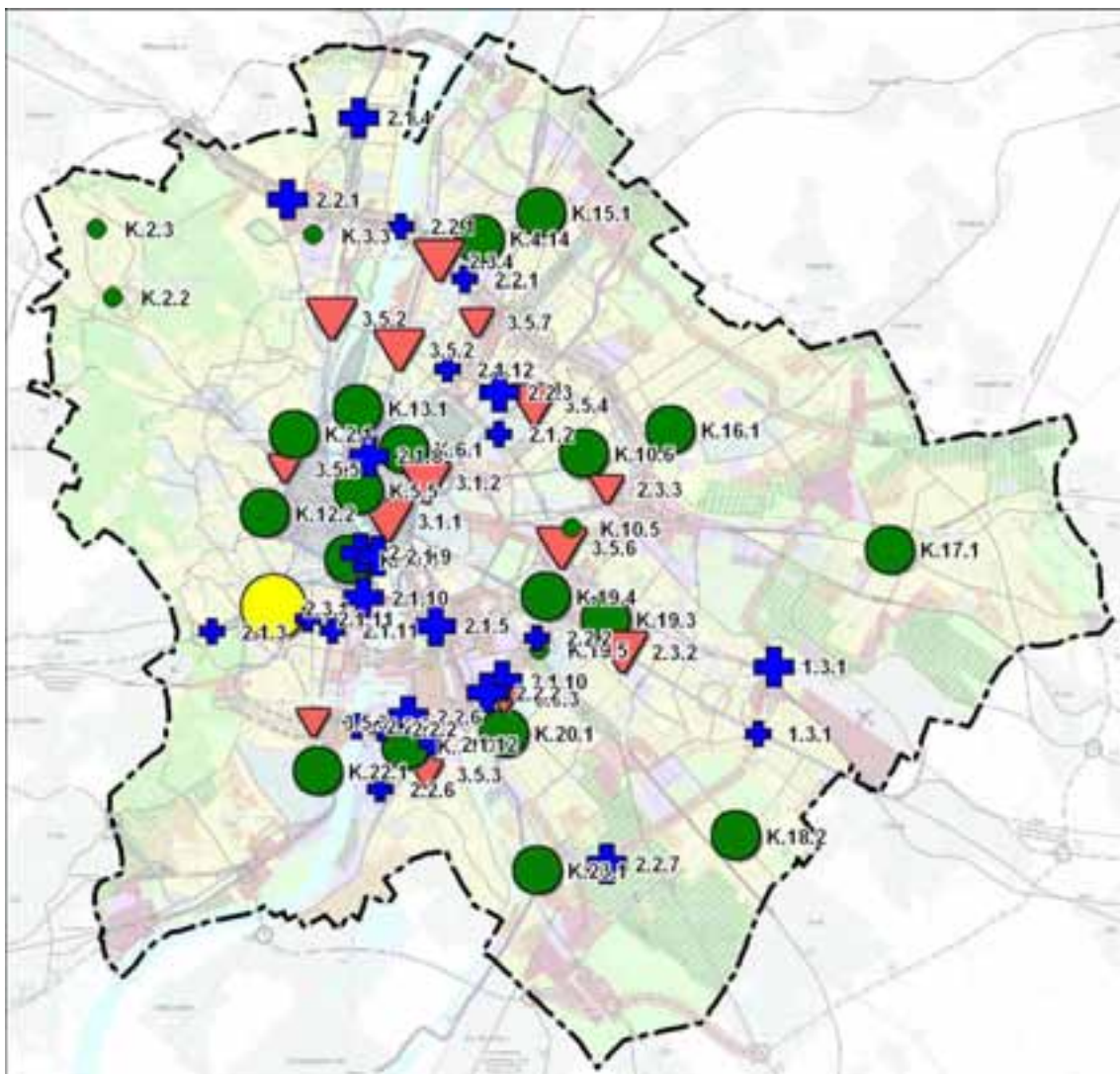
- Intermodális városrészközpontok kialakításának elősegítése, ahol a magas közlekedési szolgáltatási szinten kiépítendő "kapcsolati magot" összhangban van a területre vonzandó jelentősebb központ-képző fejlesztésekkel

- A lakosság lokális identitásának erősítése, a helyi speciális adottságokra épülő kooperatív, sok szereplő mozgósítását igénylő megoldások előnybe részesítése, a "helyi belvárosok" felélesztése, főként közterület javítással, zöldterületi beavatkozásokkal
- A külső városrészek komfortosságának növelése az elérhetőség javításával, (elsősorban kötöttpályás) közcélú közlekedési kapcsolatok fejlesztésével
- Helyi fejlesztési központok kialakulásnak elősegítése, a külső városrészek központoknak a fővároshoz kapcsolódó identitást erősítő minőségi fejlesztésében, multifunkcionális jellegének erősítésében

A projektérség fejlesztéseinek környezeti hatásai:

A helyi központok fejlődésének várható környezeti hatásai döntően pozitívak: a fantáziátlan, külvárosi bódésorok helyébe lépő kerületi központok az épített környezet jelentős javulását jelenthetik az adott körzetben. Új, lokális munkahelyek teremtésével csökken az ingázás és ez pozitív hatással lesz a légszennyezésre. Mindazonáltal, fennáll a veszélye a lokális ingatlanpiac megélénküléséből származó negatív következményeknek is: kontrollálatlan, alacsony építészeti színvonalú üzleti célú beruházások, nem megfelelő közlekedési ellátottságból eredő új krízisgócok stb. Ennek elkerülése érdekében a kerületi és fővárosi önkormányzatok szoros együttműködése szükséges.

59 ábra: Fenntartható térszerkezet fejlesztése projektérség programjainak elhelyezkedése



21 táblázat: Fenntartható térszerkezet fejlesztése projektérség programjai

	előkészítés	megvalósítás	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	kifutó
<u>Kulcsprojekt:</u>											
2.3.1 Etele tér teljes körű intermodális csomóponttá fejlesztése											
<u>Kapcsolódó közlekedésfejlesztési projektek:</u>											
1.3.1 Ferihegyi repülőtér kötőtpályás megközelítése											
2.1.1 4-es metró I. szakasz kiépítése											
2.1.2 4-es metró II. szakasz kiépítése											
2.1.3 4-es metró III. szakasz kiépítése											
2.1.4 Észak-Déli Regionális Gyorsvasút (5-ös metró) I. ütem											
2.1.5 Észak-Déli Regionális Gyorsvasút (5-ös metró) II. ütem											
2.1.8 A belvárosi területek villamoshálózati elemeinek bővítése											
2.1.9 Rakparti villamosvonalak fejlesztése I. ütem											
2.1.10 Budapesti körgyűrűs villamosvonalak fejlesztése - I. ütem											
2.1.11 Budapesti körgyűrűs villamosvonalak fejlesztése - II. ütem											
2.1.12 Budapesti körgyűrűs villamosvonalak fejlesztése III. ütem											
2.2.1 Aquincumi híd és Körvasúti körút északi szakasza											
2.2.2 Körvasúti körút déli szakasza – Határ út											
2.2.3 Nagy Lajos király útja szélesítése											
2.2.6 Csepeli gerincút I. ütem											
2.2.7 Külső keleti körút I. ütem											
<u>Kapcsolódó fővárosi projektek</u>											
2.3.2. Kőbánya-Kispest intermodális városrészközpont											
2.3.3 Örs vezér tere intermodális városrészközpont és térsége											
2.3.4 Újpest Városkapu intermodális városrészközpont											
3.1.1 Közterület megújítása forgalomcsillapítási intézkedésekkel.											
3.1.2 Főutca program keretében a kiskereskedelem fejlesztése és revitalizációja a Belvárosban és a tengelyek mentén											
3.2.1 Az akcióterületi városrehabilitáció élénkítése											
3.5.1. Hagyományos kerületi központok, "helyi belvárosok" minőségi fejlesztése											
3.5.2 Árpád-híd hídfőterek városrészközponti fejlesztése											
3.5.3 Körvasúti körút déli szakaszához kapcsolódó városrészközpont fejlesztések											
3.5.4 Bosnyák téri városrészközpont											
3.5.5 Déli PU városrészközpont											
3.5.6 Kőbánya városrészközpont											
3.5.7 Rákosrendező pályaudvar fejlesztése kulturális-rekreációs tartalommal											
4.1.4 A városi zöldfelületek védelme és fejlesztése											
5.1.2 Az erős kulturális identitást hordozó városrészek speciális kulturális potenciáljának erősítése											

22 táblázat: Fenntartható térszerkezet fejlesztése projektérség programjai (folyt.)

	előkészítés	megvalósítás	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	kifutó
<u>Kapcsolódó kerületi projektek:</u>											
K.2.1 Bel-Budai városközpont											
K.2.2 Pesthidegkúti városi alközpont kiépítése											
K.2.3 Pesthidegkúti sport és egészségcentrum kialakítása											
K.3.3 Budai promenád											
K.4.14 Főtér és környezetének fejlesztése											
K.5.5 Belváros Főutcája déli szakasz											
K.6.1 Hunyadi tér											
K.10.5 Gyárdűlő											
K.10.6 Felsőrákos, Örs vezér tér											
K.11.1 Bartók Béla úti kulturális kerületközpont											
K.12.2 Sétáló utca kialakítása a Márvány utcán és a Böszörményi úton											
K.13.1 Pozsonyi úti akcióterület											
K.15.1 Városközpont fejlesztés											
K.16.1 Sashalom városközpont rehabilitációja											
K.17.1 Városközpont: funkcióbővítő városrehabilitáció											
K.18.2 Pestszentimre funkcióbővítő fejlesztése											
K.19.3 Kö-Ki és környéke											
K.19.4 Városkapu II. és környéke											
K.19.5 Városkapu I. és környéke											
K.20.1 Kerületi központ – városközpont akcióterület											
K.21.2 Városközpont											
K.22.1 Településrész központok fejlesztése: Budafok											
K.22.1 Településrész központok fejlesztése: Nagytétény (Duna part)											
K.22.1 Településrész központok fejlesztése: Budatétény											
K.23.1 Soroksári központ: funkcióbővítő rehabilitáció											

VIII.7.4 Kulcsprojekt: Etele tér teljes körű intermodális csomóponttá fejlesztése

2.3.1	Etele tér teljes körű intermodális csomóponttá fejlesztése
Projekt részletes leírása:	A Kelenföldi pályaudvar vágányzónái évtizedek óta kettéosztják Újbuda leendő központját. Őrmező és az Etele téri oldal kapcsolata sem közúti, sem közösségi közlekedési szempontból nem biztosított. A térségében összesen 750 ezer négyzetméternyi ingatlan felépítésére van lehetőség, de ez jelentős közmű- és közút fejlesztés megvalósítását is szükségessé teszi. A Fővárosi Szabályozási Keretterv és Kerületi Szabályozási Terv szintjén közel egy évtizede megfogalmazott igények azonban ez idáig a szükséges források hiányában csupán távlati célok maradtak. A főváros nyugati kapuja, az M1-es és M7-es autópályák bevezető szakasza Budapest egyik legforgalmasabb közúti kapcsolata. A térség eddig is kedvelt beruházási helyszíne volt a kereskedelmi üzletláncoknak: a budaörsi úti korridor az irodaház fejlesztők egyik fontos célterülete. A magántőke tehát már jelen van a térségben, de a megvalósult fejlesztések közfunkciós és infrastrukturális vonzata eddig csupán az adott beruházás piacképességének megteremtésére, illetve ennek erősítésére korlátozódott. A 4-es metró építése hatalmas dinamikát hoz a térségbe, jelentős utasforgalmat generál és lehetővé teszi az

	intermodalitás megteremtését. Az erre épülő üzleti célú fejlesztések forrást teremtenek a közfunkciós beruházások megvalósítására, ami azért is fontos, mert a metró a kiszolgáló létesítményeinek elhelyezése kikényszeríti a területek eddigi funkcióinak újragondolását, lehetőséget teremtve a meglévő közfunkciók korszerűsítésére, újak létesítésére, ezek egymáshoz való kapcsolódásának megteremtésére, illetve ésszerűsítésére. Teljes körű intermodális csomópont (metróállomás, vonatállomás, buszpályaudvar ill. P+R parkolók) és a magántőke bevonásával az Etele téri oldalon új városközpont kialakítása, iroda és kereskedelmi fejlesztések. Fő projektelemek: - Etele tér – Őrmező metró állomás kiépítése - Elővárosi vasúti kapcsolat megteremtése - VOLÁN – BKV autóbusz végállomás építése (Őrmező), - P+R parkolók, - M1-M7 csomóponti bekötőút, - Etele út – Somogyi út csomópont átépítése (felüljáróval a Somogyi úton) A tervek szerint az Etele téri oldal (intermodális épület integrált metrókijáráttal) átalakítása magánfejlesztők által fog megtörténni, a tervezett funkciók: - Irodák (23.000 m2) - Kereskedelem, szolgáltatás és vendéglátás (15. 000 m2) - Szálloda, konferenciaközpont (23.000 m2)	
Az előkészítés időbeli ütemezése:	<i>Projekt státusz</i> A Kelenföldi pályaudvar térségének rendezésére komplex, városépítészeti tervtanulmányok és városrendezési tervek készültek el. A Fővárosi Önkormányzat és Újbuda Önkormányzata 2007 júniusában városépítészeti ötletpályázatot írt ki a Kelenföldi pályaudvar és környéke városépítészeti kialakítására. A győztes pályaművek értékeinek felhasználásával készült a Fővárosi Szabályozási Keretterv (FSZKT) módosítás és a kerületi szabályozási terv (KSZT). Az Etele tér teljes körű intermodális csomóponttá fejlesztéséhez a területre vonatkozó FSZKT módosítás elfogadása megtörtént, a KSZT program elfogadását követően folyik a KSZT elfogadás előkészítése. A Fővárosi Közgyűlés 2008 novemberében döntött a projektársaság alapításáról, ennek megvalósítása folyamatban van.	
	<i>Időtartam</i> 21 hónap	
	<i>Kezdés</i> 2007. június	
	<i>Befejezés</i> 2009. március	
A megvalósítás időbeli ütemezése:	<i>Projekt státusz</i> Előkészítés alatt	
	<i>Időtartam</i> I.ütem: 4 év	
	<i>Kezdés</i> 2008. december	
	<i>Befejezés</i> 2015	
A megvalósítás intézmény-rendszere:	<i>Intézményrendszer</i> A tulajdonosok (a Fővárosi Önkormányzat, a MÁV, az MNV és a BKV) egymással szindikátusi szerződésre lépnek és egy-egy projektceget alapítanak az őrmezői, ill. az Etele téri oldalon. Az infrastruktúra fejlesztések megvalósítására a két projektársaság egy közös Infrastruktúra Fejlesztő Társaságot hoz létre.	
	<i>Szervezeti egység</i>	
Potenciális partnerek - közsféra:	<i>Partner megnevezése</i> magántulajdonos, fejlesztő a terület résztulajdonosa, az intermodális központ fő kedvezményezettje	
	helyi lakosság a terület kialakításában partner, igényei a közterületek rendezése	
Potenciális partnerek - magánszféra:	<i>Partner megnevezése</i> magánfejlesztők A terület egyedülálló belvárosi lokációja miatt a fejlesztési program finanszírozója, a megvalósításban a Fővárosi Önkormányzat fő partnere.	

A projekt költségvetése:	A Kelenföldön és Őrmezőn a megvalósítandó fejlesztések az alábbiak szerint csoportosíthatók: <u>A metróépítéshez kapcsolódó építési munkák:</u> a metró alagút és állomás építése, a kihúzó műtárgy építése és a metrókijáratok megépítése. Ezen munkák forrása a 4-es metró beruházásának keretéből biztosított. <u>Kapcsolódó felszíni beruházások:</u> az intermodalitás megteremtését biztosító közfunkciós beruházások. Megvalósításukhoz forrás nem teljes körűen biztosított, az Európai Unióhoz benyújtott támogatási kérelemben bruttó 12 milliárd forint szerepel. <u>Infrastruktúra fejlesztések:</u> közútfejlesztések, közlekedési csomópontépítések, amelyek egyrészt a közfunkciós fejlesztések működéséhez szükségesek, másrészt megteremtik a KSZT elfogadásával kialakuló fejlesztési lehetőségek alapját. Ezek forrása az ingatlanok, a felülépítést lehetővé tévő jogok hasznosítása, értékesítése, illetve közvetlen településfejlesztési hozzájárulások útján biztosítható. <u>Üzleti célú fejlesztések:</u> az ehhez szükséges forrásokat teljes egészében a magánbefektetők biztosítják A projekt jelenlegi becsült költsége a metróépítéshez kapcsolódó építési munkák és az üzleti célú magánberuházások nélkül mintegy 24 000 mHUF, ebből az Európai Unióhoz benyújtott támogatási kérelemben bruttó 12 000 mHUF forintnyi forrás szerepel.
A projekt megvalósulás előfeltételei / a projekt megvalósulását veszélyeztető faktorok	A jelenleg hatályos KSZT nem teszi lehetővé a projektben vázolt európai színvonalú intermodális városközpont kialakítását, ezért alapvető feltétel az elkészült KSZT elfogadása A projektársaság létrehozása, annak eredményeképpen az infrastruktúra fejlesztésekre vonatkozó finanszírozási javaslat megvalósítása Helyi lakossági konzultációk, hogy a kapcsolódó lakótelep működésében a forgalomnövekedés ne okozzon gondot, az új területek a lakossági szolgáltatásokat és közterületeket/zöldfelületeket növeljék
A projekt hatása az épített és természeti környezetre	A projekt egy jelenleg meglehetősen elhanyagolt körzetnek ad új dinamikát. Városképi szempontból ennél fogva mindenképpen pozitív hatások várhatóak, bár hozzá kell tenni, hogy a javulás mértéke nagymértékben függ majd az építészeti megvalósítás színvonalától. A kerületi és a fővárosi önkormányzatoknak közös erővel kell munkálkodni azon, hogy az üzleti célú fejlesztések során a városképi szempontokat ne írja felül az üzleti racionalitás (megfelelő szabályozók és azok szigorú ellenőrzése és a tervzsűrű véleményének figyelembe vétele az engedélyezés során). A projekt legfontosabb környezeti hatása, hogy a – a 4-es metró megvalósításával együtt - nagymértékben csökkenteni fogja a dugókat, így jelentősen hozzájárul a légtisztasághoz. Ahhoz, hogy a fejlesztés környezetre gyakorolt hatásának teljes potenciálját ki tudja fejteni, szükséges az enter-modális fejlesztés maradéktalan megvalósítása, különös tekintettel a megfelelő mértékű P+R parkolók létesítésére.
Monitoring / Indikátorok / Beszámolási kötelezettség	A Városháza Fórum Projekt folyamatos monitoringjának elősegítésére szakértői csoport felállítása szükséges a tervpályázat nyertes tervének megvalósíthatósága, és a további projektszakaszok felügyelete céljából. A Projekt megvalósításának folyamatáról a Kiemelt Fejlesztések Bizottsága részére készített jelentések képezik a visszacsatolási pontokat a Fővárosi Önkormányzat felé. Monitoring mutatók: - Közhasználatú terület nagysága (m2) - Parkfelületek nagysága (m2) - Az intermodális csomópontot használók számának növekedése (fő) - P+R parkolóhelyek száma (darab) - B+R tárolóhelyek száma (darab) - P+R és B+R férőhelyek kihasználtsága (db/nap)

IX. Stratégia megvalósíthatósága

Az IVS magstratégiai természetéből következik, hogy kidolgozása egyben a meglévő tervezési rendszer reformját is eredményezi: az IVS-re alapozva különböző szinteken és ágazatokban (ügyszályi feladatmegosztás) is szükséges elkészíteni és felülvizsgálni az IVS-sel összefüggő, abból kifejlődő szektorális politikákat. Ez kooperációt igényel a tervezési adminisztráció különböző szereplői között, hogy biztosított legyen a konzisztens döntéshozási folyamat. A merev határok között sajátos célokat követő ügyszályok számára szükséges meghonosítani az interdiszciplináris megközelítést. Az önkormányzati ágazatoknak ki kell dolgozniuk saját intézkedési terveiket, amelyek összhangban kell, legyenek az IVS-ben rögzített átfogó stratégiával. Az IVS sikeres beillesztéséhez a főváros jelenlegi tervrendszerébe számos peremfeltételnek, átfogó akciónak kell egyidejűleg teljesülni, ezek:

- az önkormányzati ágazati és pénzügyi tervezés harmonizációja az IVS-ben kidolgozott általános fejlesztéspolitikákkal,
- forrásteremtő politika kidolgozása: a források számbavétele, adópolitika meghatározása, brandépítés (városmarketing), célzott befektetői értékesítési marketing,
- felsőbb városi kormányzati szinten a politikák, irányelvek, közép szinten a taktikák, míg az operatív szinten az akciók gyors, előrelátó tervezése és összehangolása,
- városi kormányzat szervezeti infrastruktúrájának innoválása („new public management”).

IX.1. A fejlesztés intézményi keretei

A Fővárosi Közgyűlés a helyi önkormányzatokról szóló törvény⁴⁸ biztosította hatáskörében határozza meg a főváros városfejlesztési és városrehabilitációs programját, mely különös hatáskörét a településrendezési eszközök szabályozásával összhangban, a főváros egységes településpolitikájának a biztosítása érdekében gyakorolja.

A Közgyűlés meghatározza gazdasági programját⁴⁹ és évenként költségvetéséről rendeletet alkot.

A Fővárosi Önkormányzat feladatainak döntésre való előkészítését, a döntések végrehajtását a Főpolgármesteri Hivatal látja el, a belső szervezeti egységei útján⁵⁰, az önkormányzat intézményeivel, valamint – a közszolgáltatási szerződések keretében – társadalmi szervezetekkel és gazdasági szervezetekkel történő együttműködésben.

A fejlesztési feladatok kapcsán a szervezeti egység vezetője felelős⁵¹ a szakterületét érintő, szakmailag megalapozott döntés, valamint megvalósítás előkészítéséért, a feladatok teljes körű és maradéktalan végrehajtásáért, lebonyolításáért, továbbá az egységes Főpolgármesteri Hivatal munkáját elősegítő együttműködésért.

⁴⁸ 1990. évi LXV. törvény 63/A §a) és 63/c §(1)

⁴⁹ 7/1992. (III. 26.) Főv. Kgy. Rendelet a Fővárosi Önkormányzat Szervezeti és Működési Szabályzatáról

⁵⁰ Budapest Főváros Főpolgármesterének és Főjegyzőjének 525/2005. számú intézkedése Budapest Főváros Önkormányzata Főpolgármesteri Hivatalának Szervezeti és Működési Szabályzatáról, Ügyrendjéről

⁵¹ Ugyanott

IX.1.1 Az önkormányzat városfejlesztési tevékenységre szakosodott intézményrendszere

Budapest Főváros Önkormányzata várhatóan mintegy 40 projekt esetében kíván élni az Európai Unió által nyújtott pályázati lehetőségekkel. A támogatásban részesülő, nyertes projektek megvalósításához szükséges megfelelő felkészültségű Projekt Megvalósító Egység kialakítása. Budapest Főváros Közgyűlése a Főpolgármesteri Hivatal szervezetén belül az európai uniós forrásból megvalósítani kívánt projektek végrehajtásának összefogása, irányítása, koordinálása, ellenőrzése érdekében létrehozta⁵² a Központi EU Projekt Megvalósító Alosztályt a Főjegyzői Irodán belül.

Az elnyert Európai Unió pályázati források felhasználása, továbbá a felhasználás szakszerű ellenőrzése a Főpolgármesteri Hivatal szervezetén belül, belső erőforrások igénybevétele, illetve indokolt esetben – közbeszerzési eljárás lefolytatása után – szerződéses jogviszony keretében külső vállalkozó(k) közreműködésével megoldható.

A belső erőforrások biztosítása érdekében szükséges a Főpolgármesteri Hivatal szervezetének erősítése, aminek eredményeként az uniós projektek megvalósítása (maga a beruházás és az uniós követelményeknek történő megfelelés) összefogásával, irányításával, koordinálásával, ellenőrzésével (monitoring) foglalkozó szervezet jön létre. A Főpolgármesteri Hivatalban a Projekt Megvalósító Egység köztisztviselői létszámgigénye – a projektek megvalósításának időtartamára 43 fő.

Az Egység két szinten működik:

- egy határozatlan időre foglalkoztatott 14 fős álláshellyel létrejövő központi egységből, továbbá
- a mindenkori projektek végrehajtásához igazodóan, egy 29 fős álláshelyű különböző végzettségű mobilizálható létszámból.

Mindez indokolt esetben (tipikusan pl. a közlekedési beruházásoknál) kiegészül közbeszerzési eljárásban kiválasztott külső vállalkozókkal.

A Projekt Megvalósító Egységben történik (a támogatási szerződések megkötését követően) a projektek napi operatív menedzsmentje, koordinációja és adminisztrációja, a projektek műszaki, jogi-közbeszerzési, szervezési és pénzügyi lebonyolításának biztosítása, annak teljes adminisztrációjával és monitoring adatszolgáltatási feladatával.

Ezen tevékenységek ellátásához a létszámbővítésen túl szervezettefejlesztés szükséges, amely tartalmazza a működési és eljárásrendek, a projekt-végrehajtási dokumentumok és mellékleteik részletes kidolgozását, a feladatok és felelősségi körök, illetve folyamatok szabályozását, az ügyviteli rend kialakítását, a munkatársak képzését, valamint a szükséges informatikai támogató rendszer létrehozását.

A szervezettefejlesztés elvégzéséhez a következő hónapokban szakértői-tanácsadási, képzési, és informatikai szolgáltatások igénybevétele lesz szükség – elsősorban az uniós társfinanszírozással megvalósuló beruházások tervezéséhez, kivitelezésének előkészítéséhez és lebonyolításához kapcsolódó alábbi területeken:

- Jog

⁵² 1070/2008. (VI.26.) számú határozat

- Közbeszerzés
- Pénzügy, költségvetés
- Monitoring, kontrolling
- Minőségirányítás, minőségbiztosítás
- Esélyegyenlőség, fenntarthatóság
- Projekt adminisztráció, dokumentumkezelés
- Kommunikáció és PR
- HR támogatás
- Belső ellenőrzés

A városrehabilitációs projektekre vonatkozó speciális szabályok értelmében a projekt megvalósító egység feladatát egy Városfejlesztő Társaságnak kell ellátnia. A városfejlesztő társaság létrehozásának alapvető feltétele, hogy 100%-ban önkormányzati tulajdonú társaság legyen, melynek fő tevékenysége a városrehabilitációs akcióterületek fejlesztésének végrehajtása és fenntartása. A városfejlesztő társaság létrehozása hatékonyabb, rugalmasabb, átláthatóbb, piaci szemléletű menedzsmentet biztosít. A gazdasági társasági formában működő városfejlesztő társaságnak a szervezet jogi formájából következően **nyereséges gazdálkodásra** kell törekednie, ezért vezetése a társaság eredményes tevékenységében érdekelt. A hatékony gazdálkodásra törekvő vállalatirányítási szemlélet érvényesül a városfejlesztési akció végrehajtásának irányítása során is, ezzel az akcióterületen megvalósításra kerülő fejlesztés gazdaságos szempontból végrehajtását, a közsféra finanszírozási eszközeinek hatékony felhasználását segíti elő. Középtávon egy olyan forrás és tervezési koordinációt valósít meg, mely révén az önkormányzat városfejlesztési és város rehabilitációs tevékenységei tervezhetők lesznek, és finanszírozásuk is kiszámíthatóbbá válik. Magántőke bevonására alkalmas szervezet, vagyis a közsféra és a magánsféra strukturált együttműködését teszi lehetővé.

Budapest Szíve Program – Reprezentatív kaputárság, illetve a Hídfőterek és új pesti korzó” projektek megvalósítási feladatainak ellátására a Fővárosi Közgyűlés Budapest Szíve Városfejlesztő Kft. elnevezéssel városfejlesztési társaságot kíván létrehozni.

IX.1.2 Az önkormányzat gazdaságfejlesztési tevékenységre szakosodott intézményrendszere

Budapesti Vállalkozásfejlesztési Közalapítvány

A Budapesti Vállalkozásfejlesztési Közalapítványt (BVK) a Fővárosi Közgyűlés alapította 1993-ban, célja hozzájárulni a főváros gazdaságfejlesztési programjában megfogalmazott célok megvalósulásához, elősegíteni az euro-atlanti integráció megvalósítását, előmozdítani az egységes fővárosi image kialakítását, megteremteni a főváros gazdaságfejlesztésében érdekelt szereplők közötti együttműködést, koordinációt.

A BVK operatív szervezete, a Budapesti Vállalkozásfejlesztési Központ 1994. december 2-tól működik, amely a fővárosi kis- és középvállalkozások létrejöttét, fejlődését kívánja elősegíteni saját, valamint kormányzati, önkormányzati és EU források felhasználásával.

A BVK 2000. évben alapító tagja lett a Magyar Vállalkozásfejlesztési Hálózat Konzorciumnak. A BVK alapításától kezdve hangsúlyt fektetett a magas szintű szakmai munka biztosítására. Ennek érdekében számos hazai és nemzetközi egyetemi kutató-oktató szakemberekre támaszkodik munkája során.

A társaság főbb tevékenységi körei:

- Finanszírozás: A fővárosi induló mikro- kis- és középvállalkozások számára kedvezményes hitelfelvételi lehetőségeket kínál. A hitelek forrásait a BVK saját forrásai mellett a Polgári Takarékszövetkezet és a Magyar Fejlesztési Bank Rt. biztosítja. A konstrukciókban részt vesz továbbá a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium (vissza nem térítendő kamattámogatás) és a Hitelgarancia Rt. is. A hitelek ingatlan, gépek, berendezések és szoftverek vásárlására, valamint az ezekhez szükséges forgóeszköz biztosításához igényelhetők. (Budapest Kisvállalkozói Hitel, Mikrohitel, Mikrohitel Plusz)
- Tanácsadás: A budapesti kis- és középvállalkozások versenyképességének megőrzése és fejlesztése érdekében a vállalkozások Gazdasági Versenyképesség Operatív Program (GVOP) által finanszírozott ingyenes tanácsadáshoz juthatnak a Budapesti Vállalkozásfejlesztési Közalapítványon keresztül.
- Felnőttképzés: A BVK oktatási, képzési tevékenységét megalakulása óta kezdte meg. Az oktatási tevékenység keretében az OKJ-ben nem szereplő iskolarendszeren kívüli vállalkozói képzések és tanfolyamok, előadások, tréningek szervezése, lebonyolítása történik.
- Nemzetközi kapcsolatok: A BVK széleskörű kapcsolatokkal rendelkezik mind az EU-ban, mind az USA-ban, FÁK országaiban, illetve az Ázsiai régióban (Japán, Kína, Korea) működő intézményekkel.
- Rendezvényszervezés: Évente több konferencia, üzletember-találkozó kerül megrendezésre nemzetközi és hazai társ partnereik megkeresésére. A Budapesti Vállalkozásfejlesztési Közalapítvány 1999 óta minden évben a kiállítás kísérő rendezvényeként szervezi a Beszállítói Fórumot, a kis- és középvállalkozók beszállítói szakmai napján.
- Beszállítói Integrátor Adatbázis: A Közép-Magyarországi Régióban tevékenykedő ipari beszállítói cégalapítással létrehozásával a nagyvállalatok és kis- és középvállalkozások közötti partnerkapcsolatok kialakítását segítik elő. Az EU szabályokat figyelembe véve létrehozott adatbázis az abban szereplő cégek versenyképességét növeli, piaci helyzetét pozitív irányba befolyásolja, úgy a nemzetközi, mind a hazai piacon. A projekt lehetőséget ad a vevő számára, hogy gyorsan és hatékonyan az adatbázis alapján megtalálja azokat az üzleti partnereit, akik az általa meghatározott piaci feltételeknek megfelelően beszállítójává válhat.

IX.1.3 Fejlesztési ügynökség és program, projektmenedzselő társaságok

BKV Rt. – DBR Metró Projekt Igazgatóság

A Fővárosi Közgyűlés 1997-ben hozta létre a DBR Metró Kft-t (a BKV alapításában) a 4-es metró projekt előkészítésére és a lebonyolítás koordinálására. Mivel ezt követően a kormányzat és a nemzetközi pénzintézetek úgy döntöttek, hogy hozzájárulásukat a BKV Zrt. számára nyújtják, 1999 februárja óta a szervezet a BKV Zrt. DBR Metró Projekt Igazgatóságaként végzi munkáját.

A kis létszámú szervezet tevékenységi körébe tartozik a beruházói feladatok teljes körű ellátása, a projekt előrehaladásának központi összehangolása, az elvégzendő feladatok kijelölése (a megvalósítás a tenderek során kiválasztott tanácsadó cégekre hárul), a projektfinanszírozás kézbe tartása.

Budapesti Városfejlesztési Városrehabilitációs és Vagyonkezelő Zrt.

Az Óbudai Gázgyár rehabilitációja a Fővárosi Önkormányzat kiemelt fejlesztése. Első ízben 2005 decemberében döntött a Közgyűlés az Óbudai Gázgyár átmeneti hasznosításának, fejlesztésének eljárási rendjéről – meghatározva a fejlesztési prioritásokat – és egy fejlesztési és Városrehabilitációs Társaság létrehozásáról.

A Közgyűlés 2006. április 27. ülésén döntött a Budapesti Városfejlesztési és Városrehabilitációs Vagyonkezelő Zártkörűen Működő Részvénytársaság megalapításáról (685/2006.(04.27.) Kgy. Hat.), amely a fővárossal kötött együttműködési keret-megállapodás értelmében a terület vagyonkezelőjeként működik közre a projekt megvalósításában.

A Budapesti Városfejlesztési Zrt. közreműködésével körvonalazódtak a gázgyári terület végleges fejlesztési elképzelései, amelyek a Fővárosi Közgyűlés által 2007. június 28-án 1176/2007 (VI.28.) határozatával elfogadott Fejlesztési tervben fogalmazódtak meg.

A Fővárosi Közgyűlés által elfogadott, az Óbudai Gázgyár Fejlesztési Tervének megfelelő, a területet rehabilitáló és a meghatározott – közterületi, kulturális, oktatási, K+F, iroda, egyéb – funkcióváltással történő, új közösségi teret létrehozó projekt által a megtisztított terület városias, kiemelten közcélú funkciókkal ellátott része lesz környezetének

Parking Kft.

Közterületen kívüli parkoló-kapacitás fejlesztése:

A Budapest szíve programban és a Fővárosi Önkormányzat határozataiban rögzített fejlesztési célokkal összhangban a Parking Kft. által elkészítendő fejlesztések a közterületi parkolással szemben a közterületen kívüli parkoló szám bővítésére fektetik a hangsúlyt. Ez a mélygarázsok és parkolóházak építésével realizálódhat.

P+R parkolók:

A Fővárosi Önkormányzat közlekedési tervei és koncepciói hangsúlyosan kezelik a P+R parkolók kiépítésének fontosságát. Ez a fejlesztés nem valósulhat meg a környező infrastruktúra és közlekedési hálózat fejlesztése nélkül. A Parking Kft. megoldási javaslata szerint, a város peremterületein található alacsony ráfordítást igénylő telkeken megvalósítható a P+R beruházás úgy, hogy mellette kiépülnek az ún. „ráhordó” tömegközlekedési járatok, melyek a közlekedőt eljuttatják a tömegközlekedési csomópontokhoz.

ENVIRODUNA Beruházás Előkészítő Kft.

Az ENVIRODUNA Beruházás Előkészítő Kft 2002. február 1-jén alakult „Budapesti Központi Szennyvíztisztító Telep és kapcsolódó létesítményei” ún. ÉLÓDUNA Projekt előkészítése és megvalósítása során szükséges projektmenedzseri feladatok elvégzésére. A Társaság alapítója és egyszemélyes tulajdonosa a Fővárosi Önkormányzat.

A Társaság feladataiból adódóan helyet és feltételeket nyújt a beruházáshoz szükséges adminisztratív feladatok, előkészítő és ellenőrzési tevékenység, dokumentációgyűjtés és rendszerezés, információszolgáltatás, jelentési és monitoring kötelezettség teljes körű biztosításához.

Feladatuk ellátása során szorosan együttműködik az alapító Budapest Főváros Önkormányzata, a Közreműködő Szervezet (Környezetvédelmi és Vízügyi Minisztérium, Fejlesztési Igazgatóság), az Irányító Hatóság (Nemzeti Fejlesztési Ügynökség, Kohéziós Alap Irányító Hatóság), a Magyar Államkincstár és a Pénzügyminisztérium szakembereivel, az Európai Unió, valamint Európai Beruházási Bank illetékes egységeivel, illetve a Projekt ellenőrzésére kijelölt intézményekkel.

A Fővárosi Kertészeti Zártkörűen működő Nonprofit Részvénytársaság

A Fővárosi Kertészeti Nonprofit Zrt. – jogelődei révén, majd zártkörű részvénytársaságként – 1873. évi alapítása óta áll a főváros szolgálatában. Ez alatt az idő alatt a parkok és fasorok létesítésével, fenntartásával és fejlesztésével működik közre a város arculatának alakításában.

A részvénytársaság mai fő tevékenysége a Fővárosi Főpolgármesteri Hivatal megbízásából végzett 548,3 hektár kiemelt zöldterületeinek - mint például a Margitsziget, Városliget, Gellérthegy, Népliget, Hajógyári sziget, Vár-negyed, Belváros - a fenntartása és fejlesztése, valamint mintegy 33 000 db fasori fa fenntartása, növényvédelme, játszóterek üzemeltetése, őrzése, a parkberendezések (vízhálózat, szökőkutak, egyéb parkberendezési tárgyak) fenntartása, üzemeltetése. További tevékenységi körök:

- Zöldterületi beruházások lebonyolítása, vagyongazdálkodás.
- Zöldterület tervezés
- Park és fasorfenntartás
- Dísznövény és faiskolai árutermesztés
- Komposzt előállítás

Épít Zrt.

Az ÉPÍT Zrt, az Észak-pesti Ingatlan- és Térségfejlesztési Program feladatainak és céljainak koordinálására és összehangolására – Budapest Önkormányzata és Budapest IV. ker. (Újpest) Önkormányzata által – létrehozott céltársaság.

A két önkormányzat közötti együttműködésen és koordináción alapuló ingatlan- és térségfejlesztés, valamint területhasznosítás koordinálása jelentékeny, összehangolt, műszaki, gazdasági-pénzügyi és jogi feladatot jelent.

Az önfinanszírozó, önfejlesztő önkormányzati vagy non profit és fejlesztési vagy non profit növekményen alapuló, nemcsak önkormányzati forrás és szerepvállalás mellett megvalósuló városfejlesztési program céljainak koordinálása és bonyolítása mellett, az ingatlanfejlesztési projekt területén önálló jogi személyként kapcsolatot tart az alapítói körön kívüli hazai és külföldi intézményi nagybefektetőkkel, pénzintézetekkel, a lakossággal és a vállalkozói körrel.

A társaság kiemelt feladata, az Észak-pesti (Újpest, Káposztásmegyer) Ingatlan- és Térségfejlesztési Program megvalósítása során Budapest Önkormányzata és Budapest IV. ker. (Újpest) Önkormányzata tulajdonosi jogainak gyakorlásával összefüggő és felmerülő ingatlan- és térség (város- és település-) fejlesztési feladatok ellátása, a feladatok ellátásához rendelt ingatlanfejlesztési vagyonszomag és vagyoni érték ingatlan- és térségfejlesztési célú vagyongazdálkodása a két önkormányzattal kötött "Ingatlan- és térségfejlesztési együttműködési, vagyongazdálkodási megbízási keretszerződés" alapján.

Rév 8 Zrt.

A RÉV 8 Zrt., a Józsefvárosi várostervezés, városfejlesztés, városrehabilitáció feladatainak ellátására és koordinálására – VIII. Kerületi Önkormányzat (60.9%) és Budapest Önkormányzata (39.1%) által – létrehozott céltársaság.

A Rév 8 Budapest VIII. kerületének városfejlesztési tevékenységében vesz részt. Kiemelt feladata Józsefváros rehabilitációs eszközökkel folyó komplex megújítása, a rehabilitációs programok kidolgozása, tervezése, a kerületfejlesztéssel kapcsolatos döntések előkészítése, valamint az egyes projektek végrehajtása, menedzselése, továbbá az Önkormányzat és a Corvin-Szigony Projekt befektetője közötti kommunikációban fontos összekötő szerep betöltése. Emellett a kerület egészére kiterjedő kerületfejlesztési koncepciók kidolgozása, vagyongazdálkodási feladatok ellátása egészíti ki a cég profilját.

Alapvetően a Józsefvárosi Önkormányzat megbízásából közfeladatok ellátását végző, előkészítő-végrehajtó szakmai szervezet. Hatékonyan ötvözi magában egyszerre a közérdekű és a piaci szemléletet. A szakmai munka magas minőségét a városfejlesztés összetett tevékenységének

megfelelően összeállított sokoldalú, kvalifikált szakembergárda biztosítja. Munkatársai között megtalálhatók építészmérnökök, várostervezők, közgazdászok, jogászok, szociológusok és szociális munkások, valamint geográfusok egyaránt.

IX.1.4 A monitoring és intézményrendszere

A Budapest Főváros Integrált Városfejlesztési Stratégiája igazodik az Európai Unió költségvetési időszakához (2007-2013), tekintettel arra is, hogy ezen időszak pályázati kiírásaihoz tud alapvetően kapcsolódni. Természetesen nem lehet lezárni a tervezést a 2013-as évvel. Mindezek alapján a monitoring rendszer megfelelő kialakítása elengedhetetlen feladat. A középtávú tervezés monitoringja távolabb tekint, vagyis a 2013-2020 közötti időszak kerül középpontba. Célja a Budapest Főváros Önkormányzata fejlesztési tevékenységeihez igazodó ellenőrzés és visszacsatolás, amelyek alapul szolgálnak az IVS elkövetkezendő és időszakonkénti értékeléséhez, az aktuális fejlesztési politikák meghatározhatóságának alátámasztásához, azok rugalmas felülvizsgálatához.

Javasolt legalább a két éves időtartamra tervezett akciótervi időszakokat követően elvégezni a monitoring feladatokat. A monitoringnak öt fő célterületre kell koncentrálnia:

- a stratégiában megfogalmazott folyamatok, programok és projektek előrehaladása;
- területi diagnózis felállítása, amely az IVS által meghatározott területi folyamatok helyzetelemzését foglalja magába;
- a célok megvalósulása;
- külső körülmények
- az IVS szervezeti kereteinek működése

A monitoring rendszer kialakítása olyan alapelvek figyelembevétele mellett történt, melyek segítik a rendszer céljainak megvalósítását.

- Konzisztencia: a monitoring rendszerének logikailag összefüggő egésznek kell lennie
- Megbízhatóság és működési stabilitás: a monitoring rendszer és az alrendszerek megbízható működésére és működésük összhangjára is vonatkozik, ennek érdekében a rendszer elemeinek működése előre meghatározott, szigorú szabályrendszer alapján zajlik
- Cél-orientáltság: a rendszer egészét jellemzi abból a szempontból, hogy minden alrendszer rendelkezik ugyan saját célokkal, de a rendszer egészének is van működési célja
- Aktualitás és hitelesség: mindig naprakész és megbízható forrásból származó adatok álljanak rendelkezésre az értékelés és ellenőrzés számára
- Nyilvánosság és kommunikáció: a városfejlesztési politika érvényesítését segíti elő a monitoring rendszer, és a területi folyamatokról ad tájékoztatást, ezért alapvető követelmény, hogy működése és működési eredményei megfelelő nyilvánosságot kapjanak
- Partnerség és felelősségvállalás: a monitoring rendszerben résztvevők közötti, továbbá a monitoring és a végrehajtó szervezetek közötti együttműködés, a szabályozott és jó belső kommunikáció, valamint az egyértelműen meghatározott feladat- és hatáskör engedhetetlen feltétel a monitoring rendszer működésének hatékonyságához
- Függetlenség: elvárt, hogy a monitoring tevékenységet végző szakértők függetlenek legyenek a végrehajtó szervezetektől, illetve a politikai döntéshozóktól, így olyan kritikai szemléletet tudnak megvalósítani, ami a döntéshozók felé korrekt és tárgyilagos helyzetelemzéseket és értékeléseket tud közvetíteni

A monitoring jelentéshez a fenti célokra figyelemmel tájékoztatást kell kérni a projektek végrehajtásának a helyzetéről, a felmerült problémákról, továbbá a projektek teljesülésének kimutatható eredményeiről (indikátorok). A tájékozódásnak ki kell terjednie a tervezett projektek által érintett önkormányzati (kerületi önkormányzatokat is beleértve) és nem önkormányzati városfejlesztési szereplők tevékenységére, továbbá az ezek eredményeit tükröző (statisztikai) adatbázisokra is. Az előkészítést az intézményi kereteknek megfelelően a Főpolgármesteri Hivatal szervezeti egysége (tervezői ill. szakértői közreműködés mellett) látja el.

A monitoring jelentés politikai kontrollja érdekében annak tervezetét az Integrált Városfejlesztési Stratégia végrehajtását és monitoringját felügyelő Irányító Testület (monitoring bizottság) elé kell terjeszteni, amelynek elfogadó döntése után lehet azt a Fővárosi Közgyűlés elé terjeszteni. (Az előkészítés során a jelentés közigazgatási kontrollja is megvalósul.)

Az Irányító Testület feladatai:

- nyomon követi és értékeli a főváros társadalmi, gazdasági és környezeti állapotának tendenciáit
- előzetesen megerősíti vagy javasolja módosítani a stratégiai dokumentumot, beleértve az ellenőrzéséhez használatos fizikai és pénzügyi mutatókat (indikátorokat);
- véleményezi a Fővárosi Közgyűlés és a Bizottságok elé kerülő stratégiai terveket, koncepciókat, programokat, gondoskodik ezek és az IVS összhangjáról
- áttekinti a stratégia célkitűzései elérése érdekében történt előrehaladást;
- vizsgálja a végrehajtás eredményeit, különös tekintettel az egyes intézkedésekkel kapcsolatos célkitűzések megvalósulására;
- megvizsgálja az éves végrehajtási beszámolókat és jelentéseket, mielőtt azokat a Főépítési Iroda a Fővárosi Közgyűlés elé terjeszti;
- megvizsgálja az éves végrehajtási beszámolókat és jelentéseket, amelyek alapján a végrehajtás folyamatát ellenőrzi javaslatot tehet a stratégia olyan felülvizsgálatára, amely biztosítja a célok hatékonyabb elérését és kezelésének javítását.

A monitoring rendszer elemeiből azonban nem szabad kifelejteni a civil kontrollt sem. Ahogy az már a stratégia kialakítása során is megtörtént, úgy a monitoring elvégzésébe is be kell vonni a civil társadalom szereplőit. Véleményüket, meglátásaikat, észrevételeiket alaposan meg kell fontolni, figyelembe kell venni.

Az Irányító Testület fent tervezett szerepköre rendszeres aktivitást és döntési hatáskört is feltételez, ezért célszerű, ha ezt a feladatkört a Fővárosi Közgyűlés Bizottsága látja el.

IX.2. Városmenedzsment policy

Ahhoz, hogy a főváros képes legyen megragadni a II. fejezetben leírt lehetőséget (a „Duna Fővárosa”) és ahhoz, hogy elérje az V. fejezetekben felvázolt stratégiai célokat, nagyarányú infrastrukturális beruházásokat és közterület fejlesztéseket kell végrehajtania. Az ehhez szükséges források végesek ezért szükséges, hogy a főváros más, nem beruházás jellegű eszközökkel is törekedjen a cél elérésére.

Ezek az eszközök alapvetően négy csoportba sorolhatóak:

- A fejlesztések támogatásához szükséges normatív eszközrendszer
- Településrendezési szerződés (a beruházók és az Önkormányzat közötti alku intézményesítése)
- Városmarketing (magántőke bevonását célzó branding, marketing és promóciós aktivitás)
- A közterület-fejlesztés finanszírozásának korszerűsítése (igazságosabb teherelosztás és új bevételi források teremtése)

IX.2.1 A fejlesztések támogatásához szükséges normatív eszközrendszer

A Fővárosi Városrehabilitációs Keret

Több mint tíz éve működik Budapesten a városrehabilitáció finanszírozásának kiépült rendszere. A rendszer finanszírozását a lakások és helyiségek bérletére, valamint az elidegenítésükre vonatkozó egyes szabályokról szóló 1993. évi LXXVIII. törvény (továbbiakban: Lakástörvény) tette lehetővé.

A Lakástörvény 63. §-a alapján az állami tulajdonból önkormányzati tulajdonba került bérlakások elidegenítéséből származó – költségekkel csökkentett – bevételek 50%-át (továbbiakban: privatizációs bevétel) a kerületi önkormányzatoknak a Fővárosi Önkormányzathoz kell befizetniük, és ugyancsak e paragrafusban kapott felhatalmazást a Fővárosi Önkormányzat, hogy a befizetett összeget a kerületi önkormányzatoknak visszapályáztassa és a támogatás feltételeiről, valamint a pályázati eljárás rendjéről rendeletet alkosson.

A Lakástörvényben kapott felhatalmazás keretein belül megalkotott és a jelenleg hatályos 2/2005. (II.10.) Főv. Kgy. rendelet lehetővé teszi a nagyrészt privatizációs befizetésekből álló, Városrehabilitációs Keret működtetését.

A Lakástörvényre épülve az 1997. évi Budapest Városrehabilitációs Program kijelölte a városrehabilitáció súlyponti területeit, amelyeken belül megtörtént a jelenleg is érvényben levő tíz városrehabilitációs akcióterület kijelölése. A Fővárosi Városrehabilitációs Keretről szóló 2/2005. (II. 10.) Főv. Kgy. rendelet lehetővé tette akcióterület kijelölését a súlyponti területen kívül is. Így Budapestnek jelenleg tizenegy városrehabilitációs akcióterülete van, amelyek – a rendeletnek megfelelően évenként pályázhatnak a Fővárosi Városrehabilitációs Keretre.

A Lakástörvény szerinti befizetések összege 1995-2007 között összesen 8 765 mHUF volt. A megítélt támogatásokra megkötött szerződések összege így alakult:

Épület felújításra az Ltv. szerinti befizetések terhére:	12 621 mHUF
Rehabilitációs munkákra a fővárosi saját forrás terhére:	3 227 mHUF
Összesen:	15 848 mHUF

Felterjesztési javaslat a városrehabilitáció (különösen világörökségi területek) gazdasági és egyéb ösztönző rendszereit érintő jogszabályváltozásokra

A műemléki jelentőségű területeken, valamint a városrehabilitációs célterületeken található épített örökség romlása segítő beavatkozás nélkül visszafordíthatatlanná válhat.

Budapest Főváros Önkormányzata - áttekintve a hatályos jogszabályi környezetet - a gazdasági és egyéb ösztönzés lehetőségeit az alábbiakban konkrétan, vagy tárgykör szerint megjelölt, a teljesség igénye nélkül felsorolt jogszabályok, jogszabály-helyek kiegészítésében, módosításában látja, meghatározva ez által a jogalkotás fő irányait:

- a Lakástörvény az önkormányzati tulajdonban lévő lakásingatlanok elidegenítéséből származó bevételek felhasználására vonatkozó rendelkezései, valamint az esetlegesen kapcsolódó egyéb jogszabályok,
- a lakáscélú állami támogatásokról szóló 12/2001. (I. 31.) Korm. rendelet, valamint,
- a műemléki jelentőségű területek védelmét érintő, városrehabilitációt ösztönző adó-, és illetékkedvezményekről szóló jogszabályok,
- a mikro, kis- és középvállalkozások (KKV) részvételét ösztönző – a vállalkozások üzleti érdeklődését és lehetőségeit szélesítő integrált vállalkozásfejlesztési programok indításához szükséges jogszabályok, kormánydöntések és miniszteri szintű szabályozás,
- műemléki jelentőségű területek direkt finanszírozása: az MJT területen található örökségvédelmi értékkel bíró épületek fennmaradásának állami támogatása.

IX.2.2 Településrendezési szerződés

2006. május 1-én hatályba lépett „Az épített környezet alakításáról és védelméről” szóló 1997. évi LXXVIII. törvény (a továbbiakban: Étv.) módosítása. A törvény új, sajátos jogintézmény alkalmazási lehetőségét vezeti be, az ún. településrendezési szerződést. A gyakorlatban eddig is alkalmazott, de nem szabályozott eljárásban az önkormányzatok településfejlesztési lehetőségeit növeli, ha a beruházókkal megállapodást köthetnek. Ez irányulhat egyes településrendezési eszközök előkészítésére, másrészt pedig a településrendezési eszközökben foglaltak alapján fejlesztések megvalósítására a településrendezés és -fejlesztés során mindenkor a közérdek és a jogos magánérdek összehangolása mellett.

A szabályozás célja:

- A már létező gyakorlat mederbe terelése,
- a kérdéses ügyek lehetőség szerinti tisztázása,
- a kölcsönös előnyökre épülő együttműködés alapjainak lerakása

A településrendezési szerződés fogalma és szabályozása

„Étv. 30/A. § (1) A települési önkormányzat egyes, a településrendezési eszközökben rögzített célok megvalósítására településrendezési szerződést (a továbbiakban: szerződés) köthet az érintett ingatlan tulajdonosával, illetve az ingatlanon beruházni szándékozóval (a továbbiakban együtt: a cél megvalósítója).

(2) A szerződés tárgya lehet különösen:

- településrendezési tevékenység előkészítése a cél megvalósítója által, saját költségére, a telekviszonyok rendezése vagy megváltoztatása, a talaj megtisztítása, valamint a településrendezési tervek, helyi építési szabályzat - egyeztetett program alapján történő - kidolgozásának finanszírozása;
- a településrendezési tervekben, helyi építési szabályzatban rögzített célok - a telek felhasználásának az ökológiai hálózat működőképességének fenntartása, szerkezetének funkcionális és területi megőrzése mellett történő támogatása és biztosítása, időbeli korlátozás és feltétel esetén is;
- azon egyéb költségeknek vagy egyéb ráfordításoknak a cél megvalósítója általi átvállalása, amelyek a cél megvalósításának előfeltételei vagy következményei és az önkormányzatot terhelik.

(3) A szerződés alapját a cél megvalósítója által készített tanulmányterv képezi. Az önkormányzat a szerződésben arra vállal kötelezettséget, hogy a cél megvalósítójának kezdeményezésére az általa készített tanulmányterv alapján a szükséges településrendezési eljárást a szerződésben megállapított határidőn belül megindítja.

(4) A szerződésben kikötött, illetőleg vállalt kötelezettségek és a megvalósuló településrendezési cél között közvetlen összefüggésnek kell lennie.

(5) A szerződésben rendelkezni kell a településrendezési eszközök véleményezési eljárása során a véleményezők részéről felmerülő, jogszabály által alátámasztott észrevétel kapcsán szükséges intézkedésekről, a településrendezési eszközökön végrehajtandó változtatások kötelezettségéről, a változtatás miatti esetleges ismételt véleményeztetési kötelezettségről.”

Az Étv. 30/A.§ (2) bekezdés a) pontja szerinti egyes esetek – a településrendezési tervek, helyi építési szabályzat kidolgoztatása – tekintetében elegendők, ha a településfejlesztési koncepcióban kerültek rögzítésre. E dokumentum törvény szerinti véleményeztetési eljárása, valamint az a törvényi kötelelem, hogy az elfogadott területrendezési tervekkel összhangban kell lennie, biztosíthatja, hogy a településszerkezeti terv, valamint a további tervműveletek során a fejlesztés nem lehetetlenül el valamelyik államigazgatási szerv vagy társadalmi szervezet ellenállásán. A beruházó azonban akkor jár el helyesen – amíg nincs legalább jóváhagyott településszerkezeti terv -, ha egy területre opciót szerez és nem feltétlenül tulajdonjogot, mert a fejlesztési koncepció egyes fejlesztési célokat még nem köt egyértelműen területekhez. A fejlesztések jelentős része több területen is megvalósítható, nem mindegyik „helyhez kötött” beruházás (ez utóbbiak körét a természeti adottságok és/vagy a bővítések, továbbfejlesztések jelentik).

A b-c) pontokban rögzített esetek már egyértelműbbek, hiszen a helyi építési szabályzatokban és a szabályozási tervekben rögzítettek – annak rendeleti jóváhagyása miatt – mindenkire nézve kötelezőek.

Az Étv. 30/A.§ (5) bekezdése egyértelműen annak tudatosítása, hogy a települési önkormányzat látatlanban nem vállalhat fel mindent, azaz a leggondosabb előkészítés mellett is előfordulhat, hogy egy településrendezési terv, egy helyi építési szabályzat elkészítése vagy módosítása során előre nem látott akadályok lépnek fel (társadalmi ellenállás, szakterületi jogi előírások változása, eddig nem ismert régészeti, természeti stb. elemek, adottságok felfedezése).

A településrendezési szerződésekkel kapcsolatos szabályok megfelelő volta csak a gyakorlat során fog kiderülni, s a vitás kérdésekben születő esetleges bírósági ítéletek alakítják majd. Azt azonban nem lehet eléggé hangsúlyozni, hogy nem varázsszer e jogintézmény. A jog igen sok területen ugyanis a közösséget olyan jogosítványokkal ruházza fel, amilyenekkel egy magánszemély, vagy magánszervezet sose fog rendelkezni (pl. kisajátítás joga).

A fentiek miatt a fővárosnak, ill. kerületeknek gondosan mérlegelnie kell, hogy milyen feladatot tud megkötni településrendezési szerződés segítségével és ehhez és milyen előkészítő lépések megtétele szükséges. Alapelv gyanánt a Főváros a Településrendezési Szerződést minden olyan nagyberuházás esetében alkalmazni kívánja, mely esetekben a magánberuházók előirányzott fejlesztései a jelenleginél fokozottabban igénybeveszik a főváros infrastruktúráját. A Településrendezési Szerződés segítségével elérendő, hogy ilyen esetekben az értéknövekedés arányában a magánszféra járuljon hozzá az infrastruktúra fejlesztésének költségeihez.

IX.2.3 Városmarketing, összvárosi szintű marketing stratégia

A város dinamikus fejlődésének igénye szükségessé teszi a város szereplőinek (aktorainak), vagyis a jelenlegi és jövőbeli tulajdonosok, végfelhasználók, üzemeltetők, fejlesztők és befektetők, a

közigazgatási struktúra minden szintje valamint tanácsadók, szakértők és tervezők szerződéseken alapuló aktív és konstruktív együttműködését. A városi aktorok kívánatos összekapcsolódásának feltétele a széles körű, egy irányba ható, fejlődést előmozdító kommunikáció, azaz egy meggyőzően alapuló termékmarketing, amely lehetővé teszi városstratégia „eladását” a további potenciális szereplők irányában.

A brandépítés, újrapozicionálás szükségessége

Ahhoz, hogy a főváros a II. fejezetben felvázolt lehetőségét regionális központtá válásra kihasználja, szükséges, hogy Budapestet, az eddigieken felül még több multi-nacionális vállalat válassza, mint telephelyet, irányítási központot vagy fejlesztési bázist. Ennek érdekében elengedhetetlenül szükséges Budapestet, a tervezett európai, illetve a globális piaci pozícióinak, valamint a korszellem igényeinek megfelelően újrapozicionálni a lehetséges befektetők mentális térképén. Ehhez először általában kell érzelmileg elfogadottá, vonzóvá tenni Budapest Régiót ahhoz, hogy a szereplők képesek legyenek befogadni a számtalan további információt a mai kor információs tömegtermelésében, zajában.

Budapest Brand kidolgozása

Budapest egyik, ha nem a legnagyobb vonzereje éppen csodaszép, ikonszerű tájképi látványa, amely sokak szemében leginkább identifikálja a várost. Ezért szükséges a landmarkok, szimbolikus iránypontok meghatározása, a városi épített és természeti környezeti (Duna, Budai Erdők, Dunakanyar, stb.) értékeinek feltérképezése, majd pedig az eredmények felhasználásával grafikai-vizuális szimbólum-teremtés és identitásfejlesztő és erősítő marketingstratégia. Ez a folyamat már megkezdődött pl. a „VIVÁT! Budapest” programmal (amely a városhasználók által fontosnak és hangsúlyozandónak tartott városi értékeket kívánja feltérképezni, egyben erősítve a személyes kötődést a város és használója között) és a „Metropolisok” programmal (mély gyökerű helyi identitással rendelkező, unikális városi atmoszférát sugárzó helyek megtalálása és fejlesztése).

Befektetés-ösztönzés

A várost nem lehet sikeresen promotálni úgy, mint egy rövid életciklusú kereskedelmi terméket; Budapest sikeressége sokkal inkább azon múlik, hogy a város milyen módon fejlődik társadalmi és gazdasági értelemben. Ezért a fővárost inkább egy céghez vagy intézményhez hasonlóan lehetséges promotálni, amelyik a célcsoportoknak, a lakóinak, városhasználóknak, fejlesztőknek, befektetőknek, cégeknek, városlátogatóknak kínál szolgáltatásokat, lehetőségeket, köztük „helyterméket”, sikerlehetőséget és presztízt.

A konkrét projektek marketingje mellett a marketing-kontextus megteremtése (azaz a „helyterméket” létrehozó és egyben annak fogyasztói csoportját is jelentő városi szereplők bevonása az értékteremtés, termékfejlesztés folyamatába) érdekében a hosszú távú városstratégiai gondolkodás is participációs folyamat – a Budapest 2020 Dialógus – keretében folyik.

A város jó befektetési klímájának biztosítása érdekében az adminisztráció, a hivatal munkájának átláthatósága és konzisztenciája is szükséges feltétel. A hosszú távú befektetések érdekében a főváros európai szemléletű tervezési és menedzselési folyamatok kialakításával kívánja megteremteni a közmenedzsment hírnevét. E folyamat tudatosítása a befektetők körében szintén a városmarketing feladata.

Belső, együttműködő kooperatív közeg kiépítése

A megvalósítást segítő struktúrák kiépítése terén – a fejlesztőkkel fenntartani kívánt együttműködés intézményesítésére – a közelmúltban létrejött a Budapest Business Region (BBR), valamint az Ingatlanfejlesztői Kerekasztal (IFK) együttműködés. Folyik a „Közterek” program keretében a város kiemelt közterületei megújításának előkészítése. Szervezés alatt van a „Tematikus bevásárló-utcák” program, amelynek célja több, ma nem prosperáló egykori főutca, helyi tulajdonosok, befektetők bevonásával történő fejlesztése. Kiemelt program a „Duna Főutca” amely a Duna-völgy újrapozicionálását, márkásítását és működésének javítását célozza (ld. bővebben az V.4.6-ban). A kijelölt tervezési körzetekben a fejlődés hajtóerejét a helyi üzleteknek, termelésnek-szolgáltatásnak kell adnia, azaz a lokális gazdasági potenciál növekedésének támogatása szükséges. Ennek eredményeképpen a körzet felértékelődése is remélhető. A közcélokat szolgáló üzleti potenciál erősödése érdekében a BID-jellegű együttműködések (business improvement districts; üzleti fejlesztési körzetek) szervezése támogatott.

Marketing kommunikációs, promóciós eszközök

Budapest marketingkommunikációs feladatait saját cégén, a Studio Metropolitanán keresztül látja el, amely a városrégió átfogó, illetve a város fejlődését elősegítő programok és projektek célzott promócióját támogatja. A transzparencia megteremtése és a helyi aktorok egymásra találásának elősegítése érdekében megkezdődött egy olyan online-könyvtár felépítése, ahol a már meglévő koncepciók, stratégiák, tervek mellett a jelenleg készülő stratégiai tervek munkaanyagai is hozzáférhetők. Az online felület biztosítja a stratégiai tervezés belső kommunikációját, valamint a széleskörű nyilvánosság előtt folyó munkát. Ezen kívül a városmarketing műhely szóróanyagok, promóciós kiadványok készítésével támogatja Budapest marketingkommunikációját.

Budapest Metropolis Projekt Portfólió

Folyamatban van a főváros közép- és hosszú távú stratégiájával összhangban kialakított **kiajánlható projektek gyűjteménye**, amellyel a város megjelenhet a nemzetközi befektetői piacon (vásárokon). Ebben a város által stimulálni kívánt projekteken túl szükséges megjeleníteni a kerületi IVS-ekben nevesített kerületek által promótált, valamint a fejlesztői szektor projektjeit.

Befektetői Guide

A főváros, mint városfejlesztési dinamika elősegítője (termelője) szerepének erősítése érdekében megkezdte egy iránymutató kézikönyv kidolgozását, amely végigvezeti a befektetőket a tervezési és engedélyezési folyamaton, elősegítve a fejlesztői elképzelések projektté válását. Ebben a Főváros együttműködik a felelős minisztériumokkal és az országos főépítésszel, tekintettel arra, hogy a tervezési dinamikát fokozni szándékozó program az IVS projektek számára is releváns.

Property Forum

Budapest nagyrégiós szerepének erősítése érdekében a Főváros immár harmadik éve támogatja a regionális befektetői piac kialakulása érdekében az éves ingatlanvásár megszervezését. A budapesti központtal szervezett térségi befektetői piac fejlődése érdekében – az addicionális hatásokon alapulva – szükséges összegyűjteni, Budapestre vonzani, és itt bemutatni a térségi fejlesztési projekteket, ötleteket. A Property Forum – különböző neveken – 2008-ban immár harmadik alkalommal került megrendezésre, találkozási helyet kínálva a kelet-európai térség és Budapest befektetőinek, regionális piacokon terjeszkedni kívánó vállalkozásainak.

Kiállítások, konferenciák

A főváros több éve résztvevője a nemzetközi ingatlanvásároknak, így a müncheni Expo Realnak, illetve a cannes-i MIPIM-nek. A sikeres megjelenés további elősegítése érdekében szükséges a fővárosi információs eszközök fejlesztése és összehangolása a kormányzati és ingatlanpiaci szereplőkkel, hogy Budapest egy hatásos üzenettel tudja újrapozicionálni magát a nemzetközi befektetők tudati térképén.

DunaLog

Budapest, mint nagyrégió-központ pozicionálása érdekében egy éve beindított program. Célja a létrehozni tervezett kelet-európai térségi együttműködés (SEE) tudástranszfer központjaként Budapest nemzetközi pozicionálása, elfogadtatása, valamint a Duna menti városok szövetségét megteremtve (egyfajta föderációt létrehozva) a térségi tudáspiac szervezése. Az együttműködési hálózat stratégiai célja közép- és hosszútávon egy, a Duna szimbolikus összekötő, valamint transzfer szerepére épített közép- és délkelet-európai fejlődési tengely létrehozása, amely - az egykori Hanza- városok laza szövetségének előképét szem előtt tartva - autonóm egységek kölcsönösen előnyös szövetkezésén és együttműködésén keresztül kívánja az európai integráció keleti növekedési pólusát, benne Budapest vezető szerepét megalapozni (lásd bővebben 1.5.3 sz. projektet a VII.1 fejezetben).

IX.2.4 Javaslat a közterületfejlesztés és finanszírozásának korszerűsítésére

Világosan látszik, hogy a fővárosi közterület fejlesztésre és városrehabilitációra rendelkezésre álló források végesek és nagyarányú növelésük nem képzelhető el a jelenleg rendelkezésre álló módszerekkel. Szükséges olyan új módszerek keresése (vagy adaptálása a hazai viszonyokra), melyek alkalmazásával a lakosság terheinek jelentős növelése nélkül generálhatóak új források. Az egyik ilyen lehetőség a közterület használatának differenciáltabb és igazságosabb szabályozása, melynek segítségével megújítható a közterület fejlesztés és városrehabilitáció finanszírozása.

A közterület használatát jelenleg döntően a helyi közösség – képviselőtestületük döntése alapján közpénzből - fizeti és ennek fejében a közösség rendelkezésére bocsátja és így mindenki látszólag „ingyen” használhatja a helyi közterületeket. Ez a rendszer azonban nem tesz különbséget a felhasználás intenzitása szerint, hiszen a helyi közösséghez befolyó adó-, járulék-, és egyéb jövedelmeket erre a célra felhasználva ez nem lenne lehetséges. Szintén nem megoldható ebben a modellben, hogy a intenzív közterület-használatához kötött díjakat címkézve, elkülönítve, célirányosan lehessen közterület fejlesztési célokra visszaforgatni.

Ahhoz, hogy ez lehetséges legyen, egyfajta paradigma-váltás szükséges; a jövőben javasolt, hogy - helyi adók vagy díjak fizetésével - mindenkinek közvetlenül, a használattal arányosan kelljen hozzájárulnia a közterület használatához és fejlesztéséhez. Az önkormányzatok feladata ezek szabályainak megállapítása és a helyi lakosok, tulajdonosok, vállalkozók részére esetleges kedvezőbb (akár ingyenes) elbírálás szabályainak kialakítása.

Az javasolt új rendszer körvonalai az alábbiakban foglalhatóak össze:

- A közterület használatáért adók és/vagy díjak szedhetők, hatósági tevékenység keretében, jogszabályi kényszerítéssel, amelyeket közterület-használati alapba kell közvetlenül, vagy az önkormányzat közvetítésével befizetni.
- A közterület fejlesztésére visszatértes fejlesztési szerződéseket kell kötni, amely vagy pénzbeni vagy természetbeni teljesítést egyaránt tartalmaz. A pénzbeni befizetéseket egy közterület-fejlesztési alapba kell befizetni és ebből kell fedezni a kártalanításokat is.

- A fővárost körkörös zónákra kell osztani és az egyes zónákon belül (kerületi hovatartozástól függetlenül) egységes szabályokat kell alkalmazni.
- A közterület fenntartását és fejlesztését koncessziós eljárás vagy más pályázati rendszer keretében kell a szolgáltatók részére meghirdetni, amelyben részt vehetnek az önkormányzati tulajdonú cégek, de nem rendelkezhetnek monopolhelyezettel.
- Speciális, egyedi fejlesztésekre projektársaságok, illetve fejlesztési társulások hozhatók létre, melyet részben az Alap, részben a speciális érdeket és igényt képviselő befektető közösen finanszíroznak, és a felhasználást is ellenőrzik.
- A javaslatok megvalósítása törvényi módosításokat is igényelnek, amelyek az építési törvényt is érintik.

A fenti elvek alapján lehetne lehetséges a **tarifális forgalomszabályozás** (városi úthasználati díj - behajtási díj) kidolgozása és bevezetése a Főváros egyes kitüntetett területein (pl. Belváros).

Természetesen az alábbi javaslatok bevezetése előtt széleskörű szakmai és társadalmi vita szükséges. Ennek során a lakosságot fel kell világosítani, hogy nem az eddig ingyenes jogok fizetőssé tételéről van szó, hanem olyan szolgáltatások terheinek igazságosabb elosztásáról, melyek – közvetetten ugyan – de eddig is a lakosságot terhelték. Szükséges továbbá arra is rávilágítani, hogy az ily módon összegyűlt forrásokat közterület-fejlesztésekbe visszaforgatva azok a helyi közösség javát szolgálják. Természetesen ennek folyamatát a lakosság számára átláthatóvá kell tenni.

Felhasznált irodalom:

- Budapest Főváros Településszerkezeti Terve, 2005.május 25-én elfogadva a 1125/2005.(V.25.)Fővárosi Közgyűlési határozattal
- Fővárosi Szabályozási Keretterv 46/1998.(X.15.) Budapest Főváros Közgyűlésének önkormányzati rendelete (FSZKT)
- Budapesti Városrendezési és Építési Keretszabályzat 47/1998.(X.15.) Budapest Főváros Közgyűlésének önkormányzati rendelete (BVKSZ)
- Budapest Főváros Közgyűlésének 48/1998.(X.15.) önkormányzati rendelete a Budapest Településszerkezeti Terve, a Budapesti Városrendezési és Építési Keretszabályzat (BVKSZ), valamint a Fővárosi Szabályozási Keretterv (FSZKT), illetve a Kerületi Szabályozási Tervek (KSZT), Kerületi Városrendezési és Építési Szabályzatok (KVSZ), összhangjához szükséges követelményekről
- Budapest Városfejlesztési Konceptiója 410/2003. (III.27.)
- Budapest Főváros Környezetvédelmi Programja 734/2002. (IV.25.) Fővárosi Közgyűlési határozat
- „Podmaniczky Program” Budapest Középtávú Városfejlesztési Programja 1451/2005. (06.29.Fővárosi Közgyűlési határozattal elfogadva
- Podmaniczky Program felülvizsgálata és eljárás rendje 1096/2006.(06.29.)
- Budapest Integrált Városfejlesztési Stratégiája - a 2006. június 29-én elfogadott középtávú városfejlesztési program (Podmaniczky Program) alapján (2007. december 28.)
- Podmaniczky Program 2008. évi monitoring jelentés – áttekintés a Program előmeneteléről (2008. június)
- KSH Statisztikai Évkönyvek (Budapest Statisztikai Évkönyve, Magyarország Statisztikai Évkönyve)
- Pro Régió Ügynökség [2004]: A Közép-Magyarországi Régió Stratégiai Terve 2007-2013. Budapest.
- Városkutatás Kft. [2002]: Budapest városfejlesztési koncepciója. Budapest Főváros Önkormányzata Polgármesteri Hivatala. Budapest. Online: {http://www.budapest.hu/Engine.aspx?page=varosfejlesztési_koncepcio}
- Erhart Szilárd [2007]: A budapesti közlekedési dugók okai és következményei. Közgazdasági Szemle, LIV. évf., 2007. május. pp. 435–458.
- Budapest Közlekedési Rendszerének Fejlesztési Terve, munkaanyag, 2008
- FŐMTERV-KÖZLEKEDÉS Konzorcium [2007]: Az „S-bahn” rendszerű gyorsvasúti közlekedés kialakítása.
- Tosics I. – Ekés A. – Gertheis A. – Pongrácz G. [2008]: Hatékony közlekedés-menedzsment Budapesten – A fővárosi behajtási díj indokoltságának, bevezethetőségének és zónarendszerének vizsgálata. Városkutatás Kft. Budapest.
- Pallai K. (2003) Budapest-modell: Egy liberális várospolitikai kísérlet. Nyílt Társadalom Intézet Alapítvány
- Sanyal, B. (2005) Comparative planning cultures. Routledge

- Linden, G., Voogd, H (2004) Environmental and infrastructure planning. Geo Press
- Healey, P. (2006) Collaborative planning: Shaping places in fragmented societies. Palgrave
- Allmendinger, P. (2002) Planning theory. Palgrave
- Lindgren, M, Bandhold, H. (2003) Scenario planning. Palgrave.
- Uitermark, J (2002) Re-scaling, 'scale fragmentation' and the regulation of antagonistic relationships. Progress in Human Geography
- Uitermark, J. (2005) The genesis and evolution of urban policy: a confrontation of regulationist and governmentality approaches. Political Geography