

13/648/42/2009.  
2009. SZEPTEMBER 24.  
Budapest, .....

**Budapest Főváros X. kerület  
Kőbányai Önkormányzat  
Polgármesteri Hivatal  
Főépítési Osztály**

**Tárgy:** Javaslat a Budapest X. kerület  
Városfejlesztési Konceptió Végrehajtási  
Programjának elfogadására.

**Tisztelt Képviselő-testület!**

A Budapest Főváros X. kerület Kőbányai Önkormányzat Képviselő-testület az 1271/2007. (XI. 15.) számú határozatában jóváhagyta a Budapest X. kerület Kerületfejlesztési Konceptióját.

A Konceptió elfogadását követően intézkedési program készítése vált szükségessé, amelyet pályázati úton megnyerő – a Városfejlesztési Konceptiót is készítő Cég -, a Talenta Kft. készített el.

A program célja a Konceptióban legfontosabbnak ítélt, nagyobb léptékű fejlesztési feladatok megvalósításához szükséges kerületi teendők meghatározása.

Az anyag térbeli-időbeli prioritásokat fogalmaz meg, de feladatok pontos időtávlátát, egyértelmű ütemezését a változó gazdasági szempontok miatt nem jelölt meg. Az intézkedési program legfontosabb javaslatai táblázatos formában az anyag mellékleteként került felsorolásra.

A Vagyongazdálkodási és Kerületüzemeltetési Bizottság az 549/2009. (VII. 16.) számú határozatában nem javasolta elfogadásra a programot.

A Kerületfejlesztési és Környezetvédelmi Bizottság a 111/2009. (VIII. 11.) számú határozatában a programot elfogadásra javasolja a Képviselő-testületnek azzal, hogy kerüljenek bele a Városszéli telepen áthaladó Külső Keleti Körút nyomvonalával kapcsolatos kerületi elképzelések, döntések.

A Kerületfejlesztési és Környezetvédelmi Bizottság döntése alapján a Tervezők kiegészítették a programot.

**Határozati javaslat:**

Budapest Főváros X. kerület Kőbányai Önkormányzat Képviselő-testülete a Budapest X. kerület Városfejlesztési Konceptió Végrehajtási Programját elfogadja.

Határidő:	azonnal
Felelős:	Verbai Lajos polgármester
Végrehajtásért felelős:	dr. Neszteli István jegyző
Végrehajtás előkészítéséért felelős:	Mozsár Ágnes főépítész

**Budapest, 2009. szeptember 10.**

  
**Mozsár Ágnes**

**Törvényességi szempontból látta:**

  
**dr. Neszteli István**  
j e g y z ő

# KŐBÁNYA BUDAPEST X. KERÜLET VÁROSFEJLESZTÉSI KONCEPCIÓJA

## IPARVÁROSTÓL PARKVÁROSIG

### VÉGREHAJTÁSI PROGRAM\*



Megbízó: VERBAI LAJOS polgármester

Projekt menedzser: dr. Kutsch Zoltán okl. közgazdász

A programot összeállította: dr. Locsmándi Gábor  
dr. Pinke György

Az alapprojekt tagjai: dr. Meggyesi Tamás okl. építészmérnök BME  
dr. Locsmándi Gábor okl. építészmérnök BME  
Baross Pál CRE, FRICS, Real Audit  
dr. Pinke György okl. közgazdász

A projekt készítői köszönetet mondanak a kerületi Önkormányzat vezetőinek és munkatársainak a munka során nyújtott segítségükért és a lakossági fórumok megszervezésért.

Budapest, 2008. december

\* A bizottsági vélemények alapján kiegészített anyag, 2009. augusztus 25.

## Tartalom

<b>BEVEZETÉS</b>	<b>4</b>
<b>1. A GAZDASÁGI KÖRNYEZET VÁRHATÓ ALAKULÁSA</b>	<b>7</b>
1.1 Makrogazdasági környezet várható alakulása	7
1.2 A helyi önkormányzat és az állami költségvetés várható kapcsolata	7
1.2.1 Lakástámogatások	7
1.2.2 A helyi önkormányzatok támogatása	8
1.2.3 Az elkülönített állami pénzalapok támogatási céljainak hatása	9
1.3 A 2007-2013 közötti uniós pénzügyi kerettervhez kapcsolódó támogatások	9
1.4 Kőbánya Önkormányzata fejlesztési forráshelyzetének alakulása	10
1.5 Mozgástér az önkormányzati feladatok tükrében	11
<b>2. A KIEMELT „ZÁSZLÓSHAJÓ” PROJEKTEK</b>	<b>13</b>
2.1 Mázsa-liget tér	13
2.2 Az S1 projekt menedzselése	20
2.3 A nagy zöldterületi fejlesztések	23
2.3.1 A Rákos patak völgye és a Felső Rákosi Rétek	23
2.3.2 Kerékpárút a Rákos patak mentén	25
2.3.3 Kertvárosi jellegű lakásépítés a Felső-Rákosi Réteken	25
2.3.4 Az egyéb nagy szabad területek fejlesztése	25
2.3.4.1 Gyógyszergyári út, Fehér út és a vasútvonalak közötti szabad terület	26
2.3.4.2 Népliget	26
2.3.4.3 Újhegyi út menti Sportliget	26
2.3.4.4 Hungexpo, BNV	27
2.3.4.5 Kincsem Park	27
2.3.4.6 Újköztemető	27
2.3.4.7 Harmat utcai új zöldterület	28
2.3.4.8 Téglagyári dűlő – Akna utcai bánya	29
<b>3. SZOCIÁLIS REHABILITÁCIÓ TOVÁBBI TERÜLETEKEN</b>	<b>30</b>
<b>4. TELEPÜLÉSRENDEZÉSI TERVEZÉS</b>	<b>31</b>
4.1 A Kerületi Városrendezési Szabályzat elkészíttetése	31
4.2 Gazdasági-munkahelyi területek	32
4.3 Kiegészítő tervezési eszközök	33
4.3.1 Tervtanácsok	33
4.3.2 Tervpályázatok	34
<b>5. JELENTŐS KÖZLEKEDÉSI FEJLESZTÉSEK</b>	<b>35</b>
5.1 Saját kezdeményezésű, folyamatosan napirenden tartandó projektek	36
5.1.1 Korponai úti áttörés	36
5.1.2 Gyömrői út - Kőér - Vaspálya utcák és a vasútvonal kereszteződése	36

5.1.3	Vaspálya és Horog utcák kiépítése	37
5.1.4	Közcélú közlekedési hálózatok és megállóik	38
5.1.4.1	P+R parkolók	38
5.1.4.2	Egyéb közcélú közlekedési fejlesztések	39
5.1.5	Kerékpáros közlekedés	39
5.2	Fővárosi, országos és magán hatáskörben megvalósítandó fejlesztések befolyásolása	45
5.2.1	Az Éles sarok átépítése	45
5.2.2	A Körvasúti Körút kerületi vonalának rögzítése	45
5.2.3	Külső Kerületi Körút vonalának rögzítése	45
5.2.3	Vasútvonalak és megállóik bekapcsolása a helyi tömegközlekedésbe	46
5.2.4	A Ferihegyi repülőtér és a Kerület kapcsolatai	48
<b>6.</b>	<b>ÖNKORMÁNYZATI FEJLESZTÉS- ÉS PROJEKT-MENEDZSMENT</b>	<b>49</b>
6.1	Önkormányzaton belüli információ-áramlás és koordináció	49
6.2	Fejlesztő vállalat szükségessége	49
<b>7.</b>	<b>LEGFONTOSABB NAPI FEJLESZTÉSI FELADATOK</b>	<b>51</b>
7.1	Helyi gazdaságfejlesztés	51
7.2	Iskola-fejlesztések, -felújítások, gyermekintézmények	51
7.3	Zöldfelületek, játszóterek	51
7.4	Útfelújítások, forgalomcsillapítás	52
<b>8.</b>	<b>FELADATELLÁTÁSI, GAZDASÁGI ÉS SZERVEZÉSI INTÉZKEDÉSEK</b>	<b>53</b>
8.1	A városrész polgárainak beleszólása a döntésekbe	53
8.2	Alapelvek, kiemelt célok	53
8.2.1	Az egyensúly további javítása, fenntartása	53
8.2.2	Fenntartható fejlődés, népességmegtartó képesség	54
8.2.3	Szolgáltató önkormányzat	54
8.2.4	A kulturális gazdaság jelentősége	55
8.2.5	A kötelező feladatok előnyben részesítése	55
8.2.6	Átláthatóság, rugalmas döntési mechanizmus	55
8.2.7	Európai Uniós pályázatok	56
8.2.8	Az önkormányzati vagyon felélésének megállítása, ingatlangazdálkodás	56
8.4	Információ-szolgáltatás, adatkezelés és kontrolling	57
8.5	A kiadások racionalizálásának általános elve	57
<b>MELLÉKLET</b>		
	A javaslatok táblázatos összefoglalása	60



## BEVEZETÉS

Kőbánya Önkormányzata 2007-ben fogadta el Kerületfejlesztési Koncepcióját. Jelen Program elsődleges célja a Koncepcióban foglalt elhatározások megvalósításához szükséges kerületi teendők meghatározása.

A koncepció hosszú, 15-20 éves távlatra készült, így számos olyan elhatározást, javaslatot is tartalmazott, amelyeknek a megvalósítása semmiképpen sem lehet az elkövetkező évek feladata. E Program a közelebbi jövő teendőire összpontosít, ezzel egyúttal térbeli-időbeli prioritásokat is megfogalmaz. A feladatok pontos időtávlátát, egyértelmű ütemezését azonban nem tartalmazza. Ennek az oka nem csak az, hogy a Program készítésének időpontjában Kőbánya önkormányzatának és a kerületben tevékenykedő fejlesztőknek a lehetőségei komolyan elbizonytalanodtak. Ugyanennyire fontos az is, hogy a Koncepció elkészülte utáni rövid időszak alatt is számos olyan új körülmény merült fel, ami miatt egyes témákban a feladatokat távolabbi időkre kellett átutalni, más témák esetében pedig – éppen ellenkezőleg – a feladatok napi sürgősségére kellett felhívni a figyelmet. Szakértői anyagról lévén szó, a felelősök megnevezése sem lehetett a munka feladata. Több helyen kitér azonban arra, hogy az önkormányzati „fejlesztés-menedzsmentben” új, hatékonyabb formák alkalmazása lesz szükséges.

Bár e Program időtávja viszonylag rövid, mégsem térhet ki a Kerület valamennyi aktuális, kisebb költségigényű fejlesztési feladatának taglalására, azokra, amelyeket a szűkös források mellett a fejlesztési költségvetés magas arányban tartalmaz, és amelyek az egyes ágazatok számára alapvetően fontosak. A szakértők számára adott megbízásnak megfelelően a Koncepcióban legfontosabb ítélt, nagyobb léptékű fejlesztési feladatokra tér csak ki, azokra, amelyek megvalósítása, de legalább megfelelő előkészítése Kőbánya egészének fejlődése, a városon belüli „imázsának” javítása szempontjából elsődleges. E „zászlóshajó” jellegű feladatok egy része a Főváros programjaiban (pl. Podmaniczky Program) is szerepel, jelentős arányban építéssel, a közlekedési helyzet és a települési környezet javításával függnek össze, így e Programban – növekvő fontosságuk elismerése mellett – a „nem fizikai jellegű” fejlesztési témák egy jó része háttérbe szorult.

Már a Koncepció is jelezte, hogy Kőbánya helyzete, fejlesztési lehetőségei nagymértékben függnek külső tényezőktől. Az elmúlt néhány évben ez főként a magán fejlesztéseknek (lakás, intézmény, szolgáltatások) a kerület értékeire támaszkodó – szinte váratlan – megjelenésében jelentkezett. Erre az elkövetkező években kevésbé lehet számítani, ugyanakkor számos egyéb „külső meghatározó” tényező határozottan érvényesülni fog. Ezek részben az Európai Unió támogatási programjainak prioritásaival függnek össze, amiket a hazai programok (szociális, képzési, munkahely-teremtési, fenntartható közlekedés stb.) is követnek. Egy másik részük a Főváros fejlesztéspolitikájával és folyó fejlesztési tevékenységeivel kapcsolatos. A központi régióba érkező európai források várható csökkenése miatt a nagy infrastrukturális beruházások (hídfelújítások, 4-es metró, szennyvíztisztító, szennyvíz-fogyújtó stb.) minél hamarabb kezdése, megvalósítása jogos érdek, de eközben a város „presztízs” jellegű programokat (pl. a „Budapest Szíve” program) is indít. Eközben több, eddig kiemeltnek tekintett fővárosi fejlesztő tevékenység (mint például a belső területi város-rehabilitáció eddigi „bontásos” gyakorlata) ellehetetlenülni látszik.

A Program előkészítése során a szakértők megkísérelték e külső tényezőket a lehetséges mértékben figyelembe venni. Különösen a közlekedési fejlesztések (ezen belül kiemelten a kerékpáros közlekedés) fővárosi prioritásaival, korlátaival kapcsolatban folytattak szakértői konzultációkat. Beépítették a Programba a magán fejlesztő szektorral való együttműködés javítására vonatkozó szakértői véleményeket, megvizsgálták a fejlesztések közcélú menedzsmentjét segítő újabb településrendezési jogszabályi helyeket. Megkeresték a különböző orszá-

gos és regionális pályázatok előkészítését végző szakembereket és – nem utolsósorban – értékelték a Kerület önkormányzatának várható gazdasági helyzetét és annak következményeit.

Az Intézkedési Program készítésével nagyjából egy időben készült, majd elfogadást nyert a Kerület Integrált Városfejlesztési Stratégiája (IVS), ami számos témában határozottan támaszkodik a Kerületfejlesztési Konceptióra. Az IVS ugyanakkor a kerület stratégiai célrendszerét a Konceptiónál „tágabb” összefüggésben fogalmazza meg (15-20 évre átfogó célok, 7-8 évre középtávú célok), ezek között – illetve az öt középtávú célon belül – azonban nem határoz meg prioritásokat. A Stratégia közvetlenebb feladatára tekintettel nyolc lehetséges akcióterületet jelöl ki, amelyek közül a Kerület e Program készítése idején egy akcióterületi pályázatot készített elő (Újhegyi sétány). Az akcióterületek (Népliget, Korponai úti átjáró, Hungexpo, Örs vezér tere, Éles sarok, Mázsa tér – Liget tér, Kőér utcai átjáró, Újhegy) meg-egyeznek a Konceptióban is elsődleges fontosságúnak ítélt fejlesztésekkel. E lehetséges akcióterületek kerületrészekhez kötött lehatárolása megtörtént (egy meglehetősen régi térkép alkalmazása miatt azonban nem mindig a legelőnyösebb módon, pl. Örs vezér tere), majd az IVS ezek alá rendezte el a fejlesztési feladatokat.

Az IVS ugyanakkor a Kerület rövidebb távú fejlesztési feladatai tekintetében kevésbé segítette az Intézkedési Program kidolgozását. Ennek fő oka az, hogy a csak hosszabb távon megvalósítható stratégiai jelentőségű programokat a rövidebb távú, napi feladatokkal (pl. iskola-felújítás, emlékhely kialakítása) kerületrészenként jelentőségük súlyozása nélkül tartalmazza. Részletes elemzést ad ugyanakkor a kerület önkormányzat jelenlegi szervezeti felépítéséről, a szervezeti egységek hatásköréről, az IVS kialakítása során létrejött partnerségi kapcsolatokról, kiemelten arról, hogy az Stratégia megvalósítását, menedzsmentjét, monitoring feladatait milyen összetételű kerületi szervezeti formák (Integrált Városfejlesztési Tanácsadó Testület, Integrált Városfejlesztési csoport, IVS Szakmai Egyeztető Munkacsoport) láthatják el.

Ezen Intézkedési Program szakértői ugyanakkor – más kerületekben<sup>1</sup> szerzett tapasztalataik alapján is – úgy látják, hogy a Konceptió (és az IVS) programjainak megvalósításához nem elégséges a „belső”, önkormányzati, hivatali koordináció szervezetségének növelése. A rendkívül összetett közlekedési, központfejlesztési, szabadidős és hasonló programok nem menedzselhetők (csak) az önkormányzati bizottságok és az – IVS által javasolt – kerületi „szuperszervezetek” által. Bár e téren a Kerület tapasztalatai nem egyértelműek, szükséges helyi fejlesztő vállalat létrehozása, mert a kerületi fejlesztés önkormányzati irányítása és a „projekt-menedzsment” igen eltérő feladatokat jelent és kompetenciákat igényel.<sup>2</sup> Fejlesztő vállalat létrehozását akcióterületi program lebonyolítására az IVS miniszteri szintű szabályozása elő is írja.

Mindezek eredményeként egy látszólag kiegyensúlyozatlan anyag állt össze. A Program a Kerület két „presztízs” értékű fejlesztésével (Mázsa tér és S1 projekt) kapcsolatos teendőket nagy részletességgel tárgyalja. Ezek mihamarabbi sikeres megvalósulása Kőbánya számára alapvetően fontos, annak ellenére is, hogy a projektek jelenlegi helyzete több okból is problematikus. Részletesen foglalkozik az Intézkedési Program több kerületi közúthálózat fejlesztési előkészítésével, ezek megvalósulása azonban nagymértékben függ a Főváros terveitől. Nagyobb terjedelemben tárgyalja a fenntartható közlekedési formák (közcélu közle-

---

<sup>1</sup> Például a VII. kerületben, a Belső-Erzsébetvárosi rehabilitációval összefüggésben, ahol nem működik fejlesztő, rehabilitációs vállalat.

<sup>2</sup> A Program kerületi egyeztetései során is világossá vált, hogy míg egy viszonylag egyszerűbb, önálló projekt (mint egy kerékpárút megépítése) még jórészt menedzselhető önkormányzati, hivatali körben, egy komolyabb EU forrást is felhasználó pályázat elnyerése esetén már a szükséges adminisztráció is meghaladhatja a hivatal kapacitását.

kedés, kerékpáros közlekedés) fejlesztési kérdéseit, mert azok egyaránt európai, országos, fővárosi és kerületi érdeket képviselnek – és amikre várhatóan források is nyerhetők.

A Programot előkészítő szakértők szívesen azt is leírták volna, ami egy előzetes konzultáción elhangzott: a fejlesztési költségvetés növekvő arányát kell a Kerület egészére előnyösen ható „nagy projektekre” fordítani. Ezen írás befejezéséhez közeli időpontban azonban nagyon is lehetséges, hogy fontosabb az a figyelmeztetés, hogy a Kerület működési feltételeinek biztosítása, javítása elsőrendű feladat. Azért is, mert a lakosság elsősorban azt méltányolja. Emiatt e Program – szemben a Konceptió közép- és nagytávú szemléletével – nagyobb arányban fogalmaz meg olyan rövidebb távú fejlesztési programokat és intézkedéseket, amelyek az elkövetkező évek várható nehézségei közepette is javíthatják a lakosság közérzetét.

Locsmándi Gábor építész, várostervező

Pinke György közgazda

Kutsch Zoltán közgazda, projekt-menedzser

# 1. A GAZDASÁGI KÖRNYEZET VÁRHTÓ ALAKULÁSA<sup>3</sup>

## 1.1 Makrogazdasági környezet várható alakulása

A 2006. év közepétől a Kormány intézkedései által megkezdett költségvetési konszolidáció hatására 2007-ben a gazdasági növekedés lelassult. Ez elsősorban az állami ágazatokban (közigazgatás, oktatás, egészségügy) meghozott megszorító intézkedések és az állam beruházási kiadásainak visszafogása miatt következett be.

2008. második negyedétől ugyanakkor a nemzetközi pénzügyi, gazdasági és konjunkturális helyzet egyértelműen kedvezőtlenebbé vált. Az amerikai jelzálogpiacról kiindult hitelezési válság áterjedt az egész világgazdaságra, amelyeknek a pénzpiacokra, a nemzetközi kereskedelmi folyamatokra vonatkozó rövid- és középtávú következményei pontosan még nem mérhetőek fel. Az eurózóna makrogazdasági adatai (ipari termelés, kiskereskedelmi értékesítés, fogyasztás, beruházás) a növekedés lassulását és a gazdasági folyamatok tartós gyengeségét jelzik.

2008. év szeptemberétől a válság a világ piacain is, így Magyarországon is, egyre erőteljesebben jelentkezik, hatása már a világgazdaság egészének növekedését is negatívan érinti. A folyamatnak az amerikai és az európai állami beavatkozások un. „bankmentő akciók” sem tudtak egyelőre gátat szabni, mivel azok válságkezelő hatásait erőteljesen fékezik a piaci szereplők recessziós félelmei. A jelen anyag megírása időpontjában nyilvánosságra hozott statisztikai adatok is az ipari termelés jelentős visszaesését támasztják alá, amit gyors ütemben követ majd a kereslet és a fogyasztás mért adatainak kedvezőtlen alakulása is. Várhatóan a gazdasági indikátorok a legfejlettebb országokban éppúgy, mint Magyarországon is kedvezőtlenebbül alakulnak, mint a jelenleg ismert – a bruttó nemzeti össztermék 6%-os visszaesése – várakozások.

Mindezek alapján arra kell felkészülni, hogy a pénzügyi rendszer oldaláról kiinduló gazdasági válság problémáinak megoldása hosszabb időt vesz igénybe, és ebben az akár több évig is eltartó periódusban a növekedés erőteljes lassulásával, a kereslet visszaesésével, növekvő munkanélküliséggel, szűkülő hitelfelvételi lehetőséggel kell számolni a világgazdaságban, így Magyarországon is. Vitathatatlan, hogy a globális válság hatásai **az önkormányzati gazdálkodást, fejlesztést is érintik**. A pénzügyi-gazdasági világgazdasági válság időhossza és teljes körű hatásai a jelen intézkedési terv készítésének idejében még nem felmérhetőek. Ezért azt javasoljuk, hogy Kőbánya Önkormányzata a jelen intézkedési tervet **folyamatosan vizsgál-tassa felül és egészítse ki**, egy un. „rugalmas” programot alakítson ki.

## 1.2 A helyi önkormányzat és az állami költségvetés várható kapcsolata

### 1.2.1 Lakástámogatások

A lakástámogatások az állami lakáspolitikai célkitűzések megvalósulását szolgálják, azonban a helyi önkormányzatok területén valósulnak meg, így azok fejlődését közvetlenül érintik, társadalompolitikai és gazdaságpolitikai célokat egyaránt szolgál. Továbbá jelentősen kapcsolódik az önkormányzati infrastruktúra fejlesztési terveihez. A családok lakáskörülményeinek javulása nemcsak a polgárok életminőségét határozza meg, de a lakásépítések és lakásfelújítások – többek között – élénkítik az építőipari termelést, kedvezően befolyásolják az ingatlanpiaci folyamatokat és új munkahelyeket is teremtenek. Bizonyosan jelezhető, hogy

---

<sup>3</sup> Az Intézkedési program e fejezete a 2008. év végi helyzet alapján készült, a gazdasági világválság és az újabb országos gazdaságpolitikai döntések kerületre gyakorolt hatásainak elemzését nem tartalmazza, de utal egyes várható következményekre.

a magánszférában a lakásépítés és felújítás jelentős visszaesése várható, amit a Bajnai Kormány által bejelentett intézkedések – állami kamattámogatás, szociálpolitikai támogatás megszüntetése – tovább erősítenek.

A 2009. évben a támogatott lakásépítési és vásárlási hitelállomány csökkenése várható. Továbbra is fennmarad a 2005-ben a fészekrakó program keretében bevezetésre került a fiatalok lakáshiteleinek állami kezességvállalása, valamint a közsféra munkavállalói által felvett vásárlási, építési célú lakáskölcsönök állami kezességvállalása. A szociálisan rászorult családok lakbértámogatásban részesülnek a helyi önkormányzatokon keresztül, amely továbbra is önálló előirányzatot képez a Nemzeti költségvetésben.

### **1.2.2 A helyi önkormányzatok támogatása**

A helyi önkormányzatok – beleértve a helyi kisebbségi önkormányzatokat, valamint a többcélú kistérségi társulásokat is – 2009-ben hitel források nélkül várhatóan közel 3500 milliárd forinttal gazdálkodnak. Ehhez a központi költségvetés – állami támogatás és átengedett személyi jövedelemadó révén – 1427 milliárd forintot tervez biztosítani.

Az EU és fejezeti támogatások – ez utóbbiba beleértve a társfinanszírozást is 312 milliárd forinttal bővítik az önkormányzatok egyébiránt szűkös lehetőségeit, ebből fejlesztési célú 270 milliárd forint.

A Kormány 2,5 milliárd forinttal, 17,6 milliárd forintra tervezi megemelni a rászoruló önkormányzatok számára az **EU Önerő Alap éves forrását**, annak érdekében, hogy a saját forrás hiánya ne legyen akadálya az EU támogatásban részesülő beruházások megvalósításának.

A szociális segélyezés és közmunka tervezett új rendszere megteremtheti a lehetőségét, hogy a korábbiakhoz képest megnégyszereződjön – meghaladja éves szinten a 60 000 főt – a segélyezés helyett közfoglalkoztatásban résztvevők száma. A Kormány javaslata pénzügyi ösztönzéssel tervezi segíteni, hogy az érintett állampolgárok és a helyi önkormányzatok egyaránt érdekeltnek legyenek a segély munkával való kiváltásában. A tervek szerint a Munkaerőpiaci Alapból átcsoportosítanak pénzeszközöket a program megvalósulására.

A Kormány 2009-ben indítja az „Új Tudás - Műveltség Mindenkinék” programot, melynek középpontjában az esélyteremtés áll. A tervezet szerint a Kormány e komplex program önkormányzati körben megvalósuló részét célzott forrásokkal tervezi elősegíteni:

- az előadó-művészeti intézmények működési feltételeinek javítását,
- a védőnői, a bölcsődei, az óvodai hálózat fejlesztését,
- a halmozottan hátrányos helyzetű gyermekek szüleinek érdekeltségét gyermekeik rendszeres óvodáztatásában,
- a pedagógus pálya fontosságának elismerését, amely ebben a körben további reálbér növekedést eredményezhet.

Ez utóbbi magában foglalja

- a halmozottan hátrányos helyzetű gyerekek oktatóinak, és a sajátos nevelési igényű gyerekekkel foglalkozó gyógypedagógusok ösztönzését, valamint
- az osztályfőnökök jobb anyagi megbecsülését.

A „Legyen jobb a gyerekeknek” program keretében – a gyerekszegénység elleni küzdelemben, az SZJA 1%-ából tett felajánlásokból – a költségvetés garanciát vállal arra, hogy az eddigi 1 hónap helyett már 2 hónapig szerveződjön a rászorult gyerekek nyári étkeztetése.

Folytatódik a rászoruló általános iskolai tanulók felmenő rendszerű ingyenes étkeztetése, 2009-től már a 6. osztályosokkal. A társult feladatellátás továbbra is speciális ösztönzésben részesül.

### **1.2.3 Az elkülönített állami pénzalapok támogatási céljainak hatása**

A tervek szerint többek között pályakezdő, roma, hátrányos helyzetű munkanélküliek számára foglalkoztatási programokat támogat a Munkaerőpiaci Alap. A korábbi évekhez hasonlóan az Alap 2009-ben is biztosít forrást a Társadalmi Megújulás Operatív Program hazai társfinanszírozása céljára a „Foglalkoztathatóság EU-s társfinanszírozása” alcímen. **Közmunka céljára is ad át pénzeszközt az Alap.**

A Kormány javaslata szerint folytatódnak az ún. „egycsatornás finanszírozással” megvalósuló TÁMOP programok. A konstrukció esetében az Alap előfinanszírozóként működik, és a kifizetésekhez szükséges forráshoz az intézmények az Alap jelenlegi pénzellátási rendszerén keresztül jutnak hozzá. A foglalkoztatáshoz kapcsolódó járulékkedvezmény javaslata tartalmazza a pályakezdő fiatalok START-kártyával történő foglalkoztatása után járó kedvezményt. A START-kártyával várhatóan 20-25 ezer fő foglalkoztatása valósul meg havonta. A szakképzési és felnőttképzési támogatásokból a jogszabályban meghatározott szakképzési célú feladatok megvalósítására, az iskolarendszeren kívüli felnőttképzési célok támogatására kerülhet sor. A tervezett rehabilitációs célú munkahelyteremtő támogatás a megváltozott munkaképességű személyek foglalkoztatását biztosító munkahelyek számának növelésére célozza. A passzív kiadások közül álláskeresési támogatásként az álláskeresési járadékot és az álláskeresési segélyt javasolja a Kormány. A tervezet szerint álláskeresési járadékban havonta átlagosan 96,4 ezer fő, az álláskeresési segélyben pedig havonta 40,9 ezer fő részesül. A vállalkozói járadék összege havonta 2,5 ezer fő munkanélkülivé vált vállalkozó ellátását biztosíthatja. Bérgarancia kifizetések jogcímen is képez forrás az Alap. A Munkaerőpiaci Alap összesen 153,8 milliárd forint befizetést teljesít a központi költségvetésbe. A közcélú munkavégzés járuléktartalékként további többletforrást szándékoznak elkülöníteni, amelynek felhasználására a közcélú munkavégzés kiadásainak 2009. év folyamán megállapításra kerülő várható éves összegének mértékétől függően kerül sor.

A Nemzeti Kulturális Alapból a nemzeti és az egyetemes értékek létrehozásának, megőrzésének, valamint a határon túli terjesztésének támogatása történik. Az Alap kiadásainak nagyságát a 2009. évi kulturális járulékbévetel összege határozza meg.

A Kutatási és Technológiai Innovációs Alapból a támogatás nyújtása döntően nyílt pályázati rendszerben történik. Az Alap átfogó célja a 2009-2012. évig terjedő időszakban a tudományos és technológiai ismeretek fejlesztésének támogatása, a globális piacon versenyképes termékek és szolgáltatások kifejlesztésének segítése magyar innovatív vállalkozásokban, valamint a nemzetközi együttműködések erősítése. Az Alapból finanszírozott támogatási programokban továbbra is kiemelt prioritást kap a vállalkozások K+F tevékenységének támogatása.

## **1.3 A 2007-2013 közötti uniós pénzügyi kerettervhez kapcsolódó támogatások**

Az uniós pénzügyi kerettervhez kapcsolódó támogatások területén a pénzügyi-gazdasági válság hatásainak csillapítása céljából alapvető változások várhatók a jelenleg érvényben lévő programhoz képest.

Az Önkormányzat két pályázatfigyelő céget foglalkoztat. Információnk szerint rendelkezésére állnak az önkormányzati fejlesztést, működést támogató pályázatok információs anyagai, sőt a

várhatóan megjelenő pályázatok is. Az Önkormányzat EU forrásokat lehetőség szerint igénybevevő intézkedései megfontoltak és előrelátóak lehetnek.

#### 1.4 Kőbánya Önkormányzata fejlesztési forráshelyzetének alakulása

Budapest X. kerülete Kőbánya Önkormányzata jövője gazdasági szempontból (mind a központi költségvetés, mind belső vagyoni tartalékai, mind potenciális működési kiadásai és bevételei szempontjából) objektíven behatárolt, a költségvetési és pénzügyi egyensúly fenntartása számos alapvető érdeket érintő (több esetben népszerűtlen) döntéseket és következetes költségvetési intézkedési magatartást igényel. Bár a Kerület a 2008. évre sikeres, de törekeny egyensúlyi költségvetést fogadott el, – viszonylag szűk mozgásterén belül – optimális esetben a 2009. évben kerülhetnek a reálfolyamatokat és a felhalmozási forrásokat is tekintve egyensúlyba a forrásai és a kötelező tevékenység elvégzését fedező kiadásai.

Az önkormányzatok bevételeinek meghatározó részét (összegeben és jogcímenként is) az országgyűlés által elfogadott mindenkori éves költségvetési törvény determinálja. A 2009. évi költségvetés számadatait elemezve látható, hogy az csaknem minden területen a rövid távú államháztartási hiány csökkentésének van alárendelve. Ez a körülmény ráadásul az elkövetkezendő években állandósulhat, tekintettel arra, hogy a jelenlegi Költségvetési Törvény 2010-ig szóló kitekintésében az önkormányzati rendszer bevételei állami támogatást illető részének folyamatos csökkenésével számol.

Az államháztartási szerepvállalásnál **az állami működési funkciókra** fordított kiadások a 2007-2010 évi időszak folyamán fokozatosan csökkennek, ami a takarékos állam megvalósításának célkitűzését igyekszik alátámasztani. Ennek alapján csökken a közszférában foglalkoztatottak létszáma. A helyi önkormányzatok kistérségi és regionális együttműködését, feladataik kisebb létszámmal, kisebb költséggel és nagyobb hatékonysággal történő ellátását pénzügyi eszközökkel ösztönzi, illetve tervezi a Kormány.

Az **oktatásban** – a költségvetési tervezés szerint – tovább folytatódik a felsőoktatás reformja mind szerkezeti, mind minőségi értelemben. Végbemegy az alapfokú oktatás racionalizálása, átstrukturálása. Kérdés, hogy az alapfokú oktatás racionalizálása, átstrukturálása, mennyiben érinti az önkormányzatok gazdálkodását?

A 2006-2013. évi önkormányzati forrásszabályozásban továbbra is jelentős arányt fognak képviselni a normatív állami hozzájárulások és az SZJA visszajuttatások bevételi összegei, amelyek azonban az elmúlt időszak tapasztalatai szerint nehezen tervezhetők.

Az önkormányzat fenntartásában működő intézmények (iskola, óvoda, könyvtár, közművelődés fogorvosi szolgálat, idősek ellátása stb.) szakmailag jó színvonalú működésének biztosítása tovább nehezedik.

Az állami finanszírozás jellegének és mértékének változása és az (az érzékeny területeken fokozottan jelentkező) infláció leértékeli a nominálértékben számított, amúgy is csökkenő állami támogatási és saját bevételt, míg a fenntartási és működtetési költségek folyamatosan emelkednek.

Ugyan várhatóan a kerület népessége nem csökken, azonban az országos tendencia szerint az óvodás- és iskoláskorú gyermeklétszám egyre kevesebb, ezzel arányosan nőnek a fajlagos intézmény-fenntartási költségek. A kerület minden hatékony intézkedést megtesz az egyensúly kialakítására (pl. az intézmények felújítására jelentős fejlesztési összeget fordított, a nyílászáró szerkezeteket lecserélte és új takarékos világító testeket építtetett be). Az intézmények karbantartását átvette a szakmailag felkészültebb Vagyonkezelő társasága GAMESZ-től. Az átszervezés következményei által az önkormányzati adminisztratív feladatok jelen-

tősen megnövekedtek, amelyek zökkenőmentes ellátása a pénzügyi szervezet megerősítését indokolja.

A kormányzat a helyi adó növelésére ösztönzi az önkormányzatokat. Kőbánya Önkormányzatának az adó mértékét a helyi sajátosságokhoz, az önkormányzat gazdálkodási követelményeihez és az adóalanyok teherviselő képességéhez igazodóan kell megállapítani. Kőbánya Önkormányzata az elmúlt két évben jelentős kiigazítást (emelést) hajtott végre a bérleti díjak tekintetében, amely területek és intézmények esetében indokolt volt, megvonta a bérleti díjhoz való hozzájárulását. Így e területen további tartalékkal a közeljövőben nem lehet számolni.

A törvényi szabályozással párhuzamosan fontossá válik az önkormányzati adóstruktúra újragondolása, a helyi viszonyokra történő kölcsönösen előnyös adaptálása. Az önkormányzat az egyenletes és teherviselés-arányos adóterhelés szempontjából továbbra sem tervezi a kommunális adó és a lakossági építményadó bevezetését.

A rendelkezésre álló összes forrás tekintetében megnövekszik az EU-s és központi (címzett és céltámogatás) pályázatok alapján elérhető források aránya. Ezért elkerülhetetlen szükség-szerűség, hogy a pályázatokon való részvételt alátámasztó cselekvések (pályázatfigyelés, előkészítés, önrész elkülönítése stb.) tervszerűvé váljon, valamint a pályázatok szakmai és technikai előkészítése, koordinációja minőségileg növekedjen (szakmai kitekintés, változatok elkészítése, megfelelő informatikai műszaki háttér).

## **1.5 Mozgástér az önkormányzati feladatok tükrében**

Kőbánya jövője ugyan sok szempontból meghatározott, azonban a jelenlegi vezetés az Önkormányzat szűk mozgástere ellenére a következő évtizedben a kerület életében történő változások élére állhat és annak aktív alakítójaként mind a kerület fejlesztése, mind gazdasági és kulturális, mind társadalmi szempontból „katalizátor” szerepet tölthet be.

Egyik oldalról a külső adottságok, mint Kőbánya fekvése, több száz éves történelmi hagyományai. Másik oldalról a belső determinációk, mint az Önkormányzat nehéz költségvetési helyzete, ingatlan vagyonának folyamatos csökkenése, a megmaradók állagának romlása, lakásállományának szétszórtsága. Nem ismételjük, a városfejlesztési koncepcióban a kérdésekre részletesen kitértünk. Ugyanakkor, amennyiben az Önkormányzat a jelenlegi egyensúlyi költségvetési koncepciót következetesen betartja, a koncepcióban kirajzolódó stratégiai gondolkodás megléte megadják a lehetőséget a fenntartható fejlődésre.

Figyelemmel a következő évtizedre – a jól ismert tradíciókra és adottságokra – a Kormányzat és a Főváros döntéseire, komoly változások előkészítése és megvalósítása elsősorban a helyi önkormányzat munkáján, valamint az interaktív stratégiáján és taktikáján múlik. Mind a szolgáltató szektor, mind a gazdasági szektor jövőbeni átalakulása meghatározzák az önkormányzat jelenben megfogalmazható koncepcióit, de egyben stratégiai irányt is kijelöl, amelyhez alkalmazkodni kell.

E tekintetben – az Intézkedési Terv mentén – a Képviselő-testületnek egyetlen kérdésre kell megtalálni a választ. Miszerint: Kőbánya Önkormányzata – ezeket a folyamatokat felismerve, saját eszközeivel irányítva – milyen szerepet tölthet be ezek élén és hogyan tud a jövő alakítójává válni, valamint az önmaga által felvállalt koncepciót betartani, a generált folyamatokat talán felgyorsítani, az itt élők, az itt vállalkozók, és az ideérkezők igényeit maximálisan kielégíteni.

Az utóbbi évekre jellemző, hogy az inflációnál nagyobb mértékű visszaesés tapasztalható az önkormányzati feladatok ellátására szánt állami források terén, míg az önkormányzat kötelező és nem kötelező feladatainak ellátási költségei, különös tekintettel a közüzemi és karbantartási



költségek tekintetében – az átlagos inflációs rátánál nagyobb mértékben nőnek. A Intézkedési Terv prioritásnak tekinti a kötelező önkormányzati feladatok teljesítését, a jogkövető magatartást, minden közvetlenül és közvetett módon vonatkozó jogszabály betartását, azonban a folyamatosan szűkülő források miatt a nem kötelező feladatok körét és ellátását a programalkotás során javaslatunk, csak olyan mértékben támogatja, amennyiben azok – a felhalmozási források nélkül számba véve - a költségvetési egyensúly fenntartásával finanszírozhatók.

Leszögezhetjük, hogy a kibontakozott gazdasági-pénzügyi világválság szűkíteni fogja az Önkormányzat belső és külső forrásait, így a rendelkezésre álló lehetőségeket kell minél hatékonyabban kihasználnia. A kerületben élő polgárok életminőségét és közérzetét pozitívan nemcsak a fejlesztések, hanem környezetük rendezettsége, ügyeik elintézése, az Önkormányzat és a Polgármesteri Hivatal hatékony működése is befolyásolja.

A város fenntartható fejlődése, jövedelemtermelő kapacitása szempontjából meghatározó jelentősége van a népességmegtartó képességének. Az Intézkedési Programnak elsőséget kell adnia a dinamikus, személyes boldogulásra is esélyt adó, a Kőbánya területén élők komfortérzetét javító, identitásának, érzelmi azonosulásának kialakulását elősegítő részprogramoknak.

## 2. A KIEMELT „ZÁSZLÓSHAJÓ” PROJEKTEK

### 2.1 Mázsa-Liget tér

#### Előzmények, jelenlegi helyzet

- A kilencvenes évek elején Bán Ferenc Ybl-díjas építész kapott megbízást a Mázsa téren egy olyan városépítészeti együttes felvázolására, amely Kőbánya városközpontja számára a Kőbányai út felől nagyvonalú, „jel értékű” érkezést biztosít. A terv irodaépületek együttesét tartalmazta sajátos kompozícióval („Stonehenge”: ívesen elhelyezett „kő-szerű” tornyok, tetejükön vízszintes, összekapcsoló irodaház-elemekkel).
- E vázlattevé alapján 1994-ben részletes rendezési terv készült, ami az irodaház tömegek íves elrendezését megtartotta. Újabb terv – szabályozási terv – nem készült, a részletes rendezési terv időközben hatályát veszítette. Később az önkormányzat egy fejlesztőnek eladta a területet.
- 2004 és 2006 között a terület tulajdonosa építészeti terveket készíttetett a területre, elvi építési engedély került kiadásra 2004-ben, építési engedély 2006-ban, de a három terület (Kőbányai út és Bihari út között, Bihari úttól délkeletre, Kőbányai úttól északra) közül nem mindegyik rendelkezik engedéllyel.
- Az a korábbi elképzelés, hogy az irodaház ívétől induló, sugárirányban elhelyezett lakóházak is épüljenek a területen, a tulajdonos döntése alapján lekerült a napirendről.
- Az építészeti tervek – bár a központi tervtanács számos észrevétel mellett elfogadta – a közepesnél gyengébb színvonalúak (négyzetes zárt bejárólépcső és parkolóház „dobozok” a város felől való érkezés irányában, a vasútállomásra néző íves irodaház két részre szakad a Bihari útnál). A kilencvenes évek eleji elképzelés alapvetően torzult.
- A tervek szerint szabad zöldterület nem létesülne, bár zöldtetőket tartalmaz a terv, de azokra csak az irodaházakból lehet kijutni.
- A tervek nem foglalkoznak a vasút túloldalán lévő központ-részhez való kapcsolattal, a Bihari út Kőbányai úthoz való csatlakozásánál csupán egy kisebb elzárt teresedés jön létre.
- A Kőbányai úttól északra egy szabadon álló irodaház a terv, aminek építészeti karaktere az alaprajz sokszögű formája ellenére ugyancsak szegényes.

**Összefoglalva:** a területnek nem érdeke a jelenlegi tervek *változatlan formában* való megvalósulása. A 2007-ben elfogadott Kerületfejlesztési Konceptióban leírtakkal a megoldások ellentétesek. A tulajdonos építési engedélye birtokában azonban *számolni kell azzal, hogy a házak megépülnek. Emiatt jelen program két változatot feltételez: részben vagy egészben felépül az együttes, illetve a Mázsa térre új, alapvetően más megoldások születnek.*



Az „Origo City” elnevezésű fejlesztés látványterve a Mázsa téren: a tervezett irodaházak alatti „lepényekben” balra többszintes parkolók, jobbra bevásárlóközpont. A két irodaház között a korábbi elképzelésekben szereplő acélszerkezetű hidat a villamos ürszelvényébe való belemetszés miatt a látványterv már nem tartalmazza.

#### További nagyobb léptékű tervek és elképzelések

- Régi helyi elképzelés az autóbusz végállomás legalább részben építési területté alakítása. Területére szabályozási terv áll rendelkezésre, ami szerint annak teljes területe építési terület. (A pályaudvar e terv szerint az itt létesülő épületek alá kerülhetne.) E terv sem foglalkozik a Liget és a Mázsa tér kapcsolatával.
- Kőbánya alsó megálló intermodális csomóponttá fejlesztése kerületi elképzelés (ld. Konceptió), de a vonal frekvenciájának növekedése a repülőtéri, alacsony használati értékű megálló kiépítése ellenére hosszabb távon sem várható.
- A MÁV hosszabb távú (10-15 év) elképzelései között ugyanakkor szerepel egy „központi” pályaudvar létesítése a Pongrácz úttól nyugatra fekvő vasúti delta környezetében. (Ezzel a mai főpályaudvarok, a Keleti és Nyugati pályaudvar, fejpályaudvar jellege megszűnhetne – az egyébként ideális megoldás realitása azonban egyelőre alig látszik.)
- Ha a repülőtéri gyorsvasút kiépítése komolyabban – a pár évvel ezelőtti elképzelések szerint magánerebből – felmerülne, annak vonala előnyösebb északi irányból, a szolnoki vonalat használva. (Ennek oka hasonló az előbbi pontban leírtakhoz.)

Mindezek miatt a Kőbánya alsó megálló intenzíven használt intermodális csomóponttá való átépülése a belátható jövőben nem várható. Így a Kőbánya alsó megállót érintő vasúti fejlesztések a Mázsa és Liget téri jelenlegi és a belátható időben várható építkezések szempontjából csak jelentéktelen mértékben vehetők figyelembe.

#### Egyéb tervek, elképzelések

- A Liget tér visszaállítására az autóbusz pályaudvar részbeni igénybevétele esetén, illetve a forgalmi rend jelentősebb módosításával reális lehetőség lenne.
- Kerületi szándék a Korponay út átkötése az Albertirsai útra, ami a Liget téri forgalmi rendezést befolyásolja.

- A Kőrösi Csoma sétány és a Vásárló utca közötti kicsiny „bevásárló központ” minősége, használata alapján feltételezhető hogy hosszabb távon nem marad fenn, így az épületek távlati sorsa a Liget téri fejlesztéseknél fontos befolyásoló tényező.

### **Fejlesztési cél, alternatívák**

A cél a térség olyan fejlesztése, amelynek eredményeként a város belső területeitől való érkezés pontjánál a kerület imázsát növelő olyan építkezések, forgalmi rendezés, közterület alakítások történnek, amelyek révén Kőbánya tradicionális városközpontja a Mázsa tér irányában szervesen folytatódik. Bármely ilyen célú fejlesztés része a korábbi Liget tér valamilyen formában való visszaállítása (ld. a Kerületfejlesztési Konceptiót: tér vagy „liget”).

E fejlesztési cél a Mázsa téri építési tervek megvalósulásának függvényében az alábbi változatok szerint valósulhat meg:

1. *a Mázsa téri építkezések a jelenlegi vagy ahhoz hasonló formában, részben vagy egészben megvalósulnak,*
2. *a Mázsa téri építkezéseknél lehetőség adódik a jelenleginél jelentősen kedvezőbb megoldások alkalmazására.*

A második változat bekövetkezésének esélye nyilvánvalóan kisebb. Akkor várható, ha a tulajdonos hozam-számításai alapján – tekintettel a KÖKI környezetében tervezett nagyméretű építkezésekre is – eláll a fejlesztésektől. Az együttes rendkívüli méretei<sup>4</sup> alapján jelentős civil fellépés is elképzelhető. Bár a tervek műleírásai a tömegközlekedésre való támaszkodást hangsúlyozzák, a több mint másfél ezer parkoló ide helyezése miatt jelentős gépjármű forgalom-növekedés várható. A tervekhez közlekedési hatástanulmány készült, de javasolt, hogy a Kerület – független szakértő bevonásával – újra mérje fel a fejlesztés által generált forgalom-növekedés mértékét és hatásait.

### **1. fejlesztési változat**

Ha a Mázsa téri tervezett fejlesztések jellegüket és nagyságrendjüket tekintve a mai tervek szerint valósulnak meg, a feladatokat főként a túloldalra, a Liget térre, és a térnek az új együttesel való gyalogos kapcsolatainak kiépítésére kell összpontosítani. E helyzetben a tervezett bevásárlóközpont és a Liget tér – Kőrösi Csoma sétány vonal közötti területen a gyalogos átjárókat a megnövekedett gépkocsi forgalom figyelembevételével kell kialakítani. Semmiképpen sem javasolt olyan gyalogos aluljáró építése, amely a tervezett bevásárlóközpontig (vagy az irodaházak előtti térig) „vakon”, szolgáltatások által nem szegélyezetten halad.

### **Partnerek**

E változatban az önkormányzat partnerei főként a Liget téri oldalon lévő létesítmények tulajdonosai, bérlői.

- MÁV – a vasútállomás terveivel, főként annak felújításával kapcsolatban,
- Főváros – a közlekedés-fejlesztés terén, főként a Korponai úti áttöréssel és a Mázsa téri/Liget téri csomópont korszerűsítésével kapcsolatban,
- BKV – az autóbusz végállomás sorsával kapcsolatban, valóban lehetséges-e belátható időn belül a pályaudvar egy részének egyéb célokra való felhasználása,
- tulajdonosok, bérlők – főként a Liget téri bevásárló létesítményekkel kapcsolatban, milyen távlatban maradnak fenn, van-e esély lecserélésükre.

<sup>4</sup> 47000 m2 bevásárlóközpont, 1544 férőhelyes parkoló, 9000 m2 irodaház.

## **2. fejlesztési változat**

E változatban a feladat a Mázsa téri és a Liget téri fejlesztések egységes kezelése, koordinációja, amit az önkormányzatnak kell kikényszerítenie és részben menedzselnie. Biztosítandó a két terület rész zavartalan gyalogos kapcsolata, ami olyan gyalogos aluljáróval oldandó meg, amit szolgáltatások, boltok kísérnek. Ha a Mázsa téren továbbra is terv bevásárlóközpont létesítése, az aluljárót részben annak „előtereként” kell kialakítani (ld. West End, Örs vezér tere). Elérendő, hogy a Mázsa téri fejlesztésekhez szabad közterek és zöldfelületek is kapcsolódjanak. E változatban az önkormányzatok partnerei részben egyeznek az 1. változatban leírtakkal, de természetesen a Mázsa téri tulajdonossal (tulajdonosokkal) is kiemelten számolni kell.

### **Partnerek**

- MÁV – a vasútállomás terveivel, felújításával kapcsolatban, de főként a gyalogos aluljáró megvalósíthatóságával kapcsolatban,
- BKV – az autóbusz végállomás sorsával kapcsolatban, valóban lehetséges-e belátható időn belül a pályaudvar egy részének egyéb célokra való felhasználása,
- a Mázsa téri tulajdonos(ok), akik meggyőzendők arról, hogy a területen a két terület rész intenzív kapcsolata (autóbusz pályaudvar, Körösi Csoma sétány, a három tíz emeletes épület stb.) révén gazdasági előnyökhöz is juthatnak,
- a Liget téri bevásárló létesítmények tulajdonosai, bérlői – milyen távlatban maradnak fenn a létesítmények, van-e esély lecserélésükre,
- Főváros – a közlekedés-fejlesztés terén, a Korponai úti áttöréssel és a Mázsa/Liget téri csomópont korszerűsítésével kapcsolatban, de főként egy olyan akcióterületi (rehabilitációs) programban való részvétel érdekében, ami a városközpont környezeti és funkcionális fejlesztésére irányul.

### **Első fázis: a fejlesztés előkészítése – előzetes program-alkotás**

Mindkét változatban az előkészítés nem szabályozási terv készítésével indul, azt egy részletes fejlesztési program előkészítésével ajánlatos megalapozni az alábbi módon:

- Kisebbségi megbízások alapján a kerület beépítési-építészeti vázlatterveket rendel meg (legfeljebb 3-4) a településtervezésben és építészeti tervezésben egyaránt jártas, kellően színvonalas tervezőirodától, vagy két ilyen iroda együttműködésével. A koncepcióban és a fentiekben leírt alternatívák kellő részletességű alapul szolgálhatnak a kiíráshoz és a tervezők munkájához.
- A fent felsorolt partnerek bevonásával „workshop” rendezendő, aminek során legalább azt el kell érni, hogy a közvetlenül érdekelt tulajdonosok, fejlesztők határozott véleményt nyilvánítsanak a felvázoltakról, és előzetesen nyilatkozzanak arról, hogy elképzelhetőnek tartják-e valamely változatban való részvételüket.
- Ha a workshop legalább viszonylagos sikerrel jár, azaz valamely változat realitásának esélye fennáll, de további (magán-) fejlesztők bevonása látszik szükségesnek, a workshop szélesebb ingatlanfejlesztői kör részvételével megismételendő. (A jelenlegi tulajdonosi, fejlesztői körbe újabbak is beléphetnek.)

### **Második fázis: a fejlesztés menedzsmentje – szereplők és megvalósítás**

A kerület önkormányzata számára az eddigi előkészítő munkálatok nem járnak jelentős költséggel. A fejlesztés előkészítésének további lépcsői már a fejlesztés konkrét előkészítésére

és ingatlanfejlesztési pályázatot ír ki a Mázsa/Liget téri fejlesztések további megvalósítására vonatkozóan. Két kiinduló változat mérlegelendő:

- a) az önkormányzat vagy annak egy felhatalmazott fejlesztő vállalata előkészítésére és lebonyolítására,
- b) a fejlesztési programot egy önkormányzati tulajdonú (vagy egy ún. „intézményesített PPP” jellegű) fejlesztő vállalkozás készíti el és menedzseli tovább.

A két változat közül az a) alatti látszik hatékonyabbnak, mert a területen nagyszámú érdekelt szándékainak koordinációja szükséges.<sup>5</sup>

### a) Megvalósítási változat

A javasolt ingatlanfejlesztési pályázat (tender) lebonyolítása az alábbiak szerint ajánlott:

- Az önkormányzat lehatárolja azt a területet, amelyre vonatkozóan a pályázatot ki kívánja írni, és a pályázati kiírásban megfogalmazza a területtel kapcsolatos szándékait, azokat, amiket az előkészítés korábbi fázisában már „tesztelt”. A pályázat egyértelműen ingatlanfejlesztők számára, azaz az eddigi általános gyakorlattal ellentétben első ütemben még nem szabályozási terv készítésére írandó ki.
- A pályázat első lépcsőjében a pályázók előminősítése folyik, amikor a benyújtott referenciák, a vállalkozás mérete, tőkeereje stb. alapján a pályázók körének („short list”) szűkítése történik meg.
- A következő lépcsőben a kiválasztott („bent maradt”) pályázók a korábbi előkészítő munkálatok eredményeire épülő tervpályázati kiírás alapján ingatlanfejlesztési koncepciót dolgoznak ki a javasolt funkciókra, méretekre, a funkciók térbeli csoportosítására, a telkek átalakítására vonatkozóan. E javaslataikat a pályázók tanulmánytervekkel támasztják alá, így az önkormányzat nagyobb számú reális beépítési-építészeti javaslatához is juthat.
- Ezután a kiválasztott legjobb változatok szerzőinek el kell készíteniük a területre vonatkozó szabályozási terv „előtervét”, amit az önkormányzat egybe tud vetni a hatáskörében lévő rendezési eszközrendszerrel (településszerkezeti terv, helyi építési szabályzat). „Végleges” terv ekkor még nem szükséges, a rendelkezésre álló rendezési dokumentumok alapján a helyi szakemberek (főépítész, megfelelő szakértőkkel rendelkező bizottságok stb.) el tudják dönteni, hogy a majdani kötelező egyeztetési eljárások során a terv „megáll-e”.
- Ezután történik meg a nyertes kiválasztása, akivel majd *megköt*i az önkormányzat a *településrendezési szerződést*. E szerződésben mindenfajta – kölcsönös – elkötelezettség rögzítésre kerül. Ha a pályázati területen önkormányzati ingatlan is van, a szerződésnek azt kell tartalmaznia, hogy az – a pályázat eredményeként – kikerül a szabadon elidegeníthető körből, annak fejlesztése a pályázat nyertesének a feladata.
- Mivel a nyertes a szerződés aláírásával kellő biztosítékot kap az önkormányzattól, saját költségén – vagy az önkormányzattal közös költségvállalásban – elkészítteti a

---

<sup>5</sup> A fejlesztői/beruházói pályázatok komoly előnye, hogy a település egyrészt maga és előzetesen határozhatja meg a „településrendezési eszközökben meghatározott cél” konkrétabb tartalmát, a célhoz tartozó részletes programot, másrészt versenyhelyzetben választhatja ki a legmegfelelőbb fejlesztőt, beruházót. Több önkormányzat is alkalmazza ezt az eszközt főként saját tulajdonban lévő ingatlanai magán beruházók általi fejlesztése érdekében, de alkalmazható nem saját tulajdonú területek esetében is. Fontos látni, hogy ez a pályázat típus nem azonos az „építészeti” jellegű tervpályázatokkal, amelyek a településrendezési témákban igen gyakran „ötletpályázatok”, hanem ténylegesen a megvalósításra irányulnak.

szabályozási tervet, egyúttal opciós szerződést köt mindazokkal a tulajdonosokkal, akiknek az ingatlanát meg kívánja vásárolni (illetve azokkal, akiket az építésbe be kíván vonni), de a végleges szerződéseket csak a szabályozási terv elfogadása után köti meg.

Az ingatlanfejlesztési pályázat főként azért lehet előnyös a település számára, mert

- nagyobb számú alternatíva értékelésére lehet képes, nem egy, vagy néhány „érdeklődést mutató” fejlesztővel folytat bizonytalan kimenetelű tárgyalásokat,
- olyan „kötelező” érvényű szabályozási tervet fogad el, ami fejlesztési szempontból is kellően megalapozott,
- ha már a pályázati kiírásban rögzítésre kerül, hogy az önkormányzat kellő súlyt helyez a magas színvonalú funkcionális, építészeti és környezeti megoldásokra, várható, hogy a pályázók az azokat biztosítani képes tervezőkkel „vonulnak fel.”<sup>6</sup>

Biztosítani kell természetesen a pályázati zsűri megfelelő összetételét mind szakmai mind önkormányzati oldalról. Különösen a pályázati folyamat középső fázisaiban ajánlott, hogy az elbírálás nyílt legyen, azaz a pályázók jelen lehessen legalább addig, míg a többiek javaslataikat bemutatják.

## **b) Megvalósítási változat**

Nem zárható ki természetesen, hogy az előkészítés majd megvalósítás szervezését egy, a kerület által felhatalmazott önkormányzati fejlesztő vállalat végzi, ami a kerület költségvetésére dolgozik. (A Kerület Integrált Városfejlesztési Stratégiájában (IVS) foglalt akcióterületi programok menedzselésére az önkormányzatnak létre is kell hoznia kerületi fejlesztő vállalatot.) Ha annak megfelelő képzettségű (ingatlanfejlesztő, építész, településtervező) szakgárdája van, megfelelő önkormányzati kontroll mellett legalább az ingatlanfejlesztési pályázat lebonyolításáig felvállalhatja az előkészítés munkálatait. Ha ingatlanfejlesztési tender sikeres, annak lebonyolítása után a vállalat a kerület döntése alapján természetesen átadja a menedzsment feladatait a pályázat nyertesének. Olyan önkormányzati döntés is születhet, hogy a vállalat a nyertes fejlesztővel kötött szerződés alapján meghatározott – önkormányzati érdekű – feladatok ellátására, a nyertessel kooperálva „bent marad” a projektben.<sup>7</sup>

A Mázsa/Liget téri fejlesztések teljes körű önkormányzati vállalati menedzselése is elképzelhető, de az ott kialakult helyzet miatt kérdéses, hogy a vállalat kellő hatékonysággal tudja-e képviselni az önkormányzati érdekeket.

- Létrehozható egy közös, a fejlesztőkkel közös tulajdonú, a fejlesztésbe bevitt (apportált) tulajdoni értékekkel azonos részesedési arányokkal rendelkező vegyes tulajdonú (public-private partnership jellegű) vállalkozás, amiben azonban e helyen a kerület aligha lehet többségi tulajdonos.
- Ha a kerületi vállalat ezzel szemben többségi tulajdonosként kívánja biztosítani érdekeit a vállalkozáson belül, fel (vissza) kellene vásárolni jelentős ingatlanokat, amire aligha képes, s aminek előnyeit az eddigi tapasztalatok sem igazolták eléggé.

---

<sup>6</sup> Általános tapasztalat, hogy a városépítészeti jellegű (építészek és településtervezők számára kiírt) tervpályázatok a legmondosabb előkészítés mellett is csak olyan „ötletpályázatokként” működnek, amikben a megvalósíthatóság szempontjai háttérbe szorulnak.

<sup>7</sup> A két legjelentősebb budapesti (rehabilitációs) fejlesztő vállalat ilyen módon működik. A ferencvárosi SEM IX. Zrt. a tendereket egyedi telkek, telekcsoportok eladásával kapcsolatban bonyolítja le, a józsefvárosi RÉV 8 Zrt. a Corvin Sétány pályázaton fejlesztővel kötött szerződés alapján lát el önkormányzati feladatokat (például a bontásra kerülő bérházak lakónak „kivásárlását”).

Fentiek alapján a Program úgy foglal állást, hogy a Mázsa-Liget téri fejlesztés esetében az ingatlanfejlesztési pályázatra épülő menedzsment részesítendő előnyben.<sup>8</sup>

### **A szabályozási terv tartalma és tervezői**

A fent leírt előkészítési és megvalósítási lépések után – amennyiben településrendezési szerződés jön létre, az abban foglaltaknak megfelelően – el kell készíttetni a terület(ek)re vonatkozó szabályozási tervet.

- Ha a második fejlesztési változat lehetősége fennáll, tehát a Mázsa téri fejlesztések a jelenlegi tervektől eltérően valósulhatnak meg, és az ingatlanfejlesztési tender is sikeres volt, a BVKSZ szerinti „speciális” szabályozási terv készítenendő el. Ennek tervnek az általában szokásosnál jelentősen nagyobb részletességgel és pontossággal kell meghatározni az építési helyeket és az egyéb építési előírásokat, kötelezettségeket, azaz mintegy a beépítési/építészeti elképzelések végleges rögzítését kell tartalmaznia.
- A településrendezési szerződésben azt is rögzíteni kell, hogy a nyertes pályázó által alkalmazott településrendezők és építészek a tervek véglegesítésében részt vesznek. Mind a tervek nagyfokú részletezettsége, mind a tervezők változatlansága egyfajta minőség-biztosítás is. A tervezők bevonására való szerződési kötelezés elfogadható, hiszen a nyertes fejlesztő partnereiként működtek, és elképzeléseiket a Kerület elfogadta.

Kérdés marad mindezek után, hogy milyen finanszírozásban, mikor és milyen tartalommal készüljön el a területre szabályozási terv, ha az előkészítés munkálatai nem járnak sikerrel, a Mázsa téri fejlesztések a jelenlegi tervek alapján megvalósulnak, illetve ha a közelebbi jövőben a Liget téri oldalon nem reális az önkormányzat által elfogadott Kerületfejlesztési Konceptióban megfogalmazott és az e Programban tovább részletezett fejlesztési célok megvalósítása, azaz a Liget tér valamilyen formában való visszaállítása.

A Program e kérdésben úgy foglal állást, hogy *a jelenleg hatályos terveket mindenképpen módosítani kell*, mert azok csak kevésbé felelnek meg a kerület Konceptióban rögzített fejlesztési céljainak. E terv elkészíttetésének időpontját azonban úgy kell megválasztani, hogy a benne foglalt térbeli elképzelések és szabályozási elemek a majdan aktuálissá váló fejlesztési elképzeléseket megfelelően szolgálják. (Többek között: megállapodás születik a BKV-val az autóbusz pályaudvarral kapcsolatban, eldől a tőle északra álló bevásárló együttes sorsa.) Mivel a Liget téri oldalon még hosszabb távon sem reális a jelenleg hatályos tervben szereplő, az autóbusz pályaudvar teljes területét lefedő, rendkívüli méretű beruházás, nem szükséges az új terv elkészíttetésével „sietni”, e helyen jelenleg változtatási tilalom bevezetése sem ajánlott. Mivel azonban az új szabályozási tervnek elsődlegesen a Kerület érdekeit kell szolgálnia,

- a céloknak megfelelő terv és helyi szabályzat elkészíttetését legalább részben a kerületnek kell finanszíroznia,
- e szabályozási tervnek is kellően végiggondolt beépítési/építészeti és közterület alakítási elképzeléseken kell alapulnia,
- e fejlesztéssel kapcsolatban is ajánlott a korábban bemutatott eszközök (fejlesztői pályázat, településrendezési szerződés stb.) alkalmazása.

---

<sup>8</sup> A volt SKÁLA áruház környezetében a fejlesztés ilyen előkészítéssel és rendszerben folyik.



## 2.2 Az S1 projekt menedzselése

### Korábbi előkészítő munkák, elképzelések,

- Az S1 projekt koncepciójának kidolgozásával és menedzselésével a képviselőtestület a Kőbányai Vagyonkezelő Zrt.-t bízta meg, amely 2006-ban neves építésszel vázlatokat készíttetett. A projekt bekerült a Mister Interreg III/B Cadses EU-s nemzetközi „tapasztalatsere” programba kb. 33 millió forintnyi EU-s finanszírozással, illetve a megfelelő önrésszel.
- 2007 elejére tervezték a készülő megvalósítási tanulmány alapján nemzetközi befektetői tender kiírását.
- A korábbi tervek<sup>9</sup> igen jelentős volumenekkel számoltak (pl.: 2500 lakás, föld alatti bevásárlóközpont, ötezes koncertterem), a meglévő műemléki épületek felújításáról, tervezett felhasználásáról azonban kevés információ áll rendelkezésre.
- A program bekerült a Főváros középtávú fejlesztési programjába (Podmaniczky Program), de az egyéb budapesti programokkal való versenyben az esélyei bizonytalanok.
- A kerület 2007-ben elfogadott Kerületfejlesztési Koncepciója előkészítő, „bevezető” hasznosítást javasolt („Dréherland” projekt), de kevésbé hangsúlyozta a kerületközpont felé eső területek fejlesztésének, a megközelítés javításának szükségességét, mint az S1 projekt megvalósíthatóságának egyik alapvető feltételét.

### Fő adatok, jelenlegi elképzelések<sup>10</sup>, tervek

- A projekt mintegy 20 hektárnyi (200 000 m<sup>2</sup>) területre vonatkozik két ún. „magterülettel”. Ezek: a volt Dréher sörgyár és a volt csokoládégyár területe, előbbi önkormányzati tulajdonban, utóbbi magántulajdonban van. E két területhez a kerületközpont irányában nagyméretű, jórészt elhanyagolt terület csatlakozik
- A teljes területre mintegy 205 ezer m<sup>2</sup> szintfelület tervezett, amiből 175 ezer m<sup>2</sup> (kb. 85 %) a lakás (1,1 - 1,2 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> szintterületi sűrűség, az érvényes szabályozási terv ugyanakkor 2,7 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> szintfelületi mutatóval számol – pontosan nem tudható méretű területen).<sup>11</sup>
- Az egyéb tervezett funkciók: szálloda, konferenciaközpont, rendezvényközpont, étterem, kaszinó, egyéb szórakozóhelyek, kiállítóteret összesen mintegy 30 ezer m<sup>2</sup> szintfelülettel.
- A volt csokoládégyár 5,4 hektárnyi (54 000 m<sup>2</sup>) területén a tulajdonos 950 lakás építését tervezi, ami 60-70 m<sup>2</sup>-es átlagos lakásmérettel számolva legfeljebb 80 ezer m<sup>2</sup> bruttó szintterület építését jelenti. (A szintterületi sűrűség eszerint kb. 1,7 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>, a szintterületi mutató felmehet 2,2-2,5 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>-re is, ami már meglehetősen magas lokális beépítési sűrűséget jelent.)
- A projekt „jelentős zöldfelülettel rendelkező” területről szól, de a két magterületen kívüli, elhanyagolt területrészekkel kapcsolatos elképzelések egyelőre nem ismertek. (A Vagyonkezelő által készített promóciós anyagban a „magterületek” körüli nagy

<sup>9</sup> <http://www.manco.hu/index.php?gcPage=/public/hirek/hirphp&id=14014>

<sup>10</sup> <http://ujlakaspiac.hu/articles/618/print>, Földi Tibor Cordia vezérigazgatóval készült interjú alapján

<sup>11</sup> Magyarázatul: a szintterületi sűrűség a teljes területre (utakkal, közös zöldfelületekkel stb. együtt), a szintterületi mutató az építési telkekre vonatkozik. Jelentésük: hányszor fedné le az összes épületszint a területet, illetve a telkeket.

összefüggő területek sávházakkal sűrűn beépítettek, ott a tájékoztató füzet sem utakat, sem zöldterületeket nem ábrázol.)

- A volt csokoládégyár területének tulajdonosa lakásépítési terveivel várakozó álláspontot foglal el addig, amíg az önkormányzat megtalálja az egyéb funkciókat megvalósító „partnerét”.
- A két kapcsolódó terület összefüggő fejlesztése a siker feltétele. De számolni kell azzal, hogy ha a sörgyári területen jelentős tömegeket vonzó szabadtéri rendezvényekre is sor kerülne, az a lakásfejlesztésre káros hatásokat is gyakorolhatna, illetve annak térbeli rendjét befolyásolná.

### **További előkészítő munkálatok**

A kerület vezetése a volt Dreher sörgyár területének és műemléki épületeinek új, vonzó központi funkciókkal való megtöltését, ezáltal Kőbánya központjának az Óhegy irányában való kiterjesztését az egyik legfontosabb fejlesztési programként tartja számon. A 2007-ben elfogadott Kerületfejlesztési Koncepció is „zászlóshajó” projektként tárgyalta az S1 projektet, de annak szerzői úgy foglaltak állást, hogy megfelelő „bevezető” funkciók, az azokhoz szükséges előkészítő munkák elvégzése nélkül a közeli jövőben nem várható siker. *Jelen Program már úgy foglal állást, hogy ha viszonylag rövid időn belül a tervezett funkciók számára nem található meg a fejlesztői, befektetői kereslet, határozott koncepció-váltásra lehet szükség az alábbiak szerint.*

#### **a) A szabályozási terv fejlesztési szempontú újragondolása**

2005-ben szabályozási tervet fogadott el a képviselőtestület az S1 projekt területére és annak környezetére. A terv hatálya a Rottenbiller park és a Csajkovszkij park területére is kiterjed. A hatályos terv (néhány tervezői döntésen kívül, mint például a pincerendszer lejáratainak helye) ténylegesen nem tartalmaz fejlesztési elképzeléseket. A két parkon kívül a területeket intézményi övezetbe sorolja magas, 2,7 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> szintterületi mutatóval. A ma is létező, nyilvántartott közterületeken kívül csak a volt sörgyár közvetlen környezetében jelöl ki újabb közterületeket (új utca és néhány köztér), és a két parkon kívül további zöldterületeket sem határol le.

A kőbányai pincerendszer legsűrűbb, önkormányzati tulajdonban lévő járatai e terület alatt húzódnak, de a terv vizsgálatai nem tértek ki arra, hogy a pincerendszer mely legértékesebb elemei „örzendők”, esetleg bemutatathatók, a projekt részeként felhasználhatók, mely részei felett engedélyezhető beépítés. Emiatt a terv helyi építési szabályzata – nyilvánvaló „védekező” szándékkal – azt írja elő, hogy egyrészt mindenfajta építési tevékenység csak beépítési terv alapján történhet és elvi építési engedély kérelem köteles, másrészt azt tartalmazza, hogy a pincerendszerrel kapcsolatos geodéziai, talajmechanikai, kőzetmechanikai, kőzetminőségi, állékonysági vizsgálatok és a szükségessé váló pince-megerősítési munkálatok elvégzése az építendő feladata, illetve az (elvi) építési engedély megadásának feltétele. A terv e védekező jellegének is köszönhető, hogy – különös tekintettel az S1 projekt „magterületén” kívüli kiterjedt részekre – csak kevés, a fejlesztési szándékokat befolyásoló, információt (újabb közutak, tömbök, beépítés jellege, zöldterületek, zöldfelületek stb.) tartalmaz.

#### **Új szabályozási terv elkészítésének feltételei**

Annak érdekében, hogy a fejlesztéseket, különösen az S1 projekt szűkebb területén elképzelteket, a mainál jobban segítő szabályozási terv készüljön el, további munkálatok elvégzése szükséges. Azt is kimondja a Program, hogy e munkálatok el-

végzése nélkül új szabályozási terv készítésének nincsen értelme, legfeljebb bizonyos területrészekre *változtatási tilalom* bevezetése ajánlható.

- **Döntés a pincerendszer egyes részeinek további sorsáról**

A Kerület az elmúlt évtizedekben több százmillió forintot fordított a pincerendszerrel kapcsolatos munkálatokra. Az elkövetkező időben az ajánlott, hogy e munkák – a még fennálló balesetveszélyes helyzetek elkerülése érdekében szükséges teendők mellett – főként arra irányuljanak, hogy *megállapítható legyen, hogy a pincék feletti területek mely részei alkalmasak az S1 projektben való valamilyen felhasználásra, illetve arra, hogy a pincerendszer felett mely területek alkalmasak építkezésre.*

Az S1 projekt magterületétől északra fekvő elhanyagolt területekre vonatkozó, a szabályozási terv és előírásai meglehetősen ellentmondásos álláspontot foglalnak el. Egyrészt semmilyen, az önkormányzati érdekekre is tekintettel lévő valódi rendezés nem képzelhető el addig, amíg egy nagyobb összefüggő terület tulajdonosa vagy fejlesztője valamennyi előírt vizsgálatot és megerősítő munkát el nem végzi. Másrészt el kell dönteni, hogy valóban érdeke-e a Kerületnek e területrészt magas sűrűséggel való beépítése. Minden eddigi, az S1 projekttel kapcsolatos hivatalos és kevésbé hivatalos megnyilvánulás *nagy zöldterületekbe „ágyazott” fejlesztésről* szólt.

- **Előzetes megállapodás a területek tulajdonosaival**

Ha a Kerület úgy dönt, hogy módosítani kívánja a fenti területekre vonatkozó elképzeléseit – például nagyobb, összefüggő zöldterületeket kíván kialakítani – az építési törvény rendelkezéseinek megfelelően *előállhat, hogy a tulajdonosok kártalanítási igénymel lépnek fel.* Egy „előzetes” településrendezési szerződésben ajánlatos megállapodni arról, hogy a Kerület milyen jellegű és milyen mértékű ellentételezést ajánl fel; például vállalja a pincerendszerrel kapcsolatos döntések meghozatalához szükséges további vizsgálatok költségeinek egy részét, vagy jelentősebb arányban finanszírozza az új tervek elkészíttetését.<sup>12</sup>

- **Változtatási tilalom bevezetése**

E Program előzetes megbeszélései során felmerült, hogy a jelenleginél célratoróbb szabályozási terv elkészítésének idejére – legfeljebb három évre – *előnyös lehet változtatási tilalom elrendelése.* A jelenlegi ellentmondásos helyzetben ez csak akkor ajánlott, ha a fent leírt megállapodások nem vezetnek sikerre. Ebben az esetben olyan szabályozási terv készítenőd, amely biztosítja, hogy az építési telkek 35 %-os beépítési mértékére vonatkozó előírás úgy érvényesüljön, hogy – elsősorban a magterülethez kapcsolódó részekben – nagyobb összefüggő zöldfelületek jöjjenek létre. Ezt elősegítendő a maximális építménymagasság növelhető úgy, hogy egyúttal egy átlagos magasság is előírásra kerül. E szabályozástechnikai megoldással az esetleg felmerülő kártalanítási igények elkerülhetők, és a beépítés is változatosabb lehet.

## **b) „Bevezető” és előkészítő használatok, fejlesztések**

Már a Kerületfejlesztési Konceptió készítésének idején a szakértők úgy foglaltak állást, hogy az S1 program sikere érdekében megfelelő bevezető programok, fejlesztések szükségesek. A Konceptióban javasolt és részletezett „Dreherland” projekt mellett e Program csak a legfontosabbnak ítélt előkészítő munkálatok rövid felsorolására szorítkozik.

---

<sup>12</sup> Nem lenne „fair” arra az álláspontra helyezkedni, hogy a jelenlegi szabályozási feltételek mellett „úgy sem vállalkoznának” a tulajdonosok építésre, majd a ma hatályos terv elfogadása után hét év múlva a Kerület alapvetően más elképzeléseket kártalanítási kötelezettség nélkül is rögzíthet, mert a tulajdonosok „nem használták ki” a tervben felkínált fejlesztési lehetőségeket.

- a projekt magterületétől északkeletre lévő „garázstelep” sorsának rendezése,
- a Jászberényi úttól induló, részben már felszámolt iparvágány helyén sétány létesítése,
- további, a műemléki épületek legalább részleges felújítását segítő támogatások megszerzése (Főváros, KÖH),
- a bérlőkkel való megállapodások alapján a legérdekesebb pincerészek rendszeres bemutatása,
- egy kiválasztott pincerész ifjúsági és egyéb programok számára alkalmassá tétele (izolálás, szellőztetés, kiszáritás stb.)

## 2.3 A nagy zöldterületi fejlesztések

A Kerületfejlesztési Koncepció részletesen foglalkozott Kőbánya valamennyi nagykiterjedésű szabad területével, közöttük kiemelten a Rákos patak menti sávval és a Felső-Rákosi Rétekkal.

### 2.3.1 A Rákos patak völgye és a Felső Rákosi Rétek

A Koncepció elkészítése óta a patak környezetében, elsősorban annak belső szakaszán, az állapot tovább romlott: a Keresztúri útról nyíló telkek patak menti hátsó oldalára a zavaró használatok fokozódó mértékben terjednek ki, már helyenként zárt kerítések is megjelentek. A patak külsőbb szakaszain a környezet állapota jobb, a patakmeder látványa a túlzott „rendezettség” ellenére a háttérben megjelenő erdő foltok miatt kellemesebb. A patak közvetlen környezetének szabadidős használata azonban úgyszólván lehetetlen, mert a gátak mögötti mély fekvésű területsávban – a szabályozási előtti állapot „továbbéléseként” – a vizes növényállomány, az elszórt, pusztuló ártéri jellegű erdők ott is áthatolhatatlanok, ahol a magántelkeket nem határolták el kerítéssel. A területen védett lápterület is található, ami akadályt jelent mindenfajta szabadidős használat számára.

A Kerület terveiben kerékpárút kialakítása szerepel, arra a patak környezete komolyabb átalakítások nélkül is alkalmas, de a terület lakóterületekről való megközelítése egyelőre igen nehézkes. A patak természetes állapotba való visszaállításának tervei továbbra is érvényesek, a megvalósításukkal kapcsolatosan azonban egyelőre semmilyen előrelépés nem történt. E Program a Kerület számára két, egymással párhuzamosan végzendő aktuális feladatot jelöl ki.

- a) a Rákos patak Keresztúri út felőli oldalán a környezet javítása, rendezése,*
- b) a területsáv jelentős zöldterületi funkció(k) számára való felhasználásának előkészítése, illetve e lehetőség hosszabb távra történő biztosítása.*

**ad a)** A területre vonatkozó kerületi szabályozási terv a fővárosi szabályozás átvételével azt a megoldást tartalmazza, hogy a Keresztúri úti gazdasági használatú telkek hátsó részei meghatározott szélességben zöldterületi rendeltetést kapnak. A szabályozás magvalósulása attól függ, hogy a telkek tulajdonosai hajlandók-e telkük akár csak egy kisebb részét is közhasználatra átadni. A Kerület a hatályos terv elfogadásakor azzal a feltételezéssel élt, hogy ez a tulajdonosok érdeke is lehet, mert ingatlanadójuk a leadott telekrész arányában csökkenni fog, illetve a telkeik külterületi részeire nem vagy jelentősen kisebb összeget kell fizetniük. E feltételezés megvalósulásának realitása nyilvánvalóan akkor állhat fenn, ha a leadott telekrész értéke megfelelő arányban áll a telkek adójának meghatározott időtartamra tőkésített nagyságával. A Keresztúri úti telkek – különösen a belső fekvésűek – kereskedelmi, szolgáltató funkciójú használata meglehetősen intenzív, így a megoldás nem vetendő el. A Kerület végezzen olyan számításokat, amik alapján eldönthető, van-e valós esélye az elképzelés megvalósításának. A Főváros bevonása is szükséges abban az esetben, ha a telkek zöldterületi



(véderdő) rendeltetésre átadandó részei e számítások eredményeként kisebb mértékben csökkentendők.<sup>13</sup>

A Kerületfejlesztési Koncepció fentiekől eltérő javaslatot fogalmazott meg: a Keresztúri úti telkek hátsó részeire beültetési kötelezettséget kell előírni, meg kell tiltani tömör kerítés létesítését, illetve a vagyonvédelem érdekében létesülő kerítést az átlátást is takaró növényzettel kell takarni.<sup>14</sup>

## Javaslat

A Kerület vizsgálja meg, hogy a két változat közül melyik megvalósításának van nagyobb realitása, illetve, hogy – az építési törvény beültetési kötelezettséggel kapcsolatos rendelkezésével is összefüggően – a két változat nem alkalmazható-e együttesen: a beültetési kötelezettség teljesítése ellentételezéseként a tulajdonosok telkeik belterületi részeire vonatkozóan adókedvezményben részesülhetnek. E döntés meghozatala után a helyzet további romlását megakadályozandó sürgősen pontosítani kell a területsávra vonatkozó használati és építési szabályokat, és el kell érni azok betartását.

**ad b)** A Rákos patak völgyének intenzív szabadidős használata valóban a Kerület és Főváros egyik nagy esélye, kihasználása azonban csak hosszabb távon érhető el. Hasonlóan a Kerület többi nagy szabad területéhez, az olyan nagy léptékű – az egyeztetések során felmerült – elképzelések megvalósítása, mint evezős versenypálya, golf-pálya csak a Fővárossal illetve a szabadidős szektorban működő magán fejlesztő szektorral való együttműködés eredményeként lehetséges. A sikerhez a Felső Rákosi Rétek területén lévő igen nagyszámú, ezernél is több tulajdonos bevonása is szükséges. Az, hogy a megvalósuló projekt milyen „jövedelmezőségű” a fejlesztő(k) számára, ténylegesen milyen mértékű helyi, fővárosi (országos) fizetőképességű kereslet lesz a szabadidős projekt iránt, nyilvánvalóan jelentősen befolyásolja majd a telkek értékét, így a területtulajdonosok „viselkedését” is. Ez abban az esetben is érvényes, ha a projekt PPP formában, a közszektor részvételével valósulna meg, de akkor a „keresleti kockázat” egy jó részét – tehát hogy megvalósuló funkciókat megfelelő mértékben látogassák, használják –, a Kerületnek (és a Fővárosnak) is fel kell vállalnia.

Ugyancsak fontos annak nyomon követése, hogy a Főváros az agglomeráció települései milyen mértékben elkötelezettek a patakmeder rekultivációja iránt. A Főváros a KMROP pályázatok keretében benyújtotta támogatásra a Rákos patak angyalföldi – Váci és Béke út közötti – szakaszára kidolgozott rekultivációs programot, az NFÜ Irányító Hatósága azonban nem szerepeltette azt a kiemelt projektek között.<sup>15</sup> Tervezik ugyanakkor újbóli benyújtását, ha a kisvízfolyások természetközeli módszerrel való rendezésére további pályázatok kiírásra kerülnek. Pécel kezdeményezésére ugyancsak tervezik pályázat benyújtását Szada, Gödöllő, Isaszeg, Rákoscsaba és Angyalföld közreműködésével. Pécelen épül a patak mentén 4 km hosszú kerékpárút.

## Javaslat

Ha a rekultiváció hosszabb távon megvalósulhatna, új helyzet állna elő (meder keresztmetszetének átalakítása, kapcsolódó területek intenzívebb bevonása, kisebb meder-korrekciók

<sup>13</sup> Természetesen a megoldás realitása nagyban összefügg az ingatlanadó nagyságával, aminek kerületi szintű normatív emelése csak akkor lehet érdeke Kőbányának, ha azzal nem „riaszt el” nagyszámú kerületi munkahelyet.

<sup>14</sup> A patak egy külső szakaszán, attól északra egy szőlőültetvény és a patak között olyan növényzettel (áthatalhatatlan cserje és fásor) való elhatárolást valósítottak meg, ami mellett nem volt szükséges kerítés létesítése. (Ettől függetlenül az ott alkalmazott megoldás esztétikailag előnytelen.)

<sup>15</sup> <http://epiteszforum.hu/print/9743>. Fontos tényező, hogy magának a pataknak – budapesti szakaszainak – a kezelője a Fővárosi Csatornázási Művek.

stb.), ugyanakkor a rekultivációhoz kapcsolódóan komolyabb esély állhatna elő valamely jelentősebb szabadidős program megvalósítására. Kőbánya csatlakozzon az agglomerációs települések kezdeményezéséhez. Tájékozódjon arról, hogy a várható pályázati kiírásokban szerepeltethető-e együtt kerékpárút és a kerületi „minimális” program, a patak déli oldalán lévő telkek hátsókertjeinek rendezése (ld. az e fejezet a) pontjában leírtakat).

### **2.3.2 Kerékpárút a Rákos patak mentén**

Mint e Program közlekedési fejezete is tartalmazza, a Kerület szándéka a Rákos patak mentén kerékpárút létesítése, amit az Országos Területrendezési Terv (OTrT) is nevesít. A kerékpárutak építésének támogatására kiírt 2007-2008. évi pályázat<sup>16</sup> (összesen 2.238 millió forint) ugyanakkor korlátozza az egy pályázó által benyújtható pályázatok számát. Jelenleg csak vagy turisztikai, vagy hivatásforgalmi pályázat nyújtható be, és csak engedélyezett tervekkel lehet pályázni.

#### **Javaslat**

A Kerület folyamatosan tájékozódjon a Rákos patakra vonatkozó rekultivációs elképzelések helyzetéről, a patak menti kerékpárút kiépítéséhez rendelkezésre álló pályázati forrásokról, ezekkel összefüggésben a lehetséges magán, fővárosi rekreációs célú fejlesztések jövőbeni lehetőségeiről. Lobbizási tevékenységével el kell érnie, hogy a Fővárosnál a rekultiváció prioritást kapjon, forrásbiztosítása bekerüljön egy következő hét éves költségvetésébe. Javasolt, hogy a Kerület e lobbizási tevékenységét saját rész biztosításának ígérvényével is „támassza alá”.

### **2.3.3 Kertvárosi jellegű lakásépítés a Felső-Rákosi Réteken**

A Kerület immár több mint tíz éve készített tervek kimondottan kertvárosi jellegű, részben magántelkes lakóterület létesítésére a meglévő lakóterülethez kapcsolódóan. A folyó magán lakásépítési projektek a kerület más részein, a Rétek területén elképzeltnél jelentősen magasabb, „lakóparki” sűrűséggel valósulnak meg. E helyen is akadályozza a megvalósítást a nagyszámú, a kevés közbeiktató önkormányzati telekkel vegyes magántulajdonú telek megléte.

#### **Javaslat**

A Kerület hozzon elvi döntést arról, hogy valóban komoly érdekét képezi-e a Felső-Rákosi Rétek területén a kertvárosi jellegű lakásépítés. Ha igen, folytassa tovább erőfeszítéseit a magán telektulajdonosok egységes érdekű csoportba szervezésére. Ha ez – a várható jelentős telekérték növekedés ellenére – továbbra sem jár sikerrel, gondolja végig, hogy a rendelkezésre álló tervek olyan módosítása, amelyek jobban tekintettel vannak a kialakult mezőgazdasági földrészletek elrendezésére, milyen előnyökkel járhat. A tulajdonosok fejlesztésbe való előzetes bevonása ez esetben főként az építési törvény szerinti „helyi kiszolgáló út lejegyzése”, illetve az infrastruktúrához való hozzájárulás jogintézményei érvényesítése érdekében elkerülhetetlen. A másutt is gyakori tapasztalatok alapján egy ilyen fejlesztés hosszan elhúzódó folyamat.

### **2.3.4 Az egyéb nagy szabad területek fejlesztése**

E területekkel a Rákos patak menti fejlesztések elsődlegessége miatt a Program csak érintőlegesen foglalkozik. E területek:

---

<sup>16</sup> [http://www.penzforras.hu/media/115KM\\_F.pdf](http://www.penzforras.hu/media/115KM_F.pdf)

- a Gyógyszergyári út és a vasútvonalak közötti szabad terület,
- a Népliget,
- az Újhegyi úti Sportliget,
- a BNV – Hungexpo területe,
- a Lóversenypálya területe,
- a Téglagyári dűlő területe,
- a Harmat utcai folyamatban lévő sport- és parkterület fejlesztés.

#### **2.3.4.1 Gyógyszergyári út, Fehér út és a vasútvonalak közötti szabad terület**

E terület fejlesztését a Kerület általában közvetett módon tudja befolyásolni. Ha a Gyógyszergyári út menti tervezett lakásépítés megvalósul, az ki fogja kényszeríteni a meglehetősen elhanyagolt területen legalább az utak menti területsávok zöldfelületi rendezését, szükséges megtisztítását, a különböző építési hulladékok eltávolítását. Korábban szó volt a Vidámpark ide történő áthelyezéséről, de a vele szomszédos Állatkert világviszonylatban is különleges, műemléki értékére és a Vidámpark azzal gyakran összefüggő családi használatára tekintettel a Kőbányára való telepítés aligha reális. Ezzel együtt a szabályozási tervben szereplő „véderdő” ligetekkel való ritkítása, a terület ennek megfelelő, fokozatosan „belterjesebbé” váló használata lehet a végleges funkció megtalálásáig a reális, és kevésbé költséges cél. A felmerült olimpiai helyszín számára a terület közlekedési kapcsolatai miatt csak kevésbé alkalmas, a legutóbbi időben más – Duna menti -, vonzóbb helyszínek merültek fel. Egyelőre a Kerület – még előre nem látható – nagy szabadidős funkciók számára tartalékolja a területet. További lakásépítés a területen megakadályozandó.

#### **2.3.4.2 Népliget**

A Népliget revitalizációjára a tulajdonos Főváros benyújtott pályázatot, de azt az NFÜ kiemelt projektként nem támogatta. A Ligettel közvetlenül határos területen nagyméretű lakópark épül, emiatt a jelenleginél intenzívebb lakossági használatára kell számítani. Ez kikényszerítheti a mainál megfelelőbb parkfenntartást, de komolyabb biztonsági intézkedésekre, berendezésekre is szükség lehet. A park nagy tömegrendezvényekre nem alkalmas, de a lakosságot vonzó új funkciókkal való bővítése szükséges, és a Kerület – lehetőségei mértékéig – szorgalmazza a Nagy Vendéglő újbóli használatbavételét.

A kerület folytassa lobbiszerű tevékenységét a Liget prioritásként kezelése érdekében, de lépjen fel nagy rendezvények ide telepítése ellen. Ebben partnerei a Főváros, annak Környezetvédelmi Ügyosztálya, a közbiztonsági szervezetek, a BRFK, a FŐKERT és – a Nagy Vendéglő rekonstrukciója és megnyitása érdekében a jelentős magán vendéglátó vállalkozások

#### **2.3.4.3 Újhegyi út menti Sportliget**

A Sportligetben gazdag szolgáltatásokat nyújt az uszoda és strand. Építési engedély van itt élményfürdő létesítésére magán beruházásban, a fejlesztő a legutolsó információ szerint meg kívánja venni a területet. Ha a fürdő megépül, komoly versenyhelyzetet generálhat, felmerül, hogy nem von-e el olyan számú látogatót a ma a zsúfoltság hiánya miatt is dicséret intenzívumtól, ami annak önkormányzati működtetését nehezítené.

A Program készítése idején még nem látható, hogy a magán fejlesztő valóban belekezd-e a beruházásba. Ettől függetlenül is javasolt, hogy a Kerület végeztesse el egy előzetes kockázat és konkurencia felmérést szabadidős beruházásokhoz értő ingatlan szakértők bevonásával, és mérje fel a lehetséges helyi lakossági és a távolabbi helyekről várható keresletet. Ha a jelenlegi beruházási forma változna, gondoljon végig egy olyan PPP konstrukciót,



amivel biztosítani tudja a projekt fenntarthatóságát, ezen belül különösen azt, hogy a helyi lakosság a tervezett fürdőt elfogadható díj mellett tudja látogatni.



#### **2.3.4.4 Hungexpo, BNV**

A 2005-ben privatizált vállalat az utóbbi években a vásárváros területén komoly fejlesztéseket hajtott végre, gazdag programokat is szervez. Ugyanakkor csak a terület egy kisebb részét használja intenzíven. A tulajdonos további fejlesztési elképzelései még nem tisztázottak, a fővárosi tapasztalatok szerint felmerülhet terület-eladási szándék, amire a kerületnek fel kell készülnie.

A vállalat kerületet érintő fejlesztési elképzeléseinek részletes megismerése különös fontos a Vásárváros területének közcélú közlekedéssel való megközelítésével, az ide is tervezett kerékpárút vezetésének optimális megoldásával és a Korponai úti áttörés lehetőségeivel kapcsolatban.

#### **2.3.4.5 Kincsem Park**

A MNV Zrt-nek a Nemzeti Lóverseny Kft.-re és a lóverseny-fogadásra együttesen meghirdetett privatizációs pályázata komolyabb érdeklődés hiányában – egyetlen pályázó jelentkezett csupán – sikertelen volt. A terület iránt ugyanakkor az elmúlt időszakban jelentős ingatlanfejlesztői érdeklődés volt tapasztalható. Az állam egyértelműen magán kézbe kívánja adni a lóversenyzést és a fogadást, emiatt további privatizációs pályázat kiírása várható.

Ha e pályázat, illetve a privatizáció sikeres és annak jelentős ingatlanfejlesztési vonzata van, a Kerületnek fel kell készülnie a szabályozási terv várható módosítására, a kerület érdekeinek képviseletére. Egyelőre a Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zrt., a Főváros, a Nemzeti Lóverseny Kft., a Magyar Lóversenyfogadást Szervező Kft. azok a szervezetek, amelyekkel a Kerület partneri kapcsolatot kell tartson.

#### **2.3.4.6 Újköztemető**

Kőbánya Önkormányzata 2006. januárjában fogadott el szabályozási tervet a temető területe és a hozzá kapcsolódó területek rendezésére, valamint az új megközelítő utak szabályozási szélességeinek meghatározására. A terv kijelöli a hosszú távú fejlesztés irányait: új megközelítő utak keleti irányból, távlatban összesen 6 bejárat, a látogatóforgalmi előterek színvonalas, egységes építészeti kialakításuk. Bár a terv kerületi építési szabályzat nem rögzíti egyértelműen, a főbejárat előtt körforgalmú csomópont tervezett.



Az Újköztemető és a 16 budapesti temető kezelője a Budapesti Temetkezési Intézet, amely kisebb fejlesztések lebonyolítására 2009-ben mindössze 132 millió forintnyi fejlesztési előirányzattal rendelkezik. Ugyanakkor a fővárosban működő 24 temetkezés-szervezéssel foglalkozó vállalkozás az évenkénti 120-130 ezernyi haláleset mellett becslések szerint mintegy 15 milliárdos forgalmat bonyolít le. A Budapesti Temetkezési Intézet az Újköztemetővel kapcsolatosan komolyabb fejlesztési elképzeléseket nem tervez. Szép, 2006-ban indított programja nemzetközi példák alapján a temetők „kultushelyekké” alakítása (a temetők „köztéri” funkcióinak erősítése, szervezett temetői séták iskolásoknak és érdeklődőknek, hangversenyek stb.), e programjai azonban egyelőre inkább csak a Fiumei úti Nemzeti Sírkertet érintik.

### **Javaslat**

A szabályozási terv általános javaslatai megfelelőek, de – településrendezési eszközről lévén szó – nem jelöli ki a rövidebb és hosszabb távú teendőket. A rendezési terv nagyvonalú elképzelései közül a Kerület elsőként a temető főbejárata előtti tér átalakítását szorgalmazza a Fővárosnál. A Fővárossal és az Intézettel közösen a Kerület írjon ki városépítészeti és építészeti ötletpályázatot kizárólag a rendezés első, a közelebbi jövőben reálisan megvalósítható első ütemére. E pályázatnak – a hely fontosságára való figyelem-felhívás mellett – választ kell adnia néhány alapvető kérdésre:

- minimálisan mekkora nagyságrendű beruházás lehet az, aminek eredményeként a helyzet alapvetően javul,
- ennek érdekében milyen mértékben kell beavatkozni a megközelítő utcákban megtelepedett sírköves vállalkozások területfoglalásaiba,
- szükséges-e a villamos-vonal és a megállók alapvető átalakítása,
- milyen nagyságrendű parkolással szabad a területen számolni (évi egyszeri kiugró igény),
- az előtérhez hogyan kapcsolható, kapcsolható-e egyáltalán egy megfelelő sírkő bemutató, végül
- valóban egy körforgalmú csomópont segíti-e legjobban a köztér rendezését?

E pályázat kiírása, tapasztalatainak kiértékelése után erősíteni kell a lobbis tevékenységet a Főváros irányában, és a jelenleginél hatékonyabb partneri kapcsolatot kell kiépíteni a közvetlenül érdekelttel, a szomszédos kerületekkel (további bejáratok), a Budapesti Temetkezési Intézettel és a sírkövesekkel. Ha a sírkő műhelyek elképzelt áttelepítése reális elképzelés, biztosítani kell számukra a megfelelő telephelyeket (pl. az új bejáratoknál).

#### **2.3.4.7 Harmat utcai új zöldterület**

A Kerület új zöldterülete egy 1938-ban megnyitott, 1988 óta előírászerűen csak szervesetlen hulladékkal feltölthető agyagbánya felett jön létre. Az elültetett növényanyag gondozását, illetve a környezetvédelmi hatóság által megkövetelt, a biogáz feltöréssel és talajvíz figyelemmel összefüggő, munkákat a Kőbányai Vagyonkezelő végzi. 2008. márciusában a Kerület változtatási tilalmat írt elő a területre, majd ez év júniusára elkészült a Noszlopy-Sibrik-Harmat-Gergely utcák által határolt területre a szabályozási terv. A terv – az S1 projekt területére készült tervhez hasonlóan – elsősorban a területfelhasználást, a kialakított övezeteket és az utóbbiakra vonatkozó építési szabályokat határozza meg. Mindenfajta építés feltételül beépítési terv készítését írja elő, és azt, hogy a feltöltött területen szükséges talajtani, a biogáz feltörésekkel összefüggő és geodéziai vizsgálatokat a területet fejleszteni szándékozónak kell elvégezniük. E formájában a terv csak korlátozottan képes befolyásolni a kerületi és egyéb kezdeményezésű fejlesztési szándékokat.

## Javaslat

A Kerület dolgoztasson ki a területre részletes fejlesztési programot. Ebben elsődlegesen az alábbiakat kell eldönteni:

- távlatban milyen arányban kíván a Kerület a terület további fejlesztésében saját eszközei felhasználásával önkormányzati, illetve PPP beruházásokat indítani, illetve
- milyen mértékben kívánja a területet sportolási célú fejlesztések számára hasznosítani?

„Kőbánya sportfejlesztési terve és programja, 2007-2010” a terület részben sportolási célú felhasználása érdekében tanulmányterv készítését tartja szükségesnek, és arra hívja fel a figyelmet, hogy meg kell kísérelni a kerületi nagyvállalatok eszközeinek bevonását a Kerület sportolási infrastruktúrájának fejlesztésébe.

E kerületi programból kiindulva az alábbiak javasolhatók:

- A zöldterületen belül elsőbbséget kell biztosítani a sportolásnak. Kőbányának vannak nagy összefüggő parkterületei, de a jól működő uszoda mellett a lakosságot jól szolgáló sportterületekkel alig rendelkeznek.
- Tárgyalásokat ajánlott indítani a létesülő zöldfelület közelében lévő jelentős vállalkozásokkal közös sportolási fejlesztések kezdeményezéséről, amelyeket a helyi lakosság – esetleg önkormányzati támogatással – belépti díj mellett használhat.
- Előbbiekhez hasonlóan nem kell elvetni a vállalkozói, illetve PPP konstrukcióban történő fejlesztést sem.
- Előbbiekkel összefüggésben a felmerült „extrém” sportok mellett a minőségi sportok (tenisz, squash, jégpálya stb.) megtelepedését is támogatni ajánlatos.
- Mindezekkel összefüggésben fel kell mérni a környezetben élő lakosság sportolási igényeit. (Egyáltalán nem biztos, hogy igaz a sportfejlesztési azon megállapítása, hogy a kőbányai lakosok még nem hajlandók költeni színvonalas sportolási szolgáltatásokra.)

### 2.3.4.8 Téglagyári dűlő – Akna utcai bánya

A Téglagyári dűlő területén egyelőre az ott tervezett útnyitások helybiztosítása a feladat szabályozási eszközökkel.

### 3. SZOCIÁLIS REHABILITÁCIÓ TOVÁBBI TERÜLETEKEN

#### Előzmények

2004-ben a Kerületi két területére (Bihari út és Hős utca) a Főváros által kezdeményezett szociális rehabilitációs program keretében a VÁTI vizsgálatokat végzett és terveket készített a két épületegyüttesben lévő szükséglakások összevonására, komfortosítására, programokat fogalmazott meg munkahely-teremtésre, képzésre, és javaslatokat adott a lokális környezet javítására. A tervezésben közreműködő szociológusok<sup>17</sup> azonban már korábban figyelmeztettek arra, hogy a tervezett rehabilitáció rendkívüli problémákat vet fel. A Bihari úti rehabilitáció a Kőbányai Vagyonkezelő Zrt. irányításával megfelelően folyik.

2007-ben a Főváros Főépítész Irodája egy közgyűlési határozatot követően kísérleti jellegű rehabilitációs program kidolgozását rendelte meg két budapesti, társadalmi helyzetét tekintve veszélyeztetettnek ítélt lakótelepre (Csepel Észak, Békásmegyer Kelet). A mintegy 1,5 milliárd forintos programok megfeleltek az EU által támogatott, a KMOP-ban meghirdetett szociális rehabilitáció pályázati feltételeinek.<sup>18</sup> Bár a Főváros a munka elkészülte után nem határozott arról, hogy a programokban anyagilag is részt vállal, a tervezés során bebizonyosodott, hogy a viszonylag szűkös pénzügyi keretek között is jelentős javulás érhető el, különösen a közterületeken és az épületek közös helyiségeinél. A program közvetlenül nem kapcsolódott a „Panel-programhoz”, de feltételezte, hogy az átfogó jellegű felújításra tekintettel a lakók nagyobb arányban vállalkoznak a házak energiatakarékos felújítására is.<sup>19</sup>

Időközben kiderült, hogy a rehabilitációs tevékenységeket megalapozó Integrált Városfejlesztési Stratégiák alapján benyújtott akcióterületi pályázatok zömmel a központok funkcióbővítő rehabilitációra irányultak, míg a nyilvánvalóan összetettebb, több előkészítést kívánó szociális rehabilitációra – bizonyára az időhiány miatt is – csak kevés pályázat érkezett be. A számukra fenntartott támogatási összegből mintegy hat milliárd forintot nem sikerült kiosztani. (Még nem történt döntés arról, hogy ezt az összeget átcsoportosítják-e, vagy újabb szociális rehabilitációs pályázatokat szorgalmazzanak.)

#### Javaslat

Szakértői vizsgálatok<sup>20</sup> azt mutatták, hogy Kőbányán a két Pongrácz út menti telep mellett a Sibrik Miklós út két oldalán lévő telepek, köztük az Újhegyi telep egyes részei is megfelelnek a szociális rehabilitációra vonatkozó előírt indikátoroknak. Javasolt, hogy a Kerület gondolja végig, hogy nem érdemes-e – akár az Újhegyi telepen is – szociális jellegű rehabilitációt indítani, forrásaira pályázni. E felújító tevékenységeknek nem kell csupán a szociális rehabilitáció speciális feladataira (munkahelyteremtés, képzés, társadalmi integráció elősegítése stb.) korlátozódniuk, a munkálatoknak környezetjavító beavatkozások is részei lehetnek. Előny lehet az is – ez nyilván jelentősen függ a lakó-tulajdonosok fizetőképességétől –, hogy a komplex rehabilitáció keretében az energiatakarékos célú épületkorszerűsítések, felújítások kisebb-nagyobb területi koncentrációja is létrejöhet. Mielőtt e kérdésben a Kerület dönt, ajánlatos a témában járatos szakértői csoportokkal konzultációt folytatni, illetve a pályázati kiírásokat folyamatosan követni.

<sup>17</sup> Például Dr. Ladányi János, akinek vizsgálatai azt is kimutatták, hogy a Hős utcában, ahol a bérlakások egy részét eladták, viszonylag nagy számban történtek lakásfelújítások, és hogy ott a lakosok szociológiai összetétele is jobb. (A 8 osztályt el nem végzettek aránya azonban a Hős utcában is 30 % körül van.)

<sup>18</sup> A programok kidolgozói: BME Urbanisztika Tanszék – Építész Stúdió, Városkutatás Kft., Klimol Kft. A munka eredményei a közeli jövőben könyv formájában is megjelennek.

<sup>19</sup> Ez év májusában a Kerület újból döntött az iparosított lakóépületek energiatakarékos felújítását célzó pályázat kiírásáról.

<sup>20</sup> Gerőházi Éva, Városkutatás Kft. közlése szakértők számára. A Kerület számításainak eredményei e közléssel ellentétesek.

## 4. TELEPÜLÉSRENDEZÉSI TERVEZÉS

A Kerület az új építési törvény és a budapesti városrendezési jogszabályok 1998. januárjában történt hatályba lépése után úgy határozott, hogy a Fővárosi Szabályozási Keretterv (FSZKT) és a Budapesti Városrendezési Keretszabályzat (BVKSZ) szerinti szabályozást mintegy elfogadja, mivel ezek készítése során a kerületi érdekeket korábban megfelelően tudta érvényesíteni. A másik kerületi döntés az volt, hogy minden olyan területre, amelyre fejlesztői szándék jelentkezett vagy jelentkezése várható volt, illetve ahol a Kerületnek fejlesztési, rendezési szándékai voltak, szabályozási terveket, kerületi építési szabályzatot készítettett. 1999 és 2008 között Kőbánya – a saját tervei módosításait is beszámítva – 115 rendeletet fogadott el rendezési tervi témákban, azaz évi átlagban mintegy 10 terv és szabályzat készült el. Megfelelően intézkedett arról is, hogy a kerületi tervek és szabályzatok döntései a Fővárosi kerettervbe és keretszabályzatba a szükséges módosításokkal bekerüljenek.

### 4.1 A Kerületi Városrendezési Szabályzat elkészítése

E Program előzetes konzultációi során felmerült, hogy a Kerületnek e nagyszámú terv birtokában, az azokban foglalt döntések alapján, illetve azokat szükség szerint módosítva el kellene készítenie saját kerületi városrendezési szabályzatát (KVSZ-ét). Kőbánya rendezési eszközeit egy, a fővárosi Podmaniczky Programhoz kapcsolódó korábbi tanulmány<sup>21</sup> tétélesen megvizsgálta, táblázatos formában rendszerezte. Az anyag megfelelő kiindulást adhat a kerületrendezési tevékenység továbbfejlesztésének munkáihoz.

E Program nem foglal egyértelműen állást arról, hogy valóban szükséges-e a KVSZ mihamarabbi elkészítése. A kerületi döntést meg kell előznie a nagyszámú kerületi terv és szabályzat áttekintésének. E munka elvégzése után két változat előnyei és hátrányai mérlegelendők:

- a) *A Kerület a meglévő településrendezési eszközei birtokában elkészítetteti és jóváhagyja Kőbánya Városrendezési Szabályzatát.*
- b) *A Kerület csak azon rendezési eszközök módosításáról dönt, amelyek az aktuális helyzetben és a belátható jövőben nem szolgálják megfelelően a Kerület érdekeit, illetve csak olyan terveket, szabályzatokat készített el, amelyekre a felmerülő saját vagy magán (esetleg fővárosi, állami) fejlesztések érdekében valóban szüksége van.*

A két változat közötti döntés meghozatala – a néhány korábban tárgyalt program (pl. Mázsa tér) kivételével – nem sürgető, mert a közelebbi jövőben a magán kezdeményezésű fejlesztések nagyságrendje erősen vissza fog szorulni. A döntés meghozatala során mindenképpen figyelembe kell venni az alábbiakat:

- A teljes kerületre kiterjedő saját városrendezési szabályzat elkészítése 100 millió forinthez közelítő nagyságrendű költséget is jelenthet.
- Az új kerületi szabályzat előírásai a hatályos szabályozási terveket, azok építési szabályzatait is érinthetik. Annak érdekében, hogy azok helyes térbeli szabályozási elemei (szabályozási vonalak és egyéb területi vonzatú megkötések) érvényben maradhassanak, a hatályos tervek módosítása is szükségessé válhat.

---

<sup>21</sup> Kelet-Budapest fejleszthetőségének városrendezési és közlekedési hatástanulmánya, Teampannon Kft. 2007.

- Fentiekkel összefüggésben – ha például övezet-módosítás vagy a megengedett sűrűségi értékek csökkentése történik – felmerülhet a tulajdonosok kártalanításának a kötelezettsége.<sup>22</sup>
- Ugyanilyen okokból a tervek Fővárossal való egyeztetésével, a módosítások Közgyűléssel való hivatalos „átvezetetésével”, mindezek időigényével is komolyan számolni kell.

Végül mindenképpen figyelembe veendő, hogy ha a Kerület erőfeszítéseit a saját szabályzat elkészíttetésére összpontosítja, kevesebb ereje és forrása jut az aktuálisan fontos tervek kidolgozására, kidolgoztatására, még kevesebb a megvalósításuk „menedzselésével” kapcsolatos feladatokra, ezek között különösen a településrendezési szerződések kerületi érdekeknek megfelelő megkötésére.

### **Javaslat**

Mindezek miatt e Program úgy foglal állást, hogy a településrendezési tervezés fejlesztése terén a közeli jövőben *a nagyszámú szabályozási terv átvizsgálása a feladat, majd e vizsgálat eredményeként kell dönteni arról, hogy a Kerület a jelenlegi gyakorlatot folytatja-e, vagy elkészítteti Kőbánya Kerületi Városrendezési Szabályzatát*<sup>23</sup>. A döntéstől függetlenül arra kell törekedni, hogy *az újonnan készülő szabályozási tervek az eddigieknél kevésbé legyenek passzív, „védekező” jellegűek, a lehetséges legnagyobb mértékben segítsék az önkormányzat érdekében álló aktuális fejlesztések megvalósulását és azok magas építészeti és környezeti minőségét.* Főként ez utóbbi célok érdekében a jogszabályok által is biztosított kiegészítő eszközöket alkalmazni, alkalmazásuk hatékonyságát növelni kell. (Ld. a 3.3 pontot.)

## **4.2 Gazdasági-munkahelyi területek**

Az elmúlt 6-8 évben határozottan elkezdődött Kőbányán a felhagyott ipari területek más területfelhasználásba való konverziója, főként lakóterületekké átalakulása a magán fejlesztő szektor kezdeményezésére. Ezt a kedvező folyamatot a Kerület szabályozási eszközeivel, azok módosításával is segítette. Eközben egyes útjai (pl. a Jászberényi út) mentén igen nagy számú ingatlanon a korábbi gazdasági-munkahelyi használatok gyökeresen megváltoztak, e területek mintegy „inkubátor” szerepet is betöltöttek az új magán vállalkozások számára. Ezen igen előnyös változások mellett máig vannak Kőbányán nagy kiterjedésű alulhasznosított volt ipari területek és felhagyott ipari telephelyek fejlődő, javuló lakóterületekbe ékelődve.

### **Javaslat**

A Kerület vezetése régóta szorgalmazza, hogy szülessen döntés arról, hogy Kőbánya mely részein maradjon meg és fejlődjön a munkahelyi használat, mely területeken ajánlatos – szabályozási eszközökkel is – szorgalmazni a lakóterületi és egyéb célú átalakulásokat. Az elkövetkező években minden bizonnyal vissza fog szorulni Kőbányán is az ipari területek he-

<sup>22</sup> Sajátos építésjogi kérdésként merül fel, hogy azon építési övezeteken belül, amelyek szabályait a Kerület a eddig a BVKSZ-ban foglaltaknak megfelelően, azok módosítása nélkül alkalmazta, lehetséges-e most módosítás. (A Főváros felhatalmazta a kerületeket a szabályok „szigorítására”).

<sup>23</sup> Ezen Intézkedési Program legutolsó, egyeztetésre szánt változatának elkészülte után 2009. március 31-én hozott határozatot arról, hogy kezdeményezi Budapest Főváros Önkormányzatával egy olyan megállapodás kezdeményezését, amely szerint – az Étv. 2006. évi módosítása szerinti 13.§ (3) és (4) bekezdésekre tekintettel – a Kerületi Építési Szabályzat (KÉSZ) egy kiválasztott összefüggő terület szabályzatára építve fokozatosan készül el. Eszerint minden további területre készülő terv és szabályzat ezen elsőként elkészült szabályzat módosítását fogja jelenteni. A kiválasztott terület (Hungária körút – Kerepesi út – Pongrácz út – Horog utca – Kőbányai út által határolt terület) alkalmas arra, hogy tervezésére építve kialakítható legyen a kerület szabályzatának megfelelő struktúrája.

lyén a magán lakásépítés. Az így rendelkezésre álló idő elegendő arra, hogy a Kerület elvégezzen egy olyan elemző munkát, ami alapján e döntéseket meg tudja hozni. Ennek érdekében a Kerület

- támaszkodjon az elmúlt évek tapasztalataira, mert a magán fejlesztő szektor igen nagy biztonsággal találta meg azokat a zónákat, amelyekben megfelelő hozamot biztosítva „megérte” lakást (intézményt) építeni,
- határozza meg azokat a nagyobb összefüggő zónákat, ahol a Kerület munkahelyi bázisának fenntartása, bővítése, javítása érdekében nem támogatja a konverziókat,
- jelölje meg azokat a kisebb-nagyobb elhagyott, a lakóterületekbe ékelődő ipari telephelyeket, amelyeknek átalakulását elsősorban tartja fontosnak.

Ha elkészül Kőbánya Kerületi Városrendezési és Építési Szabályzata, iktassa be abba a fentiek szerint szükséges szabályozó elemeket. E Program szakértői ugyanakkor figyelmeztetnek arra, hogy e szabályozási eszközök szerepe nem értékelhető túl, egyéb befolyásoló eszközökre is szükség van. (Sem a lakásépítés szorgalmazására, sem a munkahelyi funkció megtelepedése érdekében nem ajánlott a magas építési sűrűségek engedélyezése; előbbi esetben környezeti okokból, utóbbinál azért, mert a mai munkahelyi funkciók nem igényelnek magas sűrűséget).<sup>24</sup>

### 4.3 Kiegészítő tervezési eszközök

Az építészeti és környezeti minőség kedvező irányú befolyásolását is elősegítő új jogintézmény, a *településrendezési szerződés* lehetséges kerületi alkalmazását a Program egy korábbi fejezete már tárgyalta. E helyen csak a tervpályázatok és a tervtanácsok alkalmazásáról lesz szó.

#### 4.3.1 Tervtanácsok

A Kőbányához hasonló méretű településeken (kerületekben) alapvetően fontos építészeti-műszaki tervtanács működtetése. A *településrendezési tervtanácsokra* való kötelezettség körülményeit és a feladatok leosztásának hierarchiáját Kormányrendelet<sup>25</sup> rögzíti a központi, területi és helyi szinteken. Az *építészeti-műszaki tervtanácsokra* vonatkozóan egy új jogszabály<sup>26</sup> az eddiginél jobban segítheti az építésügyi hatóságot az építészeti és környezeti minőség megítélésében is. Kőbánya 2009. január elsejei hatállyal rendeletet fogadott el saját tervtanácsa működési rendjéről. A rendelet minden szempontból megfelelő, e Program kiegészítésül csupán az alábbiakra hívja fel a figyelmet.

#### Javaslatok

- Az első fokú építésügyi hatóság elsődleges értékelő szerepe alapvetően fontos, hogy minden olyan engedélyezési tervet tervtanács elé utaljon, amellyel kapcsolatban komoly fenntartásai vannak.
- Ezzel együtt a tervtanács elnökének kellően tájékozottnak kell lennie az engedélyezésre benyújtott – „problematikus” – tervekről.

<sup>24</sup> A településrendezés szabályozási eszközein túlmenő befolyásoló eszközök között már a Konceptió is többször ajánlotta az adópolitikát. A Kerület telek- és ingatlanadójának a szabályozását áttekintve megállapítható, hogy az ebben a formájában nem alkalmas befolyásolásra, mert „fejlesztési érdekű” engedményekre nem ad lehetőséget.

<sup>25</sup> 252/2006.(XII.7.) Korm. rendelet

<sup>26</sup> 37/2007. (XII. 13.) ÖTM rendelet

- A tervtanácsi kötelezettség Kerületi Városrendezési Szabályzatban, illetve Szabályozási Terv(ek)ben való előírása helyes, de meg kell vizsgálni, hogy ez a jelenlegi helyzetben hogyan érvényesülhet, milyen kiegészítendő intézkedések szükségesek.
- A „belterjesség” kerülendő, a zsúrikbe a helyiek mellett neves, általános elfogadottsággal rendelkező építésszek, tájépítésszek és más szakemberek felkérése szükséges, munkájuk feltételeit a rendelet szerinti megfelelő anyagi ellenszolgáltatás mellett minden téren biztosítani kell.
- Alapvetően fontos olyan bírálók felkérése, akik határozott véleményükkel nem csak a „belterjesség” veszélyeit segíthetik elkerülni, hanem esetenként neves építésszek terveinek hibáira is felhívhatják a figyelmet, amik esetleg a helyi adottságok, igények nem kellő ismeretéből származnak.
- Végül, a tervtanácsi véleményt határozott, az „udvariasság” követelményét csak a szükséges mértékben érvényesítő formában ajánlatos megfogalmazni, az elfogadhatatlan minőségű tervekről adott egyértelmű és kellően részletes elutasító vélemény nagyban segítheti az engedélyező hatóság(ok) munkáját.

### 4.3.2 Tervpályázatok

Az elmúlt években Kőbánya csak kevéssé élt építészeti és településrendezési – városépítészeti – tervpályázatok kiírásának lehetőségével. Ennek fő oka az volt, hogy a kerületi fejlesztéseket – főként a lakásépítési beruházásokat – szinte kizárólag a magán szektor kezdeményezte, és az is, hogy a Kerület nem kívánt élni azzal a jogaival<sup>27</sup>, hogy kiemelt jelentőségű helyeken, illetve épületfajtákra vonatkozóan a magán fejlesztőket is tervpályázat kiírására kötelezze. Ennek is eredménye, hogy a kerületben több megépült, épülő vagy engedélyt kapott fejlesztés építészeti-környezeti minősége nem éri el az adott helyen megkívánható színvonalat.

#### Javaslatok

- Ha elkészül a helyi városrendezési szabályzat (KVSZ), abba integráltan, egyébként önálló rendeletben a Kerület határozza meg azokat a kiemelt helyeket, illetve épület-típusokat, méreteket, amelyek esetében tervpályázat kiírása kötelező függetlenül attól, hogy a beruházásnak ki a kezdeményezője, finanszírozója. (Ehhez jó alapot nyújthat a helyi tervtanács működésének rendjéről szóló kerületi rendelet.)
- Ha a fentiekből következően magán fejlesztő kötelezett tervpályázat kiírására, ajánlott, hogy annak finanszírozásában, zsúrijében a Kerület is részt vegyen.
- Használja a kerület az ötletpályázat által nyújtott előnyöket olyan esetekben, amikor egy, a Kerület számára fontos helyen a városrendezési, városépítészeti és építészeti döntések csak együttesen, komplex módon hozhatók meg.
- A korábban leírtak szerint megfelelő megoldás lehet az ingatlanfejlesztői tender is, ha abba a tervpályázat megfelelően integrálódik, illetve a településrendezési szerződés a legjobb városépítészeti-építészeti megoldás(ok) alapján kerül megkötésre.

A tervpályázati eszköz alkalmazásának mértéke természetesen összefügg azzal is, hogy a kerületi tervtanács működése mennyire hatékony, illetve, hogy mikor szükséges „előzetes minőségi befolyásolás”, mikor elegendő az „utólagos kontroll”.

<sup>27</sup> Étv. 32.§ (7) és különösen (8) bekezdés, illetve 137/2004 (IV.29.) Korm. rendelet 1.§ (2) bekezdés

## 5. JELENTŐS KÖZLEKEDÉSI FEJLESZTÉSEK

A Kerületfejlesztési Konceptió nagy számú olyan közúthálózati és közcélú közlekedési program-javaslatot tartalmaz, amik rövidebb-hosszabb távon segíthetik Kőbánya közlekedési helyzetének javítását. Tekintetbe kell azonban venni, hogy a közlekedési főhálózatok fejlesztése, fenntartása fővárosi hatáskör és feladat, így a javasolt kerületi fejlesztések döntő hányadának megvalósulása csak a fővárosi tervek hatékony befolyásolása eredményeként érhető el. E Program emiatt főként azokat a fejlesztési témákat és lehetséges programokat emeli ki, amelyeknél a kerület belátható időn belül eredményt tud elérni. A fejlesztések komoly korlátja lesz a finanszírozás. Ennek nem csupán a Program írása idején világméretűvé váló, és nálunk is elkerülhetetlennek látszó recesszió az oka, hanem több, a Fővárost és környezetét (agglomerációját és a Központi Régiót) érintő tényező is:

- várhatóan a Főváros – és a Kerület – forrásainak korábbinál jelentősebb részét kell működési kiadásokra fordítani,
- egyes nagy, költséges fővárosi – nem csak közlekedési – projektek finanszírozása mellett kevesebb lehetőség várható a „kisebb”, a kerületeket érintő fejlesztésekre, emellett
- a legégetőbb gondokat orvosolni tudó kerületi közlekedési fejlesztések nagy része nem fővárosi tulajdonban lévő utakat érint,
- a Központi Régióba viszonylagos magas fejlettsége miatt infrastruktúra-fejlesztésre fokozatosan egyre kevesebb európai forrás juthat csak,
- a különböző pályázati források egyre nagyobb hányada irányul a „fenntartható” közlekedési módok felé.

*Mindezek mellett is a Kerületnek folytonos lobbizást kell folytatnia a Főváros felé azzal érvelve, hogy a kerület sajátos – Budapesten másutt kevésbé érvényesülő – gondja, hogy a nagyszámú vasútvonal miatt nehezen „átjárható”, megközelíthető.*

A belátható jövőre vonatkozó közlekedésfejlesztési programok, projektek elvben két csoportba sorolhatók:

1. *saját kezdeményezésű, illetve folytonosan napirenden tartandó tervek, projektek,*
2. *fővárosi (országos, magán) hatáskörben megvalósuló, a kerület részéről a megfelelő időben befolyásolandó tervek, projektek.*

A két csoportba sorolható feladatok természetesen „egymásba folyhatnak”, a besorolás főként azt mutatja meg, hogy mely projektek esetében kell a Kerületnek a legerősebb aktivitást kifejtenie.

*Saját kezdeményezésű, illetve folyamatosan napirenden tartandó projektek:*

- Korponai úti áttörés,
- Gyömrői út, Kőér és Vaspálya utcák és vasútvonal kereszteződése,
- Horog utca és a Vaspálya utca déli szakaszának kiépítése,
- közcélú közlekedési hálózatok és megállók,
- kerékpáros közlekedés fejlesztése.



## *Fővárosi, országos és magán hatáskörben megvalósítandó fejlesztések befolyásolása*

- Éles sarok átépítése
- Körvasúti körút helyének rögzítése
- Külső kerületi körút helyének rögzítése
- Vasútvonalak és megállóik szerepei
- A repülőtér közcélú (vasút v. metró) közlekedési eszközzel való megközelítése
- Magán – területi, építési jellegű – beruházások helyi közlekedési érdekű befolyásolása

## **5.1 Saját kezdeményezésű, folyamatosan napirenden tartandó projektek**

### **5.1.1 Korponai úti áttörés**

A Kerületfejlesztési Konceptió szerint az áttörés elsősorban azt a célt szolgálhatja, hogy a Kerület központi területeinek megközelíthetősége északi irányból javuljon. Ugyanakkor óvott attól, hogy egy jelentősebb kapacitású új út további jelentős forgalmat vonzzon a központba. Mindenképpen elkerülendő, hogy a Vaspálya utcával együtt folytonos áthaladásra alkalmas útvonal jöjjön létre, emiatt a Konceptió az áttörés Albertirsai út felé való egyirányúsítását javasolta. Egy korábban elkészült terv szerint az is megoldást jelenthet, hogy a működő. Illetve már nem használt villamos aluljárók – megfelelő jelzőlámpás biztosítással – a közúti forgalom lebonyolódására is alkalmassá tehetők. (Mindenképpen foglalkozni kell a két vasútvonal közötti kicsiny kolónia helyzetével, sorsával is.)

#### **Javaslat**

Mivel külső források (Főváros, EU) teljes funkciójú közúti aluljáró építésére a közeljövőben várhatóan nem állnak rendelkezésre, az elkészült terv szerinti megoldás megvalósítása szorgalmazandó. Egy szakértői javaslat<sup>28</sup> szerint megfontolandó, hogy az áttörés közcélú (autóbusz) közlekedésre (is) szolgáljon, mert így egyrészt a Főváros a túlterhelt Pongrácz út tehermentesítése mellett a közcélú közlekedési hálózata fejlesztése terén is érdekeltté tehető. A kerékpáros átkötés e helyen előnyösebb is a fővárosi tervben szereplőnél. Számolni kell azzal, hogy – mert főként kerületi érdekről van szó – a költségek finanszírozásának nagyobb része terhelné a kerületet akkor is, ha a projekt bekerülne a fővárosi prioritások közé.

### **5.1.2 Gyömrői út - Kőér - Vaspálya utcák és a vasútvonal kereszteződése**

A csomópont jelenlegi kialakítása teljes mértékben rendezetlen, 5 különböző mértékben kiépült útvonal (Kőér utca, Gyömrői út, Vaspálya utca, Barabás utca, Szállás utca) keresztezi a vasútvonalat. A csomópont helyzetének tarthatatlan voltára tekintettel Kőbánya polgármestere a 2007. tavaszi beszámolójában a Főváros illetékes főpolgármestere irányában az egyik legfontosabb kerületet érintő feladatként jelezte a többszintű csomópont kiépítését. A Budapesten még meglévő szintbeli vasút átjárók között a lakosság is e keresztezés gondjait említi legtöbbször. A Kerületben a Kőér utca vonalán tervezett Körvasúti körút részeként vannak tervek egy többszintű csomópont kialakítására.<sup>29</sup> Mivel azonban e negyedik körút építése az elképzelések szerint a két „végén” (a tervezett Aquincumi hídtól illetve délen Csepel magasságában) indulna, aligha várható, hogy a közeli jövőben a csomópont (a körút „végleges” elemeként) megépül. Fontos mérlegelni azt is, hogy mivel a tervezett körút Kőbányán való átvezetése csak a Kőér utca vonalában tervezett alagúttal fogadható el, ha csak

<sup>28</sup> dr. Orosz Csaba docens, mérnök, BME

<sup>29</sup> Szabályozási terv is rendelkezésre áll.

a többszintes csomópont épülne meg, az igen jelentős újabb forgalmat vonzana a Kőér és Gitár utcai lakó- és zöldterületek környezetébe.

2008. évi információk szerint a MÁV ISPA forrásból tervezi a Budapest-Cegléd-Szolnok vasútvonal korszerűsítését, ami a sebesség emelése mellett az elavult biztonsági berendezések cseréjét is jelenti majd. E korszerűsítési munkák mindenképpen érintik a vonal kőbányai szakaszát is, de egyelőre azok hatásai (vonattípusok sebessége, a jobb biztonsági berendezések esetleges kedvező hatásai) nem láthatók előre. Az ugyanakkor biztosan látható, hogy az 1-es repülőtéri terminálhoz irányuló vasúti személyközlekedés önmagában alig növeli az itt áthaladó járatok számát.

### **Javaslat**

A Körvasúti körút kerületi szakaszának kiépítése a közeljövőben nem várható. Emiatt a jelen helyzetben a Kerület inkább a vasúti keresztezés olyan átalakítását szorgalmazza, ami az áthaladás folyamatosságát, biztonságát a lehető legelőnyösebben biztosítja. Miután a helyzet javítása terveinek megfelelően a MÁV-nak (is) érdeke, és mert várhatóan forrásokhoz is a vasút juthat elsősorban, *Kőbánya fő partnere e helyen a Főváros mellett a MÁV*. Emiatt elengedhetetlen, hogy a Kerület részletesen megismerje a vasút terveit, és elérje, hogy a kereszteződés helyzetének javítása a MÁV programjának részévé váljon. (Ez végül azzal is járhat, hogy a feljavított vasút kötelezően betartandó biztonságtechnikai paraméterei „kikényszerítik” a külön-szintű keresztezés megépítését.)

A keresztezés bármilyen – szintbeli vagy külön-szintű – megoldása azonban a Kerület részéről is fontos átalakításokat tesz szükségessé. Elkerülhetetlen a keresztezésbe közvetlenül becsatlakozó utcaszakaszok számának csökkentése a hálózat elemeinek átrendezésével, amit a Kerület tervei tartalmaznak is. A legfontosabb ebből a szempontból a *Horog utca egy rövidebb, hiányzó szakaszának megnyitása, illetve Barabás és Szállás utcáknak erre az utcára való rákapcsolása* (pl. a Száva utca vonalán). Az így létrejövő már négyágú csomópont kerületen belüli kapcsolatait lebonyolító utcák kijelölése ugyancsak fontos kerületi feladat. Mindezek miatt a kerület közlekedési szakértők bevonásával, illetve a MÁV-val és Fővárossal együttműködve, újra tekintse át a rendelkezésre álló terveket, intézkedjen azok szükséges módosításáról. Érdekei hatékonyabb érvényesítése céljából ne zárkozzon el legalább a megvalósítási tervek részbeni finanszírozásától.<sup>30</sup>

### **5.1.3 Vaspálya és Horog utcák kiépítése**

A Konceptió szerint a kerület belső főútjai (Vaspálya utca északi szakasza, Gyömrői út) és a Mázsa téri csomópont részbeni tehermentesítését szolgálja két vasút melletti vonal, a Horog utca és a Vaspálya utca déli szakasza teljes hosszban való kiépítése. A Horog utca déli szakasza Kőér utca irányában való megnyitásának – a vasúti kereszteződés helyzetének javítása mellett – főként a Mázsa tér tehermentesítése érdekében van jelentősége: a Kőbányai úti forgalom alternatív nyomvonalat kaphat a kerület délkeleti területei (Gyömrői út) irányában. A Pongrácz út és Kőbányai út közötti északi szakaszának megfelelő kiépülése is a Mázsa tér tehermentesítésére szolgálhat, itt azonban a lakóterületek közelsége miatt a zajvédelmet biztosító költségek megoldások nélkül komoly környezeti zavarok állhatnak elő.

A Vaspálya utca kiépítése csak csekély mértékben lehet alkalmas a Gyömrői út tehermentesítésére, mert mindkét végén csak abba köthet vissza, ráadásul a Kőér utcai vasúti kereszteződésnél a forgalmi helyzetet tovább ronthatja, a csomópont kialakítását nehezíti. A Kerület

---

<sup>30</sup> Mindenképpen a kerület finanszírozza a szabályozási terv esetleg szükségessé váló módosítását. Mivel a keresztezésbe fővárosi út (Gyömrői út) fut be, és mert a tervezésben és a megvalósításban a MÁV kiemelten érdekelt, a megvalósítást szolgáló tervek és megvalósítás zömmel az ő finanszírozásukban történhet. A kerületi „good-will” kinyilvánítása ugyanakkor mindenképpen szükséges.

eddig elképzelései alapján az út kiépítése kettős célt szolgálhat. Egyrészt erre az útra tehető át a Gyömrői úti vállalkozások, köztük elsősorban a Richter Gedeon gyógyszergyár parkolói, illetve innen tárhatók fel a telepek telkeinek „hátsó”, kiszolgáló részei, az ott elhelyezhető belső parkolók. (A gyógyszergyárat iparvágányok is kiszolgálják, e megközelítés végleges feladása a szakasz kiépítésének feltétele.) Másik fontos előnye a Kőbánya-Kispest metróvégállomás kerületi oldali közúti feltárása, ami hozzájárulhat az ottani helyzet javításához (P+R, B+R parkolók). Járulékos, de nem elhanyagolható kedvező hatás lehet, hogy a kerület vasút felőli oldalán a méltatlan, rendezetlen helyzet felszámolható.

### **Javaslat**

A két útnyitás elsősorban a Kerület belső úthálózatán segítheti a forgalom lebonyolódását, de megvalósításuk pozitív hatással lehet több fővárosi hatáskörben lévő útszakasz, csomópont helyzetére is. Emiatt elrendő, hogy a megvalósítás költségeinek fedezéséhez a Főváros is hozzájáruljon. Megállapodásra kell törekedni az érintett vállalkozásokkal is. Mivel többségüknek érdekében állhat a rendezés, legalább azt el kell érni, hogy kártalanítás nélkül lejegyezhető legyenek a megfelelő útszakaszok. *Nyilvánítsa ki a Kerület, hogy az útnyításokra programot indít*, ha az Integrált Városfejlesztési Stratégia szerint létrehoz saját fejlesztő vállalatot, bizza meg azt a megvalósítási tanulmány elkészítésével a jelentős szervezőmunka végzésével, a megfelelő tervek elkészítésével, a megvalósítás jogszabályoknak megfelelő „vállalatba adásának” (közbeszerzés) előkészítésével.

**Összefoglalva:** A 4.1.2 és 4.1.3 alatti programok és javasolt intézkedések szorosan összefüggnek, ezért *a Kerület kezelje ezeket egyetlen „program-csomagként”*. Bár a csomag megvalósulása – benne a leginkább fontos Kőér utcai átjáróé – jórészt a MÁV terveitől és lehetőségeitől függ, *a kapcsolódó közút-megnyitási programokat haladéktalanul meg kell indítani*.

### **5.1.4 Közcélú közlekedési hálózatok és megállóik**

A kerület az elmúlt időszakban is általában kellő erővel és hatékonysággal volt képes befolyásolni a fővárosi közcélú közlekedés, a BKV hálózati és megálló elhelyezési elképzeléseit, terveit (9-es autóbusz megtartása, új meghosszabbított járat, busz sáv a Jászberényi úton stb.) A Kerület kiemelt érdeke, hogy az Éles sarok közlekedési helyzete alapvetően javuljon, ez pedig alapvetően összefügghet a 3-as villamos vonal fejlesztésével. A fővárosi program és a pályázat kerületi érdekű befolyásolása szükséges. (Lásd a részletekről e fejezet 4.2.1 pontját.)

#### **5.1.4.1 P+R parkolók**

Az Őrs vezér tér mellett, ahol Gyakorló utca parkolóhelyeinek P+R jellegű használata tarthatatlan helyzetet hozott létre, a Kerület már ért el sikereket: megállapodás egy Fehér úti mentő épülő irodaház fejlesztőjével 500 parkolóhely P+R használatra átadásáról, az Árkáddal szemben parkoló 100-120 férőhelyre bővítése.

### **Javaslat**

A leginkább frekvenciált tömegközlekedési megállóknál, különösen a két metró végállomás környezetében a kerületnek továbbra is szorgalmaznia kell megfelelő számú P+R parkoló létesítését. A P+R parkolási kapacitás a Főváros most készülő parkolás-fejlesztési programja szerint az elkövetkező években jelentősen bővíthető, a befolyt parkolási díjakból Közlekedésfejlesztési Alapot kívánunk létrehozni, amiből a P+R parkolók építése mellett közcélú közlekedést, kerékpáros közlekedést és útfelújításokat is finanszíroznának. A legutolsó információk szerint P+R fejlesztésekre az EU-tól egy milliárd Euró érkezik, aminek felét a Főváros használhatja fel. Bár a Főváros tervei tartalmazzák a vasúti megállóknál is

parkolók létesítését, a vasúti-elővárosi fejlesztések jelenlegi helyzetében a Program óv a kerületi fejlesztések szétaprózódásától. *Mivel Kőbánya közelében jelentős számú metró megálló van, egyelőre elsősorban azok közelében szorgalmazza a fővárosi lebonyolítású fejlesztéseket.* (Az elővárosi vasúti fejlesztésekről ld. később.) A Parking Kft-nél folyó tervezőmunkát, majd a megvalósítást eszerint ajánlott befolyásolni.

Amennyiben lehetőség van még a KÖKI menti kispesti fejlesztések befolyásolására (ld. a kerékpáros közlekedéssel foglalkozó részben leírtakat), Kispesttel együtt ott is szorgalmazni kell további P+R parkolók létesítését. Meg kell vizsgálni azt is, hogy a belső főhálózat tehermentesítésére javasolt vasútvonalak menti útmegnyitásokhoz kapcsolódóan, különösen a Vaspálya utca KÖKI-hez közeli szakaszain, lehetséges-e – esetleg területszerzés árán is – nagyobb számú parkoló megépítése. (Ld. ezzel kapcsolatban a 4.1.2 és 4.1.3 pontok utáni összefoglaló megjegyzést is.)

#### **5.1.4.2 Egyéb közcélú közlekedési fejlesztések**

A Koncepció foglalkozott olyan nagy léptékű átalakításokkal is, mint például a gödöllői HÉV vonal Keleti pályaudvarig történő bevezetése, illetve a 2-es metróval történő összekapcsolása. A jelenlegi – még bizonytalan jövőjű – fővárosi elképzelések (a HÉV vonalak MÁV használatba adása) ezzel éppen ellentétesek, a végállomás a közelmúltban épült át. Emiatt a Kerület a szomszédos kerületekkel együtt egyelőre nem tehet mást, mint opponálja a számára kedvezőtlen fővárosi koncepciókat. A 62-es villamos visszaállításának tervét továbbra is tartsa napirenden a Kerület, de a Jászberényi úti villamos kiépítése azonban egyelőre nem reális. A Kápolna térre vezető villamos visszaállítása akkor válhat rentábilissá, ha az S1 projekthez kapcsolódó, tervezett lakásépítési projektek megvalósulnak.

Általánosságban Kőbánya is *támogasson minden olyan programot, ami a kötöttpályás közcélú közlekedés fejlesztésére vonatkozik* a közúti (autóbusz) módozattal szemben, ha azok a szállítás nagyságrendjét és sebességét tekintve a Kerület számára előnyösek.

#### **5.1.5 Kerékpáros közlekedés**

##### **Jelenlegi helyzet, fővárosi tervek**

- Kőbánya meglévő kerékpárút hálózata:
  - Albertirsai út – Liget utca/tér – Barabás u. – Száva u. – Határerdő és József Attila telep között
  - Sibrik M. u.- Vak Bottyán u. – Határ út
  - Harmat u. – Sorház u. – Száraz u. – Óhegy park – Kápolna u. – Kőbányai út (Népliget)
  - Pilis u. – Hortobágyi u. – Nemes u.
  - Keresztúri út – Hárslevelű u. (Tündérfürt u.)
  - Hungária körút
  - 526. sz. út (a temető mögött)
- A Magyar Kerékpárosklub felmérései szerint a hálózat minősége igen vegyes, egyes csomópontokban az átkelés balesetveszélyes<sup>31</sup>
- A metró megállók, végállomások irányában a hálózat alig működik, kerékpár-tárolók egyelőre nincsenek, de már van döntés létesítésükről.

<sup>31</sup> Létezik kelet-pesti csoportja a kerékpáros-klubnak

- Fővárosi terv a kerékpárhasználat arányának a budapesti közlekedésben a jelenlegi 2 %-ról 5 %-ra való növelése 2013-ig. A hálózat mai 178 km-nyi hosszát újabb 176 km-rel meg kívánják kétszerezni az alábbi forrásokra építve:

KMOP:	24 km
GKM	18 km
egyéb forrásból	58 km
más beruházásban	76 km

- A Főváros Kerékpáros Szakértői Munkacsoportot hozott létre a Városüzemeltetési Főpolgármester-helyettesi Iroda alatt Közlekedési Ügyosztály, az Európai Unió Ügyek Irodája és a Magyar Kerékpárosklub részvételével.
- Stratégiai terv készült fővárosi megbízásra a BME Út- és Vasúttervezési Tanszékén (tervező: dr. Kisgyörgy Lajos docens).<sup>32</sup>
- Kőbányai hálózatfejlesztés a Főváros terveiben - KMOP pályázat anyaga, főhálózat terve<sup>33</sup>

Téglavető u. – Maglódi út – Algyógyi u. – Tárna utca (gyalogos felüljáró) – Keresztúri út

Albertirsai út és Fehér út felé (központ és Óhegy kapcsolata GKM pályázati forrásból)

Sibrik Miklós úton a KÖKI felé.

## Fejlesztési cél

- A hálózat és kerékpártárolás olyan fejlesztése, ami elősegíti a kerékpárhasználatnak a hivatásforgalomban való jelentős növelését.
- A hálózat a lehető legkisebb arányban haladjon jelentős forgalmú közutak mentén.

Kőbánya számára alapvető fontosságú, hogy a folyó fővárosi tervezőmunkát e legfontosabb helyi fejlesztési célok irányában befolyásolja. A fővárosi stratégiai terv mai formájában teljesen még nem tartalmaz területi jellegű prioritásokat. Egyaránt számol a forgalomcsillapított belső városrészekben a kerékpárhasználat jelentős mértékű növekedésével – illetve az ehhez szükséges fejlesztésekkel (pl. kiszélesített buszsávok) – és a külsőbb területeken a közcélú közlekedési eszközök végállomásaira, megállóira „ráhordó” kerékpárutakkal és az ott elhelyezendő tárolókkal a „kombinált” közlekedés elve alapján.

A belső városrészek jelentősebb arányú forgalomcsillapítása (Budapest Szíve Program sorsa, a „dugódíj” bevezetésével kapcsolatos előzetes tanulmányok stb.) csak egy hosszabb időtávú közlekedés-szervezési és -fejlesztési folyamat eredménye lehet. Erre is tekintettel Kőbányának el kell érnie, hogy a fővárosi főhálózat kiépítésének ütemezésénél a kerületi szakaszok prioritást kapjanak. Ezt komolyan indokolja – a szomszédos, részben hasonló helyzetű kerületekkel együtt –, hogy a két nagy forgalmú metró végállomáshoz és több metróálla-

<sup>32</sup> Fellelhető a <http://www.uvt.bme.hu/kerekpar/> honlapon. A Konceptió első fővárosi vitájának anyaga a <http://kerekparosklub.hu/kerekparos-budapest-konceptio-első-konzultacio> honlapon olvasható.

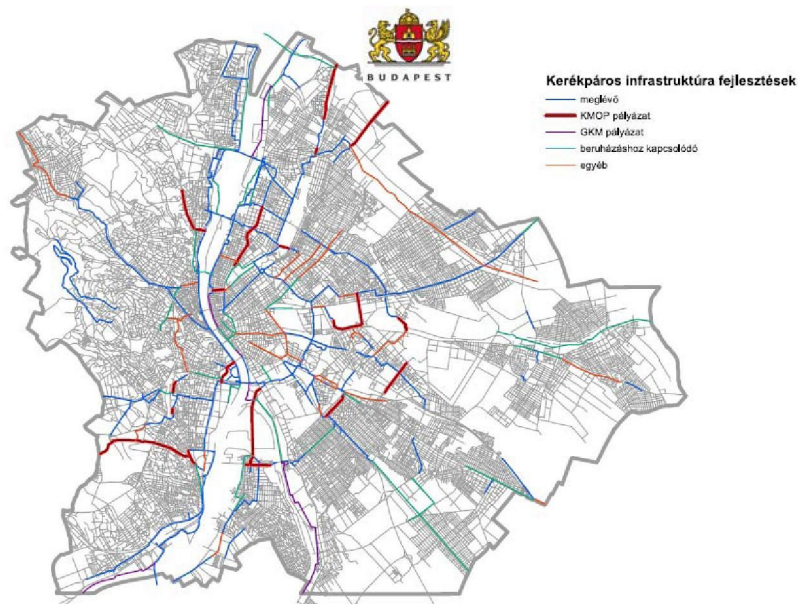
<sup>33</sup> Fellelhető a [http://www.hagyomiklos.hu/anyagok/kerekpar2007\\_2010.pps](http://www.hagyomiklos.hu/anyagok/kerekpar2007_2010.pps) honlapon. A pályázat az engedélyezési eljárás elhúzódása miatt nem került benyújtásra, a pályázati kiírást várhatóan megismétlik.



máshoz való viszonylagos közelsége miatt ebben a térségben van a legnagyobb esély a kombinált (kerékpáros és közcélú) közlekedés valóban hatékony fejlesztésére.<sup>34</sup>

### Partnerek az előkészítésben

- Főváros: Kerékpáros Szakértői Munkacsoport (Közlekedési Ügyosztály, Európai Uniósi Ügyek Irodája)
- a fővárosi főhálózat tervezői<sup>35</sup>,
- civil szervezetek, Magyar Kerékpárosklub stb.,
- szorgalmazandó helyi szerveződés, kerékpárhasználó kőbányai lakosok – főként a fiatalok,
- jelentősebb fejlesztők – a kapcsolódó kerékpáros fejlesztések vállalása érdekében,
- független szakértők – főként a tervek kontrollja érdekében.



**Budapest kerékpáros főhálózatának terve (Hagyó Miklós főpolgármester helyettes „Kerékpáros közlekedés fejlesztése 2007-2010” c. korábbi előadásában bemutatott térkép). A főhálózat tervein jelenleg is dolgoznak a Pro Urbe Kft.-nél (tervező: Szálka Miklós).**

### Lehetséges források

- Közép-magyarországi Operatív Program pályázatai,
- Gazdasági és Közlekedési Minisztérium pályázatai (csak egy-, két-, három számjegyű utakra),
- kerületi fejlesztők – településrendezési szerződésben létesítés és finanszírozás, átvállalásával,
- kiegészítő fővárosi és kerületi költségvetési források.

<sup>34</sup> Számos nyugat-európai nagyvároshoz képest budapesti kerékpáros program még csak a kezdeteknél tart. Még nem esik szó a Bécsben, Párizsban és másutt is jól működő kerékpár-bérlési rendszerekről, a nemrég Budapesten 50 helyen elhelyezett 500 (BOSCH típusú, egyenként csupán 10 férőhelyes) térfelügyelővel parkolóhely inkább csak a komoly szándék jelzésére szolgál.

<sup>35</sup> Pro Urbe Kft.

## Fejlesztések előkészítése és menedzselése

Kőbánya az elmúlt időszakban is jelentős erőfeszítéseket tett kerékpárútjainak fejlesztésére. A „funkcionális” jellegű kerékpározás a Kerületfejlesztési Konceptióban kiemelt hangsúlyt kapott. A közelmúltban a Kerület határozatot hozott (1369/2008. (IX. 18.) sz. alatt a Budapest Főváros Polgármesteri Hivatal által küldött kerékpáros fejlesztési javaslat kiegészítésére, egyúttal pályázat benyújtására is határidőt írt elő. A kerületnek a fővárosi főhálózat kiegészítésére, módosítására adott tervében a csak nagyobb távon kiépíthető vonalak (Korponai út megnyitása, Gyömrői útról a kiépítendő Vaspálya utcára, „Tárna utcai feltárási út” stb.) és a helyi kiegészítések egyensúlyban vannak. A helyes tervjavaslatokról szóló döntés után azonban a megvalósítás érdekében további előkészítő munkák szükségesek.

- mihamarabbi közvetlen kapcsolatfelvétel a főhálózat tervezőivel a helyi hálózat és a fővárosi hálózat összhangja és főként az ütemezés pontosítása érdekében,
- lobbizási tevékenység a Fővárosnál a kerületi elemek előnyben részesítése érdekében a pályázatoknál, saját pályázat(ok) benyújtása – csak hatóságilag engedélyezett tervek alapján nyújtható be pályázat,<sup>36</sup>
- ezek eredményeként döntéshozatal a megvalósítás kerületi finanszírozásáról, illetve saját rész biztosításáról – ez a főhálózat kiépítésében való részvételt is jelentheti,<sup>37</sup>

Ezen tevékenységekkel párhuzamosan a helyi igények jobb megismerése és határozott lakossági promóció is szükséges.<sup>38</sup>

- helyi kerékpáros klub létrejöttének szorgalmazása „kerékpáros fórum(ok)” szervezésével a helyi igények felmérésére, a tervek pontosítása érdekében,
- a kerékpáros közlekedés szakértőivel való konzultációk (javasoltan már a fórumokba való bevonással),
- tervezettségben való aktív részvétel szakértők bevonásával.



Óriás kerékpártároló Amszterdamban csatorna fölött

<sup>36</sup> A 2008. évi fővárosi pályázat (650 millió Ft) éppen az engedélyek késedelme miatt „bukott”, de újra kiírásra kerül. Elvben, a fővárosi kezelésben lévő utakon a kerékpáros fejlesztés fővárosi, az egyéb utakon kerületi feladat, de a tervezés, megvalósítás és finanszírozás terén a főhálózat folytonossága érdekében ezt gyakran figyelmen kívül hagyják. A Főváros is felvállalt kerületi feladatokat, illetve kerületek is „beszálltak” főhálózati szakaszok létesítésébe.

<sup>37</sup> E témában a részletekről a Fővárosnál Tőkés Balázs tud felvilágosítást adni.

<sup>38</sup> Az ilyen „soft”, de fontos tevékenységekről igen részletesen szól a BME-n készített koncepció.



## Kiemelten vizsgálendő program – kerékpártároló a KÖKI mellett

A Kerületfejlesztési Konceptióban kiemelt prioritásként megfogalmazott, a „funkcionális” kerékpárhasználatra vonatkozó cél elérése különös figyelmet követel. A 1369/2008. (IX.18.) sz. önkormányzati határozatban ez a cél kissé háttérbe szorul: a kerület 46 helyen – főként intézmények mellett – kíván kerékpártárolókat elhelyezni, közöttük csak a Liget tér, Kőbánya felső vasútállomás, a Határ úti metrómegálló olyanok, amelyek a nagyobb távolságú hivatásforgalom kerékpárral való lebonyolítását segíthetik. (A két vasútállomáson a viszonylag kis járatsűrűség kevésbé kedvez a cél elérésének.)

A kerület egyik legsűrűbben lakott városrésze az Újhegyi lakótelep, amelynek jelentős része azonban a Kőbánya-Kispest – most átépülő – metróvégállomástól (KÖKI) gyaloglási távolságon kívül esik. Hasonlóan nagy laksűrűségi területek kapcsolódnak (Gyakorló utca, Ligettek, Körösi Csoma út menti „telepek” stb.) az Örs vezér tere végállomáshoz is, ugyan-csak jórészt gyaloglási távolságon kívül. A két, jelentős számú B+R parkoló elhelyezését igénylő terület helyzete erősen különböző:

- A KÖKI kerületi oldala rendezetlen, taszító környezetű, a végállomás csak a gyalogos felüljáró meredek lépcsőjén keresztül érhető el. Ugyanakkor a Sibrik Miklós úti felüljáró alatt hatalmas terület áll rendelkezésre kerékpártárolás céljára. A végállomáshoz kapcsolódó nagyméretű fejlesztések révén a kerületi oldal hátrányos helyzete tovább fokozódik.
- Az Örs vezér téri végállomás rendezettebb állapotú, környezetében nagyobb számú B+R parkolók helyének megtalálása, biztosítása a cél. Nehézség, hogy a terület jórészt beépült. (A kerületi elképzeléseket tükröző fővárosi főhálózati terv szerint a Liget-teleken keresztül – Onódi utca, aluljáró – megfelelő távolságban elérhető a Hungária körúti metró megálló is.)



A KÖKI metró végállomás kispesti oldalán tervezett fejlesztések látványterve Kispest felé nézve

### Javasolt kerületi teendők

#### a) A KÖKI-hez kapcsolódóan

- A KÖKI menti fejlesztéssel szemben igen határozott civil fellépések történtek (Védegylet, Levegő munkacsoport stb.), többek között megfelelő számú P+R parkoló



létesítésének elmaradása, szabad, zöld területek úgyszólván teljes hiánya miatt.<sup>39</sup> A kerület – mint a fejlesztésben jelentősen érintett önkormányzat – a fellépő civil szervezetek támogatásával érje el megfelelő számú B+R tároló létesítését. (Ez természetesen azt jelenti, hogy a kerékpárút – legalább is annak egyik ága – a felüljárón halad.<sup>40</sup>)

- A KÖKI kőbányai oldalán, a vasúti gyalogos felüljáróhoz kapcsolódó területen meg kell vizsgálni, milyen módon lehetséges nagyméretű kerékpártárolók elhelyezése. A z „induló” nagyságrend meghatározása érdekében fel kell mérni, hogy a közelebbi területekről – főként az Újhegyi lakótelepről – mekkora tényleges „kereslet” várható. Ez különösen a miatt fontos, mert a tapasztalatok szerint a kerékpárt használók aránya a fiatalabb korosztályokon belül erősen összefügg a képzettséggel. (A program sikerét meghiúsíthatja, ha az elhelyezett tárolók kihasználatlanul állnak.) Ennek érdekében szakmailag korrekten előkészített, szociológiai jellegű vizsgálatot ajánlott lefolytatni, vagy egyéb, megfelelő módon kell megismerni az igényeket. Ez kell legyen a javasolt kerékpáros fórumok egyik fő témája is.
- Szaktervezőkkel terv készítendő a terület kerékpáros feltárására, a környezet javítására, kiemelten a tárolás, a védelem módozataira. Mindenképpen *a jelenleg szokásos fővárosi méreteknel jelentősen nagyobb tárolókapacitás kiépítését kell célul kitűzni*, a tervezés során kell döntenie arról, hogy a tárolók várhatóan fokozatosan növekvő használatnak megfelelő ütemezett, vagy az egyidejű kiépítés az előnyösebb.
- E terveket ajánlottan a kerület finanszírozza. Ez előnyös lehet a megvalósítás költségeinek viseléséről a Fővárossal folytatandó tárgyalásoknál, hiszen ha elérhető e helyen egy jelentős méretű – és ténylegesen használt – parkoló-rendszer kialakítása, az „min-ta-értékével” jelentősen segítheti a kombinált közlekedés fővárosi prioritásának megvalósulását. Azt is jelenti ez, hogy kisszámú – néhányszor tíz – parkolóállás építésébe nem érdemes belekezdeni.
- Ugyanitt a MÁV-val folytatandó tárgyalások során el kellene érni, hogy a felüljáróhoz vezető lépcső és a felüljáró állapota érzékelhetően javuljon. (A kispesti oldali magán fejlesztéseknek nem része a vasúti gyalogos felüljáró, a korábban javasolt fellépés erre is irányuljon.)
- Folyamatos tájékoztatás és megfelelő „promóció” szükséges a program sikere érdekében a korábban leírt módon.

## **b) Az Örs vezér terén**

A javasolt tevékenységek azonosak a KÖKI melletti területnél leírtakkal az alábbi kiegészítésekkel:

- Megelőzően ki kell építeni a fővárosi tervekben szereplő, a Ligettelken átvezető vonalszakaszt (Onódi utca, vasúti aluljáró).
- Megtalálandó – megszerzendő – a tárolók metró végállomáshoz lehető legközelebbi helye.
- A metró végállomás(ok)hoz irányuló kerékpárút vonalvezetését úgy kell kialakítani, hogy a leginkább segítse a tárolók megközelítését (Fehér út keleti oldala).

<sup>39</sup> A civil szervezetek a környezetvédelmi hatóság támogató hozzáállását is megtámadták.

<sup>40</sup> A kispesti oldalon a fővárosi főhálózati terv nem tartalmaz kerékpárutat.

A Kerületnek az előkészítő munkák alapján kell eldöntenie, hogy a két nagy „tároló projekt” között melyiknek az indítását szorgalmazza elsőként. E Program készítésének időpontjában inkább a *KÖKI melletti helyszín látszik reálisabbnak*. A fent részletesen leírt parkoló-rendszer kiépítésére a Kerület adjon be pályázatot.

## **5.2 Fővárosi, országos és magán hatáskörben megvalósítandó fejlesztések befolyásolása**

### **5.2.1 Az Éles sarok átépítése**

A bonyolult közlekedési csomópont kicsiny átbecsátóképessége régóta akut problémája Kőbányának. Részletes tervek állnak rendelkezésre a helyzet javítására, a 3-as villamos számára önálló aluljáró létesítésére.<sup>41</sup>

A Főváros 2007. májusában fogadta el két villamos vonal, az 1-es és a 3-as meghosszabbításának programterveit, és pályázat benyújtásával mintegy 33 milliárd forintnyi Európai Unió hozzájárulásra (70%) számít. A pályázat csak a vágányok és a berendezések korszerűsítésére, valamint járművek beszerzésre vonatkozik, az Éles sarok átépítése nem része a projektnek. Egy közlekedéssel foglalkozó civil szervezet<sup>42</sup> - a helyi lakosságra is hivatkozva – a pestszentlőrinci szakaszon a programtervben szereplővel szemben a villamos kerületközpont irányú továbbvezetését javasolja. A projekt teljes költségigénye (44 milliárd Ft.) ugyancsak erősen vitatott a csupán egy kilométer, illetve 720 méter hossz-növekmény mellett.<sup>43</sup> (A civil szervezet ugyancsak komolyan ellenzi az 1-es villamos Budafoki úti végállomása építésének szükségességét is, mert azt csak ideiglenes megoldásnak értékeli.)

#### **Javaslat**

Abban az esetben, ha az EU-s pályázati források elérését még komolyan nem veszélyezteti – illetve ha a pályázati feltételek ezt lehetővé teszik – Kőbánya lépjen fel a pályázati csomag olyan módosítása érdekében<sup>44</sup>, ami tartalmazza az Éles sarok korszerűsítését is. Ha a pályázati feltételek engedik, vállaljon saját önrészt is, lehetőleg időben kellően széthúzott teherviseléssel.

### **5.2.2 A Körvasúti Körút kerületi vonalának rögzítése**

A Főváros közút-hálózat fejlesztési terveiben a körút helye továbbra is a Kőér utca vonalában szerepel, az újabb, készülő tervek sem kívánják változtatni ezen. A Kerület továbbra is arra az álláspontra helyezkedjen, hogy mindenképpen szükséges, számára is előnyös a Főváros külsőbb fekvésű zónájában a szomszédos kerületek közötti közúti kapcsolatok bővítése, de annak a Körvasúti körút kijelölt vonalán kívül más – a Konceptióban tárgyalt és a Kerület számára kedvezőbb – megoldási lehetőségei is vannak.

### **5.2.3 Külső Kerületi Körút vonalának rögzítése**

E körút szerepe elsődlegesen az, hogy a városba érkező gépjármű forgalmat minél inkább a külső zónában ossza szét a kerületek között, illetve terelje azt a nagyobb kapacitású utak – közöttük az M0 autópálya – felé. (Több szakaszán azon a nyomvonalon halad, amit korábban egy „belső” M0 körgyűrűnek szántak.) A 2007-ben elfogadott tervek szerint e körút csak rövid szakaszon érinti majd a kerületet. A Kőbánya-Kertvárostól keletre lévő határerdőben

<sup>41</sup> Közlekedés Kft., Rohrer Ádám tervező információja

<sup>42</sup> VEKE – Városi és Elővárosi Közlekedési Egyesület

<sup>43</sup> <http://www.veke.hu/index.php?fc=forum&tn=x0435>

<sup>44</sup> A Program készítésének idején – sajnos – kiderült, hogy a pályázatba való kerületi beavatkozás nem lehetséges, mert a fővárosi pályázat az eredeti tartalmának megfelelően támogatást kap.

haladna, majd az Akadémia telepnél merőlegesen délkeleti irányba fordul. Az út az erdő keleti oldalán haladna, egy lehajtó azonban közvetlenül a beépített terület mellett biztosítana kapcsolatot a Kertvárossal. Egyes szakaszainak kiépítése főként azokban a kerületekben (például a XVI., XVII. kerület) lehet előnyös, ahol az M0 autópálya felől és felé haladó forgalmat a túlsúfolt sugár irányú utak tehermentesítésével a beépült területektől távolabb, illetve azok határán lehet vezetni. Az M0-tól távolabb fekvő Kőbánya számára a körút komolyabb szereppel nem bír.



### A Külső Kerületi Körút terve 2007-ből a Kőbánya-Kertváros melletti határerdőben – Budapest Főváros Főpolgármesteri Hivatala, Főépítési Hivatal

A Külső Kerületi Körút vezetésének jelenlegi terve a Kerület számára előnytelen, mert a kitisztított, egyre inkább parkerdő használatú erdőn halad keresztül. Ráadásul az út csomóponti kapcsolatának biztosítása érdekében a Kertváros egy lakóutcáját is igénybe kellene venni, ami rendkívül jelentős környezetszennyezést jelentene a magas értékű lakóterületen, amit két vasútvonal zavaró hatási is terhelnek. E véleményét a Kerület már kinyilvánította. A most kidolgozás alatt lévő közúthálózat fejlesztési program a Főváros szabályozási keretterve által rögzített vonalakat veszi figyelembe, emiatt a nyomvonal módosítása e keretterv módosítását is szükségessé teszi. Más kerületek is felléptek a tervezett nyomvonnallal szemben, Pestszentlőrincen már (elutasított) népszavazási kezdeményezés is volt. Ettől függetlenül Kőbányának is érdeke, hogy a sugár irányú főutak közötti kapcsolatok a város minél külsőbb zónájában alakuljanak ki, de ez a cél nem szükségképpen igényli egy folytonos körút (körútszakasz) kiépítését.

#### Javaslat

A Kerület folytasson érdemi konzultációt a körút terve által érintett kerületekkel annak érdekében, hogy a fenti szempontoknak megfelelő olyan nyomvonal alakuljon ki, amely mindegyikük számára megfelelő, elfogadható. Ha ez elérhető, közösen lépjenek fel a Fővárosnál elsőként a keretterv módosítása érdekében.

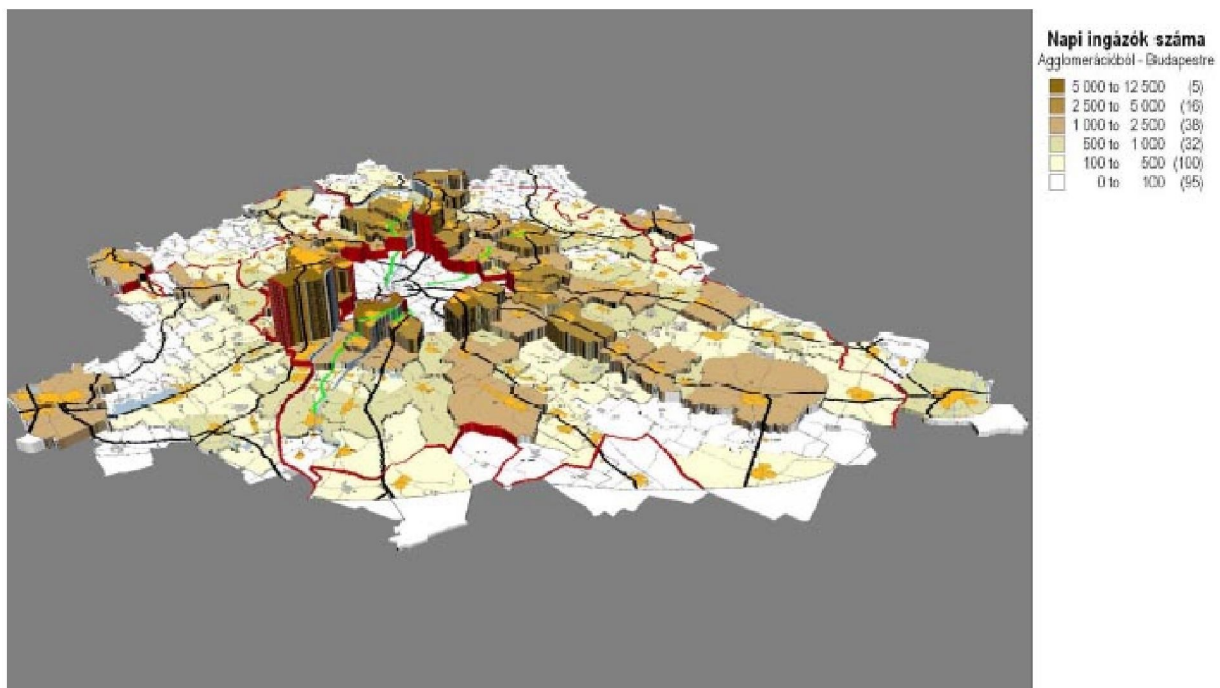
#### 5.2.4 Vasútvonalak és megállóik bekapcsolása a helyi tömegközlekedésbe

Az elővárosi vasúti közlekedés fejlesztése országos prioritás. A Kőbányát átszelő nagyvasutak közcélú közlekedésbe való bekapcsolása és a vasúti megállók ennek megfelelő fejlesztése akkor várható, ha az EU által is támogatott *elővárosi vasúti fejlesztések a budapesti*



agglomeráció keleti, főként délkeleti szektorára is kiterjednek. Ennek realitása főként abban van, hogy ez a vasúti személyszállítási szektor az, ami ténylegesen jövedelmező. (Az is felmerült, hogy az elővárosi vasúti közlekedést a HÉV vonalakkal és a budapesti tömegközlekedéssel együtt, a MÁV-tól leválasztva önálló szervezetbe integrálnák.) A tapasztalatok szerint az elővárosi vasúti közlekedés akkor tudja teljesíteni a feladatát, ha az országos és regionális járatok 30-40 perces járatsűrűsége helyett 15-20 perces sűrűség érhető el a csúcsidőben, és megfelelő minőségű jármű állomány közlekedik. A MÁV fejlesztési elképzeléseiben 11 elővárosi vonal fejlesztése szerepel. A jelenleg megismerhető tervek azonban egyelőre csak azt tartalmazzák, hogy a 100-as Ferencváros-Vecsés-Szolnok vonal felújításra kerül.

A tágabban vizsgált agglomeráció délkeleti szektorának térszerkezete, illetve vasúti kapcsolatai sajátosak: települései (a nagyobbak: Vecsés, Maglód, Gyömrő, Monor, Albertirsa, Dabas, Ócsa + a Tápió menti településcsoport) négy vasútvonalra fűződnek fel, a lakosság számát tekintve a délkeleti, „alföldi” szektor az egyik legnagyobb (88 ezer fő). Társadalmi-gazdasági jellemzői viszonylag hátrányosak: a települések mezőgazdasági jellege még erős, alacsony az ezer főre jutó vállalkozások száma (2000-ben csak 67 db 1000 főre számítva az agglomeráció 108-sas adatával szemben). A Budapestre történő ingázás aránya magas (ld. az ábrát), ugyanakkor a települések terjengős beépítése miatt csak a lakosság csekély aránya lakik vasútállomásokhoz 500 méternél közelebb. (Ez az arány a teljes agglomerációban 6 %, a lakosság 15 % -a vasút által közvetlenül nem kiszolgált településen lakik.) Ugyanakkor ez az egyetlen olyan agglomerációs szektor, ahonnan a Budapestre történő ingázás mintegy fele vasúton történik.



#### Ingázási nagyságrendek Budapest agglomerációjában<sup>45</sup>

Ezek azok a legfontosabb tényezők, amelyek elsődlegesen befolyásolják, hogy Kőbányán mely vasútvonalakon és milyen ütemezésben jelenhet meg az elővárosi gyorsvasúti forgalom, illetve, hogy a Kerület vasúti megállóival milyen módon kapcsolódhat rá erre a magasabb

<sup>45</sup> Az ingázás irányairól, nagyságáról és a közlekedési módok arányairól és a megvalósítási tanulmányról lásd többek között [www.fomterv.hu/hun/sbahn/bemutato\\_071119.pdf](http://www.fomterv.hu/hun/sbahn/bemutato_071119.pdf) és a [www.fomterv.hu/hun/sbahn/koncepci\\_osszefoglalo.pdf](http://www.fomterv.hu/hun/sbahn/koncepci_osszefoglalo.pdf) honlapokat

színvonalú szolgáltatást nyújtó szolgáltatásra. Az bizonyos, hogy a legközelebbi esély a 120-as számú Vecsés-Cegléd-Szolnok vonalon áll fenn, azaz távlatban Kőbánya-Alsó megálló jelentősebb helyi használatára lehet számítani. Ebben az agglomerációs szektorban ma is magas a vasúton ingázók aránya, számítani lehet arra, hogy a gyorsabb és kényelmesebb szolgáltatással az ingázók – általában a Fővárost felkeresők – már a nagyobb távolságok miatt is fokozódó mértékben választják a vasutat. Az is biztató, hogy maga a Főváros is kezdeményezően lépett fel az agglomerációs települések irányában P+R parkolók létesítése érdekében, még inkább, hogy 2008-as adat szerint 13 település már pályázatot is indít EU-s forrásokra a MÁV-val és BKSZ-szel létrehozott konzorciumban.

### **Javaslat**

A Kerület a Fővárossal és az érintett agglomerációs településekkel összefogva szorgalmazza a 120-as számú vasútvonalon az elővárosi gyorsvasúti szolgáltatás mihamarabbi kiépítését. A tervek állásáról rendszeresen tájékozódjon a szaktervezőknél és a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt.-nél, ez utóbbi 2008. januárjától valamennyi hazai infrastrukturális fejlesztés felelős szervezete. Ettől függetlenül mérlegelnie kell, hogy Kőbánya Alsó megálló mai és várhatóan átalakuló környezete valóban alkalmas-e olyan intermodális csomópont kialakítására, amihez jelentős számú P+R parkoló kapcsolódik. (Ld. a Mázsa-Liget téri programmal kapcsolatban korábban leírtakat is.)

### **5.2.5 A Ferihegyi repülőtér és a Kerület kapcsolatai**

A repülőtér az utasok számára jelenleg elfogadható módon csak személygépkocsival (taxival) és autóbusszal közelíthető meg. A felújított Ferihegy 1-hez kiépített vasúti megálló kialakítása elfogadhatatlan, forgalma jelentéktelen. Bár a menetrend szerinti járatok egy része megáll Kőbánya Alson, annak használatára, kiépítésének javítására a repülőtéri forgalomnak értékelhető szerepe nincsen, s ez a jövőben sem várható.

A repülőtér jelentősebb forgalmának – a maihoz képest közel kétszeres – növekedése esetén válhat reálissá, rentábilissá gyorsvasúti jellegű kapcsolat kiépítése vagy metróvonal bővítésével, vagy önálló repülőtéri gyorsvasúttal. Gyorsvasút építése minden bizonnyal csak magán beruházásban történhet, bármely meglévő vonal igénybevételével épülne is meg. Kőbányán megállója csak akkor várható, ha megépülhetne a korábban már említett – csak nagy távon elképzelt – „központi pályaudvar”. (A repülőtérrel kiszolgáló vasutat előnyös az országos vasúti főhálózatba illeszteni, hogy az ország más régióinak légi forgalmi kapcsolatait is segítse.)

A metró 3-as vonalának repülőtéri irányú meghosszabbítása adhatná a leginkább megfelelő kapcsolatot, a jelenlegi tervek azonban ezt egyelőre nem tartalmazzák. Akkor is, ha kiépülne, a Kerület számára komolyabb előnnyel nem járna, mert a KÖKI végállomás után újabb megálló már csak Pestszentlőrincen létesülhetne. (A 2-es vonal kerületen való átvezetése aligha jöhet szóba.)

A Kerületfejlesztési Konceptió és e Program konzultációi során felmerült, hogy a Kerület déli fekvésű, jórészt munkahelyi területeinek megújulását elősegítheti a repülőtér közelsége. A repülőtér közvetlen környezetében, Vecsés határában jelentős ingatlanfejlesztési projektek indultak az M0 és M4 autópályák mentén, az ott kialakuló logisztikai és irodai fejlesztések főként a kerületi lakosság munkahelyi lehetőségeinek bővülésében jelentkehetnek.

### **Javaslat**

Magában a kerületben a repülőtér közelsége a tapasztalatok szerint inkább olyan vállalkozások megtelepedését segítheti elő, amelyeknek jelentős külföldi kapcsolataik vannak, és amelyeknél szükséges és gyakori a menedzsment egy-két napra korlátozódó személyes kap-

csolata. *Az ilyen vállalkozások kerületben történő letelepedését továbbra is szorgalmazni kell, de a repülőtér közvetlen környezetében folyó fejlesztések versenyével komolyan számolni kell.* Előnyt jelenthet e téren a lehetséges telephelyek viszonylagos olcsósága, még inkább, ha a repülőtérhez vezető utak környezete (ld. pl. a Richter Gedeon színvonalas fejlesztéseit a Gyömrői út mentén), illetve a kerület és a városközpont kapcsolatai határozottan javulnak.

## 6. ÖNKORMÁNYZATI FEJLESZTÉS- ÉS PROJEKT-MENEDZSMENT

A Kerület által elfogadott IVS a Stratégia koordinált menedzsmentje érdekében több önkormányzati szervezeti egység létrehozására adott javaslatot. E Program elegendőnek lát egyetlen olyan, az önkormányzati fejlesztések helyzetét, a velük kapcsolatos teendőket rendszeresen áttekintő belső hivatali szervezetet, ami a döntések előkészítésére hivatott Kerületfejlesztési és Környezetvédelmi Bizottságot támogatja. E „kerületfejlesztési kabinetnek” is nevezhető szerveződés fő feladata a különböző jellegű kerületi fejlesztésekkel kapcsolatos információ-áramlás, információ-csere biztosítása lehet mind a hivatalon belül, mind a „külső” kapcsolatokban. Ezzel együtt a Program szakértői szükségesnek tartják az alábbiak hangsúlyozását.

### 6.1 Önkormányzaton belüli információ-áramlás és koordináció

Erre szakértők véleménye szerint legalább két okból van szükség. Egyrészt az önkormányzat számos osztálya áll elő kisebb-nagyobb fejlesztési elképzelésekkel, kezdeményez pályázatokat. Másrészt – ahogyan e Program szinte minden fejlesztési témánál jelezte – *a fejlesztések külső körülményei, feltételei az elkövetkező években gyakran változhatnak*, illetve a jelentősebb, komplex jellegű kerületi fejlesztések igen jelentős részének megvalósulása csak akkor lehetséges, ha *a Kerület megfelelő időben társul valamely más szervezet által kezdeményezett programhoz, projekthez*. Ezekben belül ráadásul a Kerület szándékait meg kell feleltetni a mindenkori fő finanszírozó (Főváros, EU stb.) prioritás-rendszereinek is, ami már azért is különösen fontos, mert Kőbánya eddig kinyilvánított érdekei igen gyakran egybeesnek azokkal (pl. környezetelvé közlekedés). Mindezek mellett alapvetően fontos, hogy a kerület döntéshozói, hivatalának felelős vezetői a folytonos és szervezett információáramlás eredményeként pontosan tájékozottak legyenek arról, hogy a Konceptió és a Stratégia (IVS) mely elemei utalandók egyelőre az „egyszer majd megvalósítandó szép és okos álmok” körébe, mely elemek esetében kell már most előkészítő munkát folytatni, mikor kell azonnal és hatékonyan lépni.

### 6.2 Fejlesztő vállalat szükségessége

AZ Integrált Városfejlesztési Stratégia által kijelölt akcióterületek megvalósítására a miniszteri szabályozás alapján az önkormányzatoknak fejlesztő (rehabilitációs) vállalatokat kell létrehozniuk. E vállalatok a kevés hazai tapasztalat alapján igen komoly előnyöket nyújthatnak egy önkormányzat számára:

- A vállalkozások a piaci körülmények között, azok állandó változásaira reagálva, hatékonyan tudnak működni.
- Egyetlen feladatra, önkormányzati programok, projektek előkészítésre és megvalósítására tudnak összpontosítani, tevékenységüket nem terheli időt rabló hivatali munka.
- A vállalattal kötött szerződés alapján, ellenőrző testület alkalmazásával, rendszeres beszámolási kötelezettség mellett az önkormányzat a vállalat tevékenységét megfelelő kontroll alatt tudja tartani.
- A vállalat egyértelműen és csak az önkormányzat által rá bízott feladatot teljesíti, saját kezdeményezésű „piaci” vállalkozásokat nem indíthat és tevékenysége minden hozamát az önkormányzat által előírt tevékenységekbe kell visszaforgassa (non-profit jelleg).
- Ha a vállalat a fentiek szerint (ún. „in house”) jelleggel működik, ilyenként nem sérti az EU versenyszabályait, végül nem utolsó sorban

- tehermentesítik a Hivatalt az olyan menedzsment jellegű, az azzal összefüggő adminisztrációs, pénzügyi elszámolási stb. feladatoktól, amelyekre az az elsődleges – szolgáltató jellegű – feladatai mellett kevésbé képes.

*Mindezek mellett bármilyen fejlesztő vállalat ezen előnyei csak akkor érvényesülhetnek, ha az önkormányzat szervezeteivel (bizottságok) és a Hivatal egységeivel egyértelműen meghatározott – szerződésben pontosan rögzített - témákban és módon működik együtt.<sup>46</sup>*

## **Javaslatok**

Kőbánya esetében most, a benyújtott funkcióbővítő akcióterületi pályázat – remélhető – sikerre kapcsán merült fel komolyan, hogy létre kellene hozni önálló fejlesztő vállalatot. E szándékkal kapcsolatban két szempont komolyan mérlegelendő:

- a Kerület rendelkezik saját vállalattal; a Kőbányai Vagyonkezelő Zrt. korábban is részben felvállalt fejlesztői/rehabilitációs feladatokat (Ligettelek, magán fejlesztővel együttműködve), és jelenleg is vannak ilyen jellegű feladatai,
- egy önálló, tisztán csak program- és projekt-menedzselésre hivatott vállalatot csak akkor célszerű létrehozni, ha biztosan előrelátható, hogy megfelelő feladatokkal való „ellátása” hosszabb távon is biztosítható.

Ezekre tekintettel ezen Program szakértői három megoldást tartanak célravezetőnek:

1. A Vagyonkezelőn belül önálló, az egyéb feladatoktól tehermentesített, kimondottan fejlesztő feladatokkal megbízott részleg jön létre.
2. Az önkormányzat non-profit jellegű szerződést köt magán fejlesztő vállalkozással egy vagy több program, projekt menedzselésére.
3. Az olyan fejlesztések esetében, amelyekben több szervezet együttműködése valósul meg, (mint a közlekedési programok jelentős része) fejlesztői konzorcium(ok), illetve projekt-társaság(ok) vezethetnek sikerre.

A három változat mindegyike lehetséges, de a közöttük való választás főként a feladatok jellegétől függ. Egy kisebb méretű, de bonyolult szervezést, koordinációt kívánó fejlesztési program, projekt menedzselését elláthatja a Vagyonkezelő javasolt részlege, de szerződés köthető e feladatra egy megfelelően kiválasztott magán vállalkozással is. Abban az esetben azonban, ha e magán vállalkozást egy további feladattal bízna meg a Kerület, az már sértené az EU versenyszabályait, azaz újabb közbeszerzést kellene lefolytatni. A harmadikként felsorolt opció esetében mindezek nyilvánvalóan a létrejövő konzorciumra vonatkoznak.

---

<sup>46</sup> A Budapesten működő két sikeres rehabilitációs fejlesztő vállalat közül a ferencvárosi SEM IX. ZRt. sikere a feladatok önkormányzat és hivatali közötti kifinomult megosztásán is alapul. A józsefvárosi RÉV 8 ZRt-re inkább az a jellemző, hogy kerületi önkormányzat minden olyan fejlesztéssel összefüggő feladatkört átadott a vállalatnak, aminek elvégzését nem látta célszerűnek önkormányzati körben tartani.



## **7. LEGFONTOSABB NAPI FEJLESZTÉSI FELADATOK**

Mind ezen Intézkedési Program, mind az IVS kerületi konzultációi során több olyan fejlesztési feladat merült fel, amelyek a Kerületfejlesztési Koncepcióban, annak hosszabb távú jellege miatt nem kaptak kellő hangsúlyt. Ugyanakkor ezek azok a feladatok, amelyek egy része sikeresen folyik, továbbra is folytatandó, a várható támogatások elérhetősége miatt a közelmúltban váltak igazán aktuálissá, és – nem utolsósorban – összhangban vannak a lakosság jogos elvárásaival, növelik a Kerület élhetőségét. Az e feladatokkal kapcsolatos intézkedési javaslatokat e Program csak röviden, a legfontosabb szempontok kiemelésével tárgyalja.

### **7.1 Helyi gazdaságfejlesztés**

Különösen az IVS hangsúlyozza a helyi gazdaságfejlesztés szükségességét. Meglehetősen általános ugyanakkor közgazdászok azon véleménye, hogy a gazdaságfejlesztés lehetőségei helyi szinten meglehetősen korlátozottak. Ennek ellenére e téren a Kerületnek ki kell használnia minden lehetőségét.

- Meg kell vizsgálni, hogy a helyi adók rendszerének milyen átalakításával lehet biztosítani, hogy támogatásokkal a kerületbe vonzhatók legyenek a magasabb képzettséget igénylő gazdasági tevékenységek.
- A magasabban képzett népesség arányának növelése érdekében a vezető helyi nagyvállalatokkal kooperálva vonzó eszközöket kell alkalmazni, mint ösztöndíjak, vállalatok és szakképző iskolák együttműködése.
- Továbbra is folytonos és szervezett kapcsolatot kell tartani a Kerület gazdasági szereplőivel, a legjelentősebbekkel és a kisebb szervezetekkel (kkv-ok) egyaránt.
- Az alacsonyabb szinten képzett népesség számára a továbbképzés helyi formái erősítendőek (szakképzés), illetve – közmunkákkal és a szociális jellegű rehabilitáció keretében – munkaerejüket hasznosítani kell.

Újra hangsúlyozandó, hogy a településrendezés normatív jellegű szabályozó eszközeinek szerepe e téren csak korlátozott lehet. de egyes preferált tevékenységek számára a területtartálékolás eszközei kidolgozandók.

### **7.2 Iskola-fejlesztések, -felújítások, gyermekintézmények**

A Kerület számára legfontosabb iskola-felújításokat az IVS-ben foglaltak szerint szükséges folytatni illetve végezni. Több helyen is felmerült óvoda és bölcsőde létesítés igénye. Alaposan meg kell azonban vizsgálni, hogy – főként az újonnan épült lakóterületek, lakóparkok demográfiai helyzete és várható változásai alapján – ezek az igények hosszabb távon is fennállnak-e, illetve a teljes intézményhálózat áttekintésével nem találhatók-e megfelelő „át-hidaló” megoldások. Ha teljesen kiépül, benépesül, várhatóan a Tara-Liget lakóparkban jelentkezhetnek hasonló igények.

### **7.3 Zöldfelületek, játszóterek**

Mivel Kőbányán sem tarthatók fenn az előírásoknak nem megfelelő játszóterek, azok korszerűsítése szükséges. A nagyszámú játszótér nem mindegyike újítható fel, döntést kell hozni arról, hogy közülük melyeket kell felújítani, átépíteni. Ugyanennyire fontos, hogy döntések szülessenek arról, hogy mi történjen a játszótereként tovább nem működő területekkel. A döntéseknél az elsődleges szempontok:

- Azokon a területeken épüljenek át a játszóterek előírás szerű módon kisgyerekek számára, ahol azok száma a legmagasabb.

- Minden felhagyott játszótér területe maradjon zöldfelület.
- E területek egy részét megfelelő pénzmennyiség biztosításával át lehet adni a lakóközösség használatába, átadva nekik a felhasználás módjáról való döntést is.
- A lakossággal kooperálva ki lehet alakítani olyan, játzó helyeket (pl. sakk, kártya, „dühögő”, „olvasókert” stb.), amelyek a nagyobb gyermekek, a felnőttek számára szolgálnak.

E döntések előkészítése komoly helyszíni vizsgálatok elvégzését, a lakosság bevonását teszi szükségessé. Kompromisszumokkal elérendő, hogy az érintett lakosság minél nagyobb része „nyertesként” kerüljön ki az átalakítás folyamatából. Ki kell használni a pályázási lehetőségeket.

#### **7.4 Útfelújítások, forgalomcsillapítás**

A rendelkezésre álló és a megszerezhető pályázati források felhasználásával a tervek alapján folytatni kell az útfelújításokat. A kerületi terveket ajánlatos összhangba hozni a kerékpárutak fejlesztésének terveivel. A lehetséges legnagyobb mértékben ki kell elégíteni a helyi lakosságnak a forgalomcsillapításra, illetve a közlekedés zavaró hatásaitól való védelemre vonatkozó igényeit.

A Kertvárosnak a Jászberényi út zajától való hatékony védelem csak igen költséges módon lenne biztosítható, egyelőre készüljön – tájépítész bevonásával – olyan terv, ami kellően sűrű növényzettelépítéssel, megfelelő fásítással egyrészt véd a porszennyezéstől, másrészt a kellemes látvánnyal pszichológiailag ellensúlyozza a zajhatást. Zárt kerítések építése telekhatárokon csak jelentéktelen védelmet nyújt. A városrész ellenkező oldalán a töltésben vezetett vasútvonal zajhatásával szemben meg kell vizsgálni a védelem lehetséges módzatait, majd a MÁV-nál el kell érni a legcélszerűbb megoldás megvalósítását.

## 8. FELADATELLÁTÁSI, GAZDASÁGI ÉS SZERVEZÉSI INTÉZKEDÉSEK

**Az Intézkedési Terv elemeinek értelmezése.** A Kőbánya Intézkedési Terve – az Önkormányzati tevékenység szakszerű átvilágítására, és helyzetfelmérésére alapozva – stratégiai és koncepcionális elemekre épül fel. Amint azt a bevezetőben is írtuk, nem várható el tőle, egy változó időhorizontra épülő programtól, hogy minden fejlesztést és költségvetési tételt teljes részletességgel tartalmazzon. Azonban jogos elvárás, hogy az Intézkedési Terv – elfogadása esetén – az adott évi költségvetés a **Intézkedési Terv mentén** kerüljön kialakításra, valamint költségvetési rendelet elfogadásra.

A Intézkedési Tervben megfogalmazott koncepció nem **közhelyek felsorolása**, hanem a Képviselőtestületnek ezen irányelveket a szervezet-fejlesztés, a minden éves költségvetés során figyelembe kell vennie.

### 8.1 A városrész polgárainak beleszólása a döntésekbe

Alapelv: a legteljesebb átláthatóságot az Önkormányzat munkájában. Mind a bizottsági, mind a képviselőtestület elé kerülő anyagok idejében, még megvitatásuk előtt elérhetőek legyenek az interneten. A városrendezési terveket a mostani, csak építészek és jogászok által érthető „bikkfanyelv” helyett mindenki számára szemléletesen, látványtervekkel, hatástanulmányokkal, az egymást kiegészítő érdekek feltárásával kell ismertetni, ebben is igénybe véve a ma már széles körben elérhető világhálót. Lehetőséget kell adni a lakossági észrevételek, javaslatok becsatornázására a döntési folyamatokba. A lakossággal való kapcsolattartást nem lehet letudni a „közmeghallgatással”, ami ma már idejétmúlt, hatástalan.

*„Aki a közjót képviseli, annak nincs mit titkolnia!”*

Az önkormányzat által irányított és ellátott közszolgáltatási rendszer fontos szerepet tölt be a kerületi lakosság mindennapi életében, ezért amellet, hogy önkormányzatoknál felhasznált források kezelése törvényes és tisztességes legyen, elengedhetetlen követelmény az is, hogy az önkormányzat a rendelkezésre álló forrásainak felhasználásával teljesítse a jogszabályok által rárótt feladatait, biztosítsa a közpénzek felhasználásának átláthatóságát, és eleget tegyen a működése által érintettek igényeinek.

### 8.2 Alapelvek, kiemelt célok

A 2009 és 2013 közötti időszak kiemelt jelentőségű lesz Kőbánya számára, mert ebben az időszakban minden bizonnyal eldől, hogy – az Európai Unióhoz történt csatlakozás, a gazdasági-pénzügyi világválság kedvezőtlen hatásaihoz igazodva, az un. „ZÁSZLÓSHAJÓ” projektek megvalósulása révén megnyíló új lehetőségeket kihasználva – sikerül-e a korábbi hátrányokat leküzdeni, és egy új, dinamikus fejlődési pályára átváltani, avagy a ma meglévő **kockázat érvényesül**, azaz a stagnálással, állandó pénzügyi hiánnyal és csökkenő népességgel küzdő kerületek sorában marad, kerül.

#### 8.2.1 Az egyensúly további javítása, fenntartása

A központi költségvetésből, a konvergencia programból, illetve a Kőbányai Önkormányzat elmúlt időszak gazdálkodásának adatainak elemzéséből megállapítható, hogy hosszú távon a kerület **eddig működésére, tevékenységére, gazdálkodására, fejlesztésére vonatkozó gyakorlat, tervezés nagyon törekeny egyensúlyt tud biztosítani**, azaz a működési, és elmulaszthatatlan fejlesztési forráshiány számszakilag nem, de ténylegesen fennállhat, és nem képezhető legalább elégséges fejlesztési forrás.

Az önkormányzat - jelenleg fennálló pénzügyi stabilizációját követően - meg kell teremteni a gazdasági- fejlődési stabilitást. Ennek előfeltétele egy **objektív átvilágítás**, majd az erre épülő közép/hosszú távú gazdálkodási/finanszírozási modell és fejlesztési terv kialakítása, amelyet az önkormányzat még a jelenlegi önkormányzati ciklusban, független szakértő bevonásával megvalósít

A jelenlegi struktúra mellett fennálló működési hiányt nem lehet a tervezési időhorizont alatt az önkormányzati vagyonelemek értékesítéséből, vagyonvesztés mellett, tartós egyensúlyjavító intézkedések nélkül, biztosítani. Az **egyensúlyjavítás során elérendő célok**:

- a működési költségek olyan szinten történő behatárolása, amely a szerves fejlődést biztosítja, az esetleges folyamatos vagyonfelélés megszüntetése,
- a felhalmozási-működési bevételek és ráfordítások egészséges arányának kialakítása,
- a fenntartható fejlődés tartós megalapozása,
- a nem kötelező feladatok felvállalásának minimalizálása.

Kőbánya Önkormányzatának pénzügyi egyensúlya a 2008. évi költségvetési terv szintjén számszakilag kimutatható. Azonban az egyensúly törékeny, a működési kiadások további felülvizsgálása indokolt, mivel **jelentős fedezethiány következik** be, és ami – nem kizárható – 2010-re elérheti a milliárd forintos nagyságrendet is, **amely kezelhetetlen**. A pénzügyi egyensúly fenntartása érdekében átfogó programot kell végrehajtani, amely szükségszerűen a jelenlegi bevételi és kiadási szerkezetet sem **hagyhatja érintetlenül**. Elengedhetetlen az intézményhálózat szervezetének, üzemeltetésének, épületeinek karbantartásának és folyamatos felújításának racionalizálása, tervszerűségének fokozása, amely folyamat már megkezdődött (pl. a Vagyonkezelő társaság szerepének növelése, GAMESZ tevékenységének felülvizsgálata).

A lehetséges fejlesztési döntések közül elsőbbséget kell adni azoknak, amelyek forrásteremtő partneri együttműködésben valósulnak meg. Különösen értékesnek kell ítélni azokat a programokat, amelyek a **magán- és a közszféra érdekegyesítése** által jönnek létre. A jogbiztonság fenntartása mellett növelni kell a vagyonkezelő társaság szerepvállalását.

A fejlesztésre fordítható források arányának kiegyensúlyozott, fejlesztés-orientált alakítását biztosítani kell. Előnyben kell részesíteni azokat a terveket, programokat, amelyek a kerület **fenntartható fejlődését** segítik elő.

### **8.2.2 Fenntartható fejlődés, népességmegtartó képesség**

A kerület fenntartható fejlődése, **jövedelemtermelő kapacitása** szempontjából meghatározó jelentősége van **népességmegtartó képességének**. Az előrejelzések szerint megáll a lakosság csökkenése, illetve optimista várakozások szerint növekszik. Az önkormányzati rendeleteknek, határozatoknak, intézkedéseknek elsőbbséget kell adnia a dinamikus, személyes boldogulásra is esélyt adó, Kőbánya területén élők komfortérzetét javító, identitásának, érzelmi azonosulásának kialakulását elősegítő programoknak.

A városszerkezet alakításában a fenntartható fejlődés és a népességmegtartó-képesség szempontjai minden más megfontolást megelőznek. A **komplex rehabilitáció** a városrész alakításának legfontosabb prioritása, amelynek középpontjában a közterületi beavatkozások állnak.

### **8.2.3 Szolgáltató önkormányzat**

Ki kell alakítani, illetve a jelenlegi erre irányuló folyamatot fel kell gyorsítani, a „Szolgáltató önkormányzat”-ot, amely emberközpontú, **értékmegőrző, érdekvédő**. Biztosítja az emberibb viszonyokat, **lakosságbarát szolgáltatásokat**, a helyi értékek védelmét, ápolását, a lakos-

ságot irritáló ügyekben a lakosság érdekeinek képviselőjét, védelmét. A „Szolgáltató önkormányzat” híre elősegíti az aktív népmozgást.

#### **8.2.4 A kulturális gazdaság jelentősége**

Intézkedések révén ösztönözni, támogatni kell a kulturális gazdaság területét, amely a helyi komparatív előnyökre épülve a kulturális szféra erősítését és az ehhez kapcsolódó gazdasági tevékenységek (idegenforgalom, vendéglátás, kereskedelem stb.) segítését integrálja. Adó és támogatás politikával elő kell segíteni a kerületi vendéglátás színvonalának növelését, népszerű művészek bevonásával tartalmas kulturális életet kell kialakítani.

#### **8.2.5 A kötelező feladatok előnyben részesítése**

Az Intézkedési Terv prioritásnak tekinti a kötelező önkormányzati feladatok teljesítését, **a jogkövető magatartást**, ezért **mindenképpen biztosítja** a törvény által **előírt kötelezettségek teljesítését** szolgáló feladatok teljesítését, azonban felülvizsgálja a finanszírozhatatlan önként vállalt tevékenységek körét.

#### **8.2.6 Átláthatóság, rugalmas döntési mechanizmus**

A gazdálkodás átláthatóságának biztosítása, valamint a rugalmas döntési mechanizmus kialakítása alapvetően fontos. Az önkormányzat közpénzekből gazdálkodik, ezért egyre nagyobb hangsúlyt kell kapnia a **gazdálkodás átláthatóságának**, a közösen vállalt felelősség elvén az egyenlő jogosultságok rendszere megteremtésének, a kölcsönösen garantált jogosítványok mellett a paritásos alapokon nyugvó felelősségvállalásnak.

- a kötelező és önként vállalt feladatok szétválasztása, felülvizsgálata, költségvetésben külön-külön történő tervezése,
- felül kell vizsgálni az önkormányzat gazdasági társaságai által ellátott feladatokat, valamint ehhez kapcsolódóan a feladatellátási szerződéseket,
- az intézményrendszer működésének és kiadásainak felülvizsgálata,
- definiálni kell azokat a konkrét célokat, amelyek teljesítését az egyes gazdálkodó szervezetektől és intézményektől a Képviselő-testület elvárja,
- a gyors és rugalmas döntések meghozatala érdekében felül kell vizsgálni Képviselő-testület, bizottságok, valamint a Hivatal közötti döntési szinteket,
- a költségvetés tervezése során alkalmazni kell a létező szakmai metodikákat, (A jelenlegi metodika a képviselő-testületnek nem nyújt információt, illetve rendelet-tervezetek nem tartalmazzák a döntés várható kiadásait, a ráfordítások által elérhető bevételt vagy az egyéb várható előnyöket, illetve a döntés lakosságra gyakorolt hatását. Nem mutatja ki az önként vállalt feladatok költségeit. Ezért a jövőben az előterjesztéseknek tartalmazniuk kell ezeket az adatokat.)
- ki kell dolgozni a kerület és az intézményhálózat közép- és hosszú távú fejlesztési tervét,
- a városüzemeltetési feladatok tervezésénél és ütemezésénél fontos követelmény a pontos költségkalkulációs rendszer bevezetése, mellyel elkerülhető az alul-, illetve felültervezés,
- javítani kell a belső ellenőrzés hatékonyságát, (A gazdálkodás és a közpénzek felhasználásának átláthatósága csak megfelelően kialakított elszámoltatási és ellenőrzési rendszerrel együtt biztosítható. Ennek megfelelően meg kell erősíteni a belső ellenőrzés rendszerét.)

- értékelni kell és meg kell szüntetni az ÁSZ jelentésekben feltárt rendellenességeket, hiányosságokat.

### 8.2.7 Európai Unió pályázatok

Meg kell teremteni az egyre bővülő Európai Unió pályázatok **önrésznének** fedezetét, és ösztönözni kell az önkormányzat szervezeteit ezen pályázatok felkutatására. Ennek érdekében önkormányzati alapot kell létrehozni. Az önkormányzat hosszú- és középtávú programjainak kialakításánál kiemelt szerepet kell kapnia az uniós pályázatok kiírási feltételeihez való igazodásnak. Az egyre szűkülő költségvetési források – különösképpen a felhalmozási és tőkejellegű bevételek –, valamint a növekvő társadalmi szükségletek miatt jelentkező beruházási, fejlesztési feladatok egyre nagyobb mértékben igénylik az önkormányzatoktól a hitel, mint külső forrás igénybevételét. Az Önkormányzat saját forrásait egészítik ki a pályázati források. Sikeres pályázat feltétele, hogy a Kerület ne a pályázati kiírásokhoz igazítsa fejlesztési elképzeléseit, hanem meg kell határoznia a célokat, és azokhoz kell előkészítenie, és meghatároznia a pályázatokhoz szükséges önrészt. Koncentráltan nagyobb hatékonysággal nyerhet külső forrásokat. Pályázati önrészt szolgáló általános tartalékot kell kialakítani, amelynek fedeznie kell a potenciálisan beadható pályázatok önrésztét.

### 8.2.8 Az önkormányzati vagyon felélésének megállítása, ingatlangazdálkodás

Az önkormányzati vagyon „felélése” megfogalmazásunkban **nem** a vagyonelemekkel történő **tisztességtelen gazdálkodást jelenti**. Az önkormányzat a megalakulása óta – köszönhetően a vagyongazdálkodásra vonatkozó jogszabályoknak – nem tud kellő (az ingatlanok szükséges karbantartásához és felújításához, ezzel az értékmegőrzéséhez szükséges) mértékű összegeket fordítani sem a lakó-, sem a nem lakóingatlanokra. Ennek következtében az önkormányzati ingatlanvagyon folyamatosan veszít értékéből. Az évek óta elmaradt felújítások csökkentik a hasznosíthatóságot, így a beszedhető bevételeket, és folyamatosan növelik mind az üzemeltetési költséget, mind az egyes megvalósuló felújítások költségeit. Javasoljuk a vagyongazdálkodás piaci alapokra történő helyezését, amely vagyonelemek jó időben történő eladását és tervszerű vételét is jelentik. Ennek érdekében független vagyongazdálkodási szakértő megbízása szükséges.

A kerület (és a költségvetés) jövője szempontjából sürgősen szükséges a **vagyongazdálkodási és lakáskonceptió módosítása, illetve felülvizsgálata**. Az önkormányzat az elmúlt két évben jelentős eredményeket ért el ezen a területen, azonban hiányzik az egységes szabályozás, különösen az optimális eredményt elérő eljárási rend.

**Az ingatlanállományt műszaki állapotát tételesen fel kell mérni, és felújítási tervet kell készíteni.** Az elmaradt karbantartás és felújítások miatt mára olyan mértékben megnőtt a felújítási igény, hogy a veszélyhelyzetek elhárítására is nehéz vagy egyáltalán nem lehet fedezetet biztosítani. Az önkormányzat jelenlegi Vagyongazdálkodási Konceptiójában, valamint az Ingatlanfejlesztési Konceptiójában foglalt célok egy része megvalósult, a többiek pedig túlhaladt az idő, mindenesetre nem szolgálnak már a szükséges intézkedések alapjául. A vagyongazdálkodási koncepciónak az alábbi elvek mentén kell felépülnie:

- Az ingatlanállomány felújításának elmaradása, valamint az ingatlanértékesítés nem okozhat vagyonvesztést, a felhalmozási bevétel kizárólag az ingatlanállomány felújítását, illetve bővítését fedezheti,
- Az ingatlanértékesítés és hasznosításból befolyó bevételekből alapot kell képezni, amely működtetéséhez meg kell teremteni a normatív, a jogi és szervezeti (alapkezelő) háttérrel. Az alap csak amortizáció-pótlási, rehabilitációs, és fejlesztési céllal használható fel.

- A Vagyonkezelő Zrt. felméri az ingatlanvagyonot, és javaslatot készít a jövőbeni ingatlanhasznosítások vonatkozásában. Meg kell fontolni a Vagyonkezelő részleges privatizációját többletforrások bevonása és menedzsment előnyök elérése céljából,
- Tiszta önkormányzati tulajdonú ingatlanállományt kell folyamatosan kialakítani költségtakarékossági és értéknövelés miatt.

Helytelen gyakorlat volt eddig, hogy az ingatlanértékesítés árbevétele mértékét nem a szakmai javaslat alapján kijelölt várható reális árbevétele határozta meg, hanem a költségvetési forrás hiánya. Így az erőltetett értékesítési ütem eredményeként lassan elfogynak az értékesíthető ingatlanok. Ezen változtatni szükséges. Az éves költségvetésbe csak a reális várható árbevétele kerülhet.

Az értéknövelésnek több módja lehet. Nagyobb súlyt kell fektetni az előkészítésre, hogy az ingatlanok hasznosítási feltételei kedvezőbbek legyenek. Ahol lehetőség van, ott a szűkös önkormányzati forrás mellé a hazai és EU-s pályázatok révén többletforrást kell bevonni, hogy ezzel felértékelődhessen az önkormányzati vagyon. További tőkebevonás lehetséges a településrendezési szerződésekkel, a területen fejlesztési szándékkal rendelkező befektetőknek az önkormányzati érdekekkel egyeztetett céljai megvalósítására.

További értéknövelési lehetőség az ingatlanok rendezése, valamint az egységes tulajdonviszonyok kialakítása. Vegyes tulajdonú ingatlanok esetében, ahol az önkormányzati hányad kisebb, ott annak értékesítése, míg fordított esetben – különösen, ha értékes ingatlanról van szó – a magántulajdon kivásárlása az észszerűbb. Meg kell fontolni a tervszerű, taktikai jellegű ingatlan vásárlás lehetőségét is.

A jogszabályi változások, a végrehajtási törvény újabb lehetőségeket nyújt az Önkormányzat számára, mivel a végrehajtás alá vont ingatlanok esetében a helyi önkormányzatoknak elővásárlási jogot biztosít. Így mérlegelhető, hogy az általában alacsony végrehajtási áron esetleg értékesebb vagyonhoz lehet jutni.

A fentiekben rögzített feladatok (telek-, és tulajdonrendezések, cserék, vásárlások, pályázati önrész biztosítása) csak abban az esetben hajthatók végre, amennyiben az Önkormányzat költségvetésében erre keretösszeget biztosít.

#### **8.4 Információ-szolgáltatás, adatkezelés és kontrolling**

A megalapozott gazdasági döntések legfontosabb feltétele a gyors és pontos információ. Ennek érdekében ki kell alakítani az Önkormányzat intézményei és a Polgármesteri Hivatal egységes pénzügyi adatrendszerét, valamint a kontrolling rendszert. Természetesen eddig sem volt tényleges eltérés, de nem egyforma számítógépes hálózattal, könyvelési programokkal dolgoztak az intézmények. A következő években ki kell építeni az intézményeket a Polgármesteri Hivatallal összekötő terminálrendszert, és össze kell hangolni az általános és speciális igényeket is kielégítő analitikus és főkönyvi könyvelési programokat. Ezek révén nemcsak a központi költségvetési szervek részére nyújtandó információ-szolgáltatás válik hatékonyabbá, hanem a helyi döntési mechanizmusokhoz kapcsolódó adatszolgáltatás is. Az Önkormányzat ennek érdekében elkészítette IT fejlesztési stratégiáját. Ehhez a munkához pénzügyi alapot szolgáltat a vonatkozó fejlesztésre elnyert pályázat.

#### **8.5 A kiadások racionalizálásának általános elve**

Az Intézkedési Terv működési kiadások csökkentését annak mentén tartalmazza, hogy az adott feladat, aminek érdekében az illető kiadás felmerül, az az Önkormányzat kötelezően ellátandó, vagy önként vállalt feladatai közé tartozik-e. Alapelv legyen, hogy az önkormányzat csak addig a mértékig vállalhat nem kötelező feladatokat, ameddig azzal nem



veszélyeztetési törvényben foglalt feladatainak ellátását. Az eddigi gyakorlat folytatása, változatlan formában történő működés esetén ez az alapelv sérülne. A döntés számos esetben „fájdalmas”, de már rövid távon is elkerülhetetlen.

## MELLÉKLET

### Az Intézkedési Program legfontosabb javaslatainak táblázatos összefoglalása\*

„Zászlóshajó” projektek	partnerek	Finanszírozás	kerületi feladatok		
			1.-2. év	3.-4. év	5.-8. év
<b>Mázsa-Liget tér</b>					
<p>Magán tulajdonú telkeken beruházó 47 ezer m<sup>2</sup> bevásárlóközpontot, 1544 férőhelyes parkolót és 9000 m<sup>2</sup> irodaházat kíván építeni. A projekt egy részére építési engedéllyel rendelkezik.</p> <p>A Kerület feladatai két változatban jelentkezhetnek:</p> <p>1. Az építési engedéllyel rendelkező magán projekt megvalósul.</p> <p>2. A projekt megvalósításától a fejlesztő financiaiis okokból eláll.</p> <p>A csomópont közlekedési problémáinak megoldása és a Liget tér („liget”) visszaállításának kerületi programja a két változattól függetlenül napirenden tartandó.</p>	<p>Ad 1.</p> <p>Főváros, BKV Zrt. MÁV Zrt.</p>	<p>Ad 1.</p> <p>Kerület Főváros MÁV Zrt.</p>	<p>Ad 1. Közlekedésrendezési tanulmány majd terv készítése (átdolgozása) az új fejlesztés által generált forgalom kezelésére és a terület megfelelő gyalogos megközelítésének biztosítására a Fővárossal közösen.</p> <p>Építészeti pályázat a Liget tér építészeti és közterület-rendezésére.</p>	<p>Szabályozási tervek szükséges módosítása</p> <p>Liget tér rendezése</p>	<p>Közlekedésrendezési terv megvalósítása a partnerekkel</p>
	<p>Magán fejlesztők Főváros BKV Zrt. MÁV Zrt. EU Lakosság</p>	<p>A terület magán tulajdonosa, ill. a bérlők Kerület Főváros MÁV Zrt. EU (funkcióbővítő városrehabilitáció)</p>	<p>Ad 2. Építészeti-városépítészeti ötlet-pályázat a Mázsa tér mellett a Liget téri oldalra is a közlekedésre is kiterjedően.</p> <p>A terület tulajdonosával településrendezési szerződés kötése a Konceptióban megfogalmazott elvekre épülő beépítési-építészeti vázlatterv alapján.</p> <p>Szabályozási tervek szükséges módosítása</p>	<p>Város-rehabilitációs pályázat előkészítése, / szerződéskötés</p> <p>Partnerség a megvalósításban a településrendezési szerződés / támogatási szerződés szerint</p>	<p>Partnerség a megvalósításban a településrendezési szerződés / támogatási szerződés szerint</p>

\* A rendezési tervezéssel kapcsolatos intézkedési javaslatokat, illetve a kimondottan elvi jellegű javaslatok egy részét a táblázat nem tartalmazza. Ezek a tanulmány megfelelő fejezeteiben olvashatók.

„Zászlóshajó” projektek	partnerek	finanszírozás	kerületi feladatok		
			1.-2. év	3.-4. év	5.-8. év
<b>„S1” projekt</b>					
<p>A Vagyonkezelő hatáskörében előkészítő munkák folynak egy fővárosi jelentőségű kulturális és szabadidős projekt megvalósítására kerületi tulajdonú területen.</p> <p>Az eddigi elképzelések szerint a projekt „magterületén” és a csatlakozó területeken 205 ezer m2 szint-terület épülne, amiből 175 ezer m2 lakás.</p> <p>Szomszédos területekkel együtt magas beépítési sűrűséget engedő kerületi szabályozási terv van érvényben.</p> <p>Két területet - várhatóan lakásépítési céllal – magánfelek megvásároltak. Fejlesztési szándékukat a projekt „magterületén” tervezett fejlesztés kimenetelétől teszik függővé.</p> <p>Az intézkedési terv készítése idején a „magprojekt” megvalósíthatósága a nemzetközi promóció ellenére még nem látszik tisztán. A Konceptió „bevezető” programok indítását tartja szükségesnek.</p>	<p>Magánfejlesztők, Főváros, terület-tulajdonosok, köztük a garázs-sorok bérlői, tulajdonosai, nemzetközi söripar.</p>	<p>Magán finanszírozás, az előkészítés fázisában kerületi ill. pályázati források</p>	<p>A helyi építési szabályzat módosítása, hogy a megfelelő (35%-os) zöldfelületi arány nagyobb egységekben valósuljon meg. A maximális építménymagasság emiatt növelhető.</p> <p>Műemléki felújítások érdekében pályázatokon való részvétel, szükséges bontások támogatása, pincerendszerrel kapcsolatos vizsgálatok és előzetes döntések meghozatala, kapcsolódó területek (pl. a garázssorok) sorsának rendezése, „bevezető” programok és azok kerületi promóciója.</p>	<p>Magterület megvalósítási tendere, településrendezési szerződés a Magterület-tender nyertes vállalkozójával.</p>	<p>Megvalósítás a nyertes befektetővel együttműködésben, csatlakozó területek kiánlása, értékesítése és a magánfejlesztésekkel való együttműködés.</p>

„Zászlóshajó” projektek	partnerek	finanszírozás	kerületi feladatok		
			1.-2. év	3.-4. év	5.-8. év
<b>Rákos-patak Felső-Rákosi Rétek</b>					
<p>A projekt két fő elemet tartalmaz:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a közvetlen patak völgy természet-közelihez hasonló állapotba való visszaállítása és környezetének javítása,</li> <li>a patakra dülő déli lejtők lakásépítésre és nagyobb szabadidős funkciók létesítése számára való előkészítése</li> </ul> <p>Mindkét projekt-elem megvalósítása jelentős magánérdekeltségeket hordoz a rétek területén és a patak Keresztúri út felőli oldalán egyaránt.</p> <p>A patak természet-közeli állapotba való visszaállítása rendkívüli méretű és költségvonzatú átalakítás. A patakra vonatkozó szabályozási terv az FSZKT alapján a telkek végét kül- illetve erdőterületbe sorolja. A Rétek területére van szabályozási terv lakásépítésre, de a telekrendszer és a (vegyesen) magán tulajdon miatt megvalósítása egyelőre problematikus.</p>	<p>Főváros, telektulajdonosok, ingatlanfejlesztők, patak-menti kerületek és települések.</p>	<p>Kerület – pályázat előkészítése, rendezési tervezés, magánfejlesztés – lakóterületek kialakítása a szükséges előkészítéssel, EU pályázati pénzek – patak völgy rehabilitációja a csatlakozó rekreációs fejlesztésekkel.</p>	<p>A Keresztúri útra dülő telkek patak menti végeinek rendezése:</p> <p>a FSZKT szerint erdőterületbe sorolt telekrészen mindenfajta építés, tárolási tevékenység felszámolása,</p> <p>beültetési kötelezettség elrendelése előírt növényfajokkal, ellentételezésül adókedvezmény,</p> <p>a patak völgy-rehabilitációs pályázat előkészítése, tervdokumentáció, környezeti hatástanulmány, megvalósítási tanulmány</p>	<p>A Felső-rákosi rétek területén kertvárosi jellegű lakásépítés megvalósítása érdekében a telektulajdonosok azonos érdekű csoportba szervezése, telekcserék,</p> <p>a telekújraosztást megalapozó rendezési terv, módosítása, elkészítése,</p> <p>telekújraosztás, esetleg magán fejlesztővel való intézményi (PPP) társulás keretében,</p> <p>a patak völgy rehabilitáció pályázása a fővárossal és érintett civil szervezetekkel, esetleg a felső folyás településeivel együtt.</p>	<p>A patak völgy rehabilitációja a Fővárossal együttműködve, rekreációs fejlesztések.</p>

Jelentős közlekedési fejlesztések	partnerek	finanszírozás	kerületi feladatok
<b>Éles sarok átépítése</b>			
<p>A 3-as villamos aluljárójára részletes tervek állnak rendelkezésre.</p> <p>A Főváros nyertes EU-s projektjében a 3-as vonalának kisebb léptékű pályakorszerűsítése valósul meg, az Éles sarok átépítése nem része a projektnek.</p>	<p>Főváros</p> <p>BKV Zrt.</p> <p>tervezők</p>	<p>Főváros</p> <p>Kerület</p>	<p>Mivel az áttörés nem része a pályázatnak, a Kerület a közelebbi jövőben inkább más olyan projektek megvalósítását támogassa, amelyek segíthetik a belső közlekedési kapcsolatok lebonyolódását és a városrész megközelítését, „elhagyását” (Gyömrői út-Kőér utca, MÁV vonal keresztezése, Vaspálya és Horog utcák kiépítése).</p>
<b>Korponai úti áttörés</b>			
<p>Az áttörésre terv áll rendelkezésre a villamos aluljáró igénybevételével</p> <p>Az áttörés közúti áttörésként a Fővárosnál egyelőre nem prioritás.</p>	<p>Főváros</p> <p>BKV Zrt.</p> <p>tervezők</p>	<p>Főváros</p> <p>Kerület</p>	<p>A Kerület a közelebbi jövőben inkább más olyan projektek megvalósítását támogassa, amelyek segíthetik a belső közlekedési kapcsolatok lebonyolódását és a városrész megközelítését, „elhagyását” (Gyömrői út-Kőér utca, MÁV vonal keresztezése, Vaspálya és Horog utcák kiépítése pl.).</p>
<b>Gyömrői út-Kőér utca-vasút keresztezése</b>			
<p>A Körvasúti körút terveihez kapcsolódóan külön-szintű csomópont szabályozási ill. műszaki tervei állnak rendelkezésre. A külön-szintű csomópont megépítése csak akkor támogatandó, ha a körút a tervek szerint (alagútban) e helyen épül ki.</p>	<p>Főváros</p> <p>BKV Zrt.</p> <p>MÁV zrt.</p>	<p>Főváros</p> <p>Kerület</p> <p>EU</p> <p>MÁV Zrt.</p>	<p>A MÁV vonal korszerűsítése terv, a kereszteződés javítását a vasúti projekthez kapcsoltnak kell kezdeményezni, egyelőre szintbeli megoldással. A becsatlakozó utcaszakaszok számának csökkentése érdekében a projektet össze kell kapcsolni a Vaspálya és Horog utcák kiépítésével. A szabályozási tervek szükség szerint módosítandók.</p>
<b>Vaspálya és Horog utcák kiépítése</b>			
<p>Az utca déli szakasza a munkahelyi területek jobb megközelítését biztosíthatja.</p>	<p>Kerület</p> <p>Richter Gedeon ill. csatlakozó iparterületek tulajdonosai</p> <p>környező lakosság</p>	<p>Kerület</p> <p>Richter Gedeon ill. csatlakozó iparterületek tulajdonosai</p>	<p>Mivel az áttörés elősegítheti a Gyömrői út-Kőér utca-MÁV vonal keresztezése megoldását, azzal egységes projektbe szervezendő.</p> <p>A telephely-tulajdonosok érdekeinek felmérése (pl. közlekedési, parkolási szükségletek, vasúti kiszolgálás, területleadás, finanszírozásban való részvétel)</p> <p>Településrendezési szerződés az érintett vállalkozásokkal.</p> <p>Szabályozási és műszaki tervek kidolgozása.</p>

Jelentős közlekedési fejlesztések	partnerek	finanszírozás	kerületi feladatok
<b>Közösségi közlekedési hálózatok és megállók</b>			
A közösségi közlekedési hálózatok fejlesztésében kiemelt cél a kötőpályás fejlesztések támogatása, a megfelelő számú P+R parkoló létrehozása, a közlekedés busz-korridorokkal való gyorsítása	Főváros Kerület BKV Zrt. MÁV Zrt. lakosság	Főváros Kerület BKV Zrt. MÁV Zrt.	62-es villamos visszaállításaért lobbitevékenység, S1 projekttel összefüggésben a Kápolna téri végállomás visszaállítása, folytonos konzultációk.
<b>Kerékpáros közlekedés fejlesztése</b>			
Cél a Főváros főhálózatának tervében szereplő szakaszok mihamarabbi megvalósítása, a metróvégállomásokra ráhordó vonalak és a kapcsolódó tárolókapacitások kiépülése	Főváros Kerület tervezők (Pro Urbe Kft.) Kerékpáros szervezetek	Főváros Kerület EU Gazdasági és Közlekedési Minisztérium érintett vállalkozások	Lobbitevékenység és adott esetben társfinanszírozás a hálózat kerületi szakaszainak megvalósításáért, a kerületi hálózat és a kerékpártárolók fejlesztésénél a tervek módosítása a helyi igények felméréseivel és a használók bevonásával, szabályozási és műszaki tervek készítése megfelelő B+R parkolók létesítésére a metróvégállomások környezetében, területszerzések, megvalósítás, tájékoztatás, „promóció” a funkcionális kerékpárhasználat emelésére.
<b>A Körvasúti illetve a Külső Kerületi Körút kerületi vonalának rögzítése</b>			
Cél a külső kerületek közötti közúti és közcélú közlekedési kapcsolatok fejlesztése oly módon, hogy a nyomvonalvezetések a sűrű lakóterületek és zöldterületek elkerülésével a lehető legkevesebb területhasználati konfliktust okozzák.	Főváros Kerület BKV Zrt. MÁV Zrt. lakosság	Főváros Kerület BKV Zrt. MÁV Zrt.	Lobbitevékenység a tervezés során a megfelelő nyomvonalvezetés kialakítására, a szabályozási tervek alakítása a külső kerületeket összekötő körutak város-szervező hatásainak kihasználására

Jelentős közlekedési fejlesztések	partnerek	finanszírozás	kerületi feladatok
<b>Vasútvonalak és megállóik bekapcsolása a helyi tömegközlekedésbe</b>			
Cél a 120-as számú vonal mielőbbi bekapcsolása az elővárosi gyorsvasúti hálózatba.	MÁV Zrt. Kerület Főváros BKV Zrt. a vonalra csatlakozó agglomerációs települések	MÁV Zrt. EU Kerület Főváros	Lobby-tevékenység a MÁV és a Főváros elővárosi kötőpályás közlekedést javító tervezési, pályázati tevékenysége során.
<b>A Ferihegyi repülőtér közcélú közlekedési megközelítése, a közelség kihasználása</b>			
A Ferihegy 1 repülőtér jelenlegi vasúti megközelítése önmagában nem, csak jelentős vasúti (metró) beruházás esetén jelenthet közvetlen előnyt a Kerületnek.	Főváros BKV magán vállalkozás		A Kerület továbbra is használja ki a repülőtér közelségét jelentős nemzetközi kapcsolatokkal rendelkező vállalkozások megtelepedése érdekében.



Nagy szabad területek	partnerek	Finanszírozás	kerületi feladatok
<b>Gyógyszergyári út, Fehér út és vasutak között</b>			
Cél hosszú távon nagyléptékű rekreációs funkció megtelepítése.	Főváros, nagybefektetők	Kerület (Főváros, befektetők)	A terület kezelése, a tisztítás és a véderdő ligetesítése segítségével a zöldfelület legalább részbeni rekreációs használatba vonása, különösen az új lakóterülethez kapcsolódóan.  Lobby-tevékenység városi szintű szabadidős funkció megtelepedéséért.
<b>Népliget</b>			
A Népliget rekonstrukciójáig cél a terület használhatóságának növelése elsősorban a park biztonságának és tisztaságának emelésével.  Nagy-vendéglő mielőbbi rekonstrukciója erősíthetné a terület biztonságát.	Főváros  BRFK  vendéglátóipari fejlesztők		A Kerület szabályozással és egyéb módombel kell érje, hogy a liget területén a beépítés mértéke ne növekedjen, a jelenleg sportolási célú területek továbbra is (legalább részben lakossági) szabadidős tevékenységeknek adjanak helyet.
<b>Hungexpo – BNV</b>			
A Vásárváros működésének, további fejlődésének legfontosabb korlátja jelenlegi helyén a közúti és különösen a tömegközlekedési megközelítés nehézkessége.	Főváros  Hungexpo  BKV Zrt.		Új hasznosítások felmerülése esetén a Kerület érdekeinek messzemenő képviselője a Fővárossal egyeztetve, a szabályozási tervvel és egyéb eszközökkel.
<b>Kincsem park</b>			
A Nemzeti Lóverseny Kft. privatizálásával összefüggésben a területen más irányú hasznosítások is megjelenhetnek. Az ingatlanfejlesztői érdeklődés már most jelentős.	Magyar Nemzeti Vagyongazdálkodó Zrt. Nemzeti Lóverseny Kft., Magyar Lóversenyfogadást Szervező Kft. Főváros	Kerület  Magyar Nemzeti Vagyongazdálkodó Zrt.  Főváros  Ingatlanfejlesztők	Új hasznosítások esetén a Kerület érdekeinek messzemenő képviselője a Fővárossal egyeztetve, a szabályozási terv előkészítése.  Befektetői szándék esetén településrendezési szerződés kötése, új szabályozási terv készítése.
<b>Újhegyi úti Sportliget</b>			
A Sportligetben élményfürdőre kapott építési engedélyt a befektető. A meglévő uszoda és strand további működtetését várhatóan a megváltozó keresleti és kínálati helyzethez kell igazítani.	Lakosság  befektetők		A kereslet felmérése a környező kerületi és a távolabbi lakosság körében.  Esetleges PPP konstrukció kidolgozása az élményfürdő befektetőjével a fürdőlétesítmények további működésére.