

SZABADSÁG, EGYÜTTMŰKÖDÉS, SZOLIDARITÁS



Budapest fejlesztésének liberális programja
2006–2010



KEDVES OLVASÓ!



Budapest nyitott, befogadó, kulturálisan sokszínű – azaz liberális város. Az elmúlt 16 évben a fővárosi liberálisok – 4 évig egyedül, majd 12 évig koalícióban – sokat tettek azért, hogy a városnak ez az egyedi, csodálatos hangulata kialakuljon és megerősödjön, hogy származása, vallási, politikai meggyőződése miatt senkit ne érjen hátrány a városban, hogy a kirekesztő, gyűlölködő hangnem ne uralkodjon el a közéletben. Budapest mostanra a nemzetközi felmérések szerint is Európa második leggyorsabban fejlődő régiójává vált, és a leggazdagabb programkínálatot tudja felmutatni egész Közép-Európában, Prágát és Bécsét is beleértve. A sorra megújuló budapesti középiskolák és szakképző intézmények piacképes szakmákhoz segítik a fiatalokat – nem véletlen, hogy Európában itt az egyik legalacsonyabb a pályakezdő munkanélküliség. A fővárosi idősothtonok, szociális intézmények, hajléktalanotthonok 16 év alatt jelentős fejlődésen, bővülésen mentek keresztül, a fővárosi szociális támogatási és díjszökkentő rendszer a legjelentősebb az egész országban.

Természetesen sok még a teendőnk. Jobban használható utakra és közösségi közlekedésre, több bicikliútra, sétálóutcára, szebb parkokra és játszóterekre van szüksége a budapestieknek, tisztább és rendezettebb aluljárókban szeretnének járni, és alapvetőnek tartják lakókörnyékük, társasházuk mielőbbi felújítását.

Pontosan ezt akarják a fővárosi liberálisok is. Az elmúlt 16 év eredményeire építve, de megújult szemlélettel kívánunk neki-vágni a következő 4 évnél, a döntésekbe jobban bevonjuk a városlakókat, a civileket és a kerületeket. Egységes fővárost akarunk teremteni, ahol a kerülethatárok nem okoznak kiismerhetetlen kuszaságot a szabályokban és a felelősségben, és ahol minden budapesti nyertesnek érezheti magát. Egyszóval sikeres és jól működő fővárost akarunk.

Élhető várost akarunk, ahol egyre több a bicikliút, gondozottak a parkok, a külvárosi bevásárlóközpontok nem nyelik el a zöldterületeket, kisebb a légszennyezés, a fokozatosan felújított fővárosi kórházak európai körülmények között, stabil anyagi és szakmai háttérrel látják el az embereket. Hatékony várost építünk, ahol gyorsabb, utasbarátabb a közlekedés, a járatok színvonalában és sűrűségében a budapestiek igényei tükröződnek, a felújított utakon, síneken, új metróvonalon könnyebb eljutni a város egyik végétől a másikba, ahol tovább pezseg a gazdaság, a turizmus. Szolidáris várost szeretnénk, ahol jobban odafigyelünk egymásra, és erős fővárosi háló segíti azokat, akik közüzemi díjaikat csak nehezen tudják kifizetni, a hajlék nélkülieket pedig fedél várja. Kulturált várost szeretnénk: tisztább, szebb közterületeket, egységesen működő fővárosi parkolást, ahol a díjbevételeket vissza tudjuk forgatni a parkolóház- és garázsépítésekbe.

És végül, de nem utolsósorban azt kívánjuk elérni, hogy Budapest a szabadság fővárosa maradjon: nyitott, befogadó világváros, ahová érdemes beköltözni, ahol toleránsak az emberek, ahol az Európa-szerte híres mozik, könyvtárak, színházak és fesztiválok értő közönséget vonzanak.

Budapest a mi otthonunk, együtt tudjuk lakhatóbbá, vonzóbbá tenni. A budapesti liberálisok programja garanciát jelent arra, hogy a város alapjaiban megújul a következő években, és a már sínen levő nagyberuházások után a kisebb, de legalább olyan lényeges változások is megindulnak a főváros életében.

Kérem, szavazatával támogasson engem és csapatomat, a fővárosi SZDSZ listáját, és segítsen nekünk Budapest megszépítésében és európai fővároshoz méltó fejlődésében!

DEMSZKY GÁBOR
főpolgármester



Budapest új utakon

A városfejlesztés új korszaka kezdődik 2006-tól: a föld alatti Budapest (közművek, metró) után most a föld feletti Budapest (utcák, aluljárók, terek, parkok, házak) megújítására kell összpontosítanunk a város és az itt élők erőit.

A főváros az elmúlt évtizedben **Európa egyik vezető nagyvárosává** vált – Budapest és vonzáskörzete Európa második leggyorsabban fejlődő régiója, amely egyes mutatók alapján a legversenyképesebb régió is a térségben. A főváros fejlődése töretlen, köszönhetően természeti, kulturális örökségének, a Közép-Magyarországi Régióra koncentrálódó külföldi tőkebefektetéseknek, valamint az ország gazdasági fejlődésének. Az országban, sőt egész Európa nagyvárosai között itt az egyik legalacsonyabb a munkanélküliség, az átlagfizetések itt 40 százalékkal haladják meg a magyar átlagjövedelmeket, és Budapest egymaga az ország GDP-jének 36 százalékát termeli meg.

A jelentős fejlődést Budapest a rendszerváltás óta eltelt 16 év alatt a pénzügyi feltételek szigorodása mellett érte el. A 2002-es kormányváltás előtt igen feszített költségvetéssel dolgozott a főváros, hiszen az állami költségvetésből származó bevételek egyre csökkentek, mintegy 100 milliárd forintot tett ki a közvetlen elvonás, az intézményi felújításokhoz kapcsolódó címzett támogatásokat sem kapta meg, így saját költségvetéséből kellett azokat kigazdálkodnia Budapestnek. A liberális-baloldali koalíció kormányváltását követően az állam ismét részt vett a fontos fővárosi fejlesztésekben (Rákospalotai Szeméttégtő Mű felújítása, Bajcsy-Zsilinszky Kórház, útfelújítási program, 4-es metró finanszírozása, szociális otthonok felújítási támogatása stb.), és a főváros középtávú fejlesztési terve, a Podmaniczky Program alapján újabb megállapodások is születtek a főváros fejlesztéséről, amelyek 2006-ban az új kormány programjába is bekerültek.

A város napjainkra **nyitott, sokszínű, pezsgő nagyvárossá** vált. Ez a nyitottság ugyanakkor felelősséggel jár. A versenytársak már az európai nagyvárosok, az elvárások sem kelet-európai léptékűek. Budapest 2003-ban elfogadott Városfejlesztési Konceptiója szerint a hosszú távú cél az, hogy Budapest **az egyesült Európa részeként nemzetközi metropolisszá formálódjon, és kedvező helyzetét optimálisan kihasználva, erősödő regionális központtá válva Kelet-, Délkelet-Európa felé elsődleges közvetítő szerepet tölthessen be.**

A 2005-ben elfogadott Podmaniczky Program megfogalmazta a középtávú, 7-8 éves tervidőszakban végrehajtandó feladatokat. A program középpontjában az élhető, hatékony és szolidáris város megteremtése áll, ehhez 130 nagyobb beruházást, programot rendel fejlesztései területek és irányok szerint. A program összköltsége mintegy 2100 milliárd forint, amelyben a fővárosi önrész 700 milliárd, a többit európai, állami, kerületi források és a programhoz illeszkedő magánbefektetések fedeznek. **A fővárosi liberálisok programja alapvetően a Podmaniczky Programra épül, és elsősorban a város élhetőbbé, otthonosabbá tételét szeretné elérni.**

Az Európai Unió új költségvetési időszakában, 2007-től – főként kohéziós forrásokból – a korábbiakhoz képest komolyabb fejlesztési lehetőségek nyílnak Budapest előtt. Ez jelentős mértékű befektetői tőkét is vonz. Ugyanakkor azonban az EU konvergencia-kritériumainak való megfelelés erősen beszűkíti az állami mozgásteret, amely így egyes nagyberuházások kormányzati társfinanszírozását kérdésessé teszi. Ugyancsak **sok probléma van a fejlődés belső feltételeivel:** a mai szabályozás keretei között a kerületekkel és a környező településekkel nagyon nehézkes az együttműködés, szinte lehetetlen az egész térség érdekében irányítani, egységesíteni a fejlesztéseket. Az utóbbi években érezhetően megváltoztak a városfejlesztéssel kapcsolatos lakossági elvárások is, a korábbinál sokkal nagyobb súlyt adva a fejlődés minőségi elemeinek.

Az erősödő nemzetközi verseny, az alapvető közigazgatási változtatások politikai lehetetlensége (az ellenzéki jobboldal rendre megakadályozza az önkormányzatok munkáját hatékonyabbá, egységesebbé és olcsóbbá tévő 2/3-os törvényjavaslatok elfogadását) és a minőségi fejlesztések iránti növekvő igények egyaránt azt sürgetik, hogy a következő ciklusban **a város fejlesztésének egy új szakaszát kezdjük meg.**

Korszakhatárhoz értünk. A közművek cseréje, a metróépítés és az útfelújítások programja elindult, és néhány éven belül befejeződik. A város életét megváltoztató legfontosabb nagyberuházások már sínen vannak. Az alapok letétele után a következő évek programja már a föld feletti Budapestre koncentrál. A városmegújításra, a panelházak felújítására, a parképítésre, tereink és utcáink élhetőbbé tételére a Moszkva tértől a Duna-partig, a rászorulóknak terheinek könnyítésére.

A város jobb működéséért össze kell fogni a kerületek mellett a környező településekkel, az állami és magáncégekkel – stratégiai megállapodásokat kell kötni a konkrét fejlesztésekre és a napi működési gondok megoldására.

Budapest jó adottságokkal rendelkező közép-európai metropoliszként elkötelezett híve az Európában az utóbbi években megerősödött **versenyszellemű városfejlesztési irányzatnak**. A nagyvárosok versenyében a tudásalapú társadalmi fejlődés feltételeinek megteremtését tartja az egyik legfontosabb célnak, oly módon, hogy erősödjének a térségi centrum szerepök, de javuljanak a fejlődés fenntarthatóságának feltételei is.

Az elmúlt évek fejlődésének tanulságait felhasználva és az új kihívásokra reagálva a városfejlesztésben **alapvetően új megközelítésre** van szükség a kitűzött célok eléréséhez.

Az egyik új kiindulópont a városvezetés elhivatottsága és kezdeményező készsége a **piaci és más szereplőkkel való együttműködésre**. Egy erős európai szerepet célul kitűző városnak a piaci folyamatok alapvető szerepének elismerése mellett törekednie kell a piaci szereplők befolyásolására, mint ahogyan azt minden európai város teszi versenyképességének növelése érdekében. A budapesti térségben a közösségi források korlátozottsága miatt különösen nagy szükség van a **többi közszereplőn felül a piaci folyamatok befolyásolására**, hiszen csak együttműködésen keresztül lehet optimalizálni a fejlődést és működést (a kényszerítő jellegű szabályozási elemek megváltoztatása a legtöbb esetben nem lehetséges).

A másik kiindulópont annak rögzítése, hogy **Budapestnek térségében kell gondolkodnia**, legalább a mai agglomeráció, a funkcionális városi térség keretei között kell értelmeznie magát. Hiszen Budapest már ma is együtt él, együtt lélegzik az agglomerációval: összekapcsolja őket a közlekedés, a közművek, a Budapesten tanuló, dolgozó, művelődő, szórakozó, orvoshoz járó város környéki lakosok milliói. Ez a legszűkebb városi térség, amelyben a fejlesztési feladatok megoldhatók és a fenntarthatósági problémák kezelhetők, és ez a minimális kiterjedés, ami ahhoz kell, hogy európai méretekben is jelentős várossá lehessen beszélni. **Célul kell tehát kitűzni a metropolisztérség együttes fejlesztését** oly módon, hogy annak minden területegysége a neki optimálisan megfelelő funkciókat tölthesse be.

Végül, de nem utolsósorban, a következő évekre vonatkozó elképzelések sorában a fenntarthatatlan motorizáció problémáinak oldására **az életminőség javítását előtérbe kell helyezni**. Az elmúlt évtized sok szempontból dinamikus átalakulása és fejlődése a város és környéke forgalmi terhelésének nagyarányú növekedéséhez vezetett, aminek környezeti, közterület-használati hátrányaitól a városlakók és a városhasználók egyre jobban szenvednek. A közeljövő közlekedési fejlesztéseivel párhuzamosan, azokkal koordináltan **radikális lépéseket kell tenni a gépjárműforgalom csillapítására, a javuló színvonalú közösségi közlekedéshez való közvetlen kapcsolat feltételeinek megteremtésével**. Ez alapfeltétele annak, hogy tartósan visszaforduljon a lakónépesség csökkenése, amely 2 évvel ezelőtt kezdett növekedni, és a városi környezet vonzóvá válásával Budapest újra 1,9–2 millió lakosú metropolisz legyen.

A városvezetésnek **stratégiai megállapodásokat kell kötnie** a legfontosabb tartalmi és megvalósíthatósági elemekre a kerületekkel, a városkörnyékkel (régióval, megyével, kistérségekkel) és egyéb közszereplőkkel (kormány, MÁV stb.). E megállapodások a kölcsönös előnyökön alapulva át kell, hogy hidalják a kedvezőtlen szabályozási környezetet, és lehetővé kell, hogy tegyék, hogy Budapest vonzáskörzetével együtt európai regionális térségi központtá válhasson. A komplex megközelítést igénylő EU-programok miatt, továbbá a széttagolt fejlődés okozta zavarok egyre nyilvánvalóbbá válása következtében ma nagyobb az esély az ilyen megállapodások megkötésére, mint bármikor ezelőtt. Az ilyen megállapodások alapvetően befolyásolják a **beruházókat is**, ösztönözve a térségben való letelepedésre, az egységesülő fejlesztési és működtetési elgondolások alapján. **2006 márciusában a kormány és a főváros között már született ilyen megállapodás Budapest fejlesztéséről**, amely felsorolja a közeljövő legfontosabb fejlesztési feladatait. A legfontosabb budapesti fejlesztések ennek alapján a kormányprogramba is bekerültek. Lényegük, hogy a már elkezdett nagyfejlesztések mellett egyre inkább a jobban látható, az életminőséget szolgáló fejlesztésekre teszi a hangsúlyt a liberális-baloldali koalíció a fővárosban.

Budapest új fejlesztési korszakának a kultúra, az innováció és a környezet feltételeinek javítása lesznek a vezérelvei.

Budapest az ország szellemi és gazdasági húzóereje. Az itt élők segítségével a következő 4 évben elérhetjük, hogy Európa egyik leggyorsabban fejlődő és legszebb nagyvárosa tisztább, egészségesebb, átjárhatóbb és sokkal rendezettebb legyen.



A közlekedési rendszer fejlesztése

Új szemlélet kell a közlekedésben: a város legfőbb értéke nem az autó, hanem az ember.

A város és környéke élhetőségének kulcskérdésévé az utóbbi években a közlekedés vált. A **motorizáció gyors növekedése** – a gépkocsik számának, illetve az autók használatának gyors növekedése egyszerre – a városi élet minden területén éreztette hatását. Ma már mindennap 80 új kocsit vesznek Budapesten, ami naponta 300 méter egybefüggő kocsisort jelent. A negatív hatások csökkentése csak egy bonyolult, jól koordinált közlekedésfejlesztési programmal képzelhető el, amelynek elsőbbséget kell kapnia a városfejlesztésben. A liberálisok elképzelései szerint a **gyalogos, közösségi és kerékpáros közlekedési módok a jövőben meg kell, hogy előzzék az autós közlekedés minden formáját, azaz a közlekedésfejlesztésben ennek a sorrendnek kell érvényesülnie**. A nyugat-európai nagyvárosok példája azt mutatja, hogy még idejében kell gátat szabni a motorizációs robbanás városi életre gyakorolt igen káros következményeinek, hiszen a növekedési üteme garantáltan mindig dinamikusabb lesz, mint az úthálózat bővítésének lehetősége. A budapestiek egyre jobban igénylik azt, hogy megszabaduljanak az állandó dugóktól, az erős légszennyezettségtől, a normaszegő autósok okozta fenyegetettségtől. Ezt példázzák az egyre népszerűbb kerékpáros felvonulások, az autómentes napok, a sétálóutcák és forgalomcsillapított területek erősödő gyalogosforgalma (és a kapcsolódó kulturális és gasztronómiai kínálat), valamint a közösségi közlekedés színvonalának emelésére fordított egyre erősebb városházi figyelem.

Budapest 2006–2013 közötti közlekedési programját három vezérelv jellemzi.

A **közlekedési felületek humanizálása**, amely egyrészt azt jelenti, hogy a természetes közlekedési módok előnyben részesülnek a többihez képest, másrészt azt, hogy a közlekedési infrastruktúrát, szolgáltatásokat emberközpontúvá, utasbaráttá kell tenni.

A **közlekedésnek kiemelt, elsőrangú szerepet kell játszania** a főváros tevékenységében. Egyrészt a közlekedési szempontokat a főváros valamennyi döntéshozatala során elsődlegesen, a legnagyobb súllyal kell figyelembe venni. Másrészt a főváros valamennyi céljának a közlekedésen keresztül is érvényesülnie kell, különösen a környezetvédelmi, városfejlesztési, közterület-rehabilitációs, rendfenntartási céloknak.

A **közösségi közlekedés finanszírozásának és irányítási rendszerének szilárd alapokra helyezését egyszer s mindenkorra le kell zárunk**. A finanszírozás kérdése túlnyúlik a fővároson, hiszen valamennyi jelentős európai nagyvárosban a helyi önkormányzat a régióval és az állammal együtt vállal felelősséget a közösségi közlekedésért. Ezért széleskörű nemzeti konszenzusra van szükség annak alapján, hogy országos jelentőségű ügyről, több millió ember napi eljutásának feltételeiről van szó. A főváros a fővárosi közlekedési szolgáltatások fenntartható, rendszerszerű, közös finanszírozásában érdekelt. Mindenképpen a főváros hatókörébe tartozik viszont – és a fenntarthatóság egyik záloga is egyben – a fővárosi közlekedési rendszer hatékony szervezetének megteremtése.

A közlekedési program alapvető feltétele, hogy csak **partnerségben** (EU, állam, kerületek, régió, agglomerációs települések) végezhetők el a szükséges feladatok, fejlesztések. A főváros, amelynek területén a következő években számos közlekedési nagyberuházás valósul meg, pénzügyileg és stratégiai szempontból is érdekelt a partnerségben: önjerejéből nem képes azokra az alapvető fejlesztésekre, amelyek a közlekedési szakma tervezői, megrendelői, üzemeltetői és civil résztvevői egyaránt fontosnak tekintenek.



A fővárosi közlekedésfejlesztés alapvető hangsúlyait a város-regió együttműködésen alapuló, közösségi közlekedésre koncentráló programok jellemzik, amelyek uniós és állami támogatások segítségével valósulnak meg. Kiemelendő, hogy a **Demszky Gábor és Gyurcsány Ferenc által aláírt Budapest-szerződés**, illetve a már korábban rögzített metrótvörvény e feladatok egy részét állami garanciaként tartalmazza.

• A Budapest-szerződés aláírása március 29-én. Idén a főváros és a kormány együtt több mint 21 milliárd forintot fordít a budapesti útfelújításokra, ebből 200 km út újul meg

*2008 júniusában jönnek az első modern
metrókocsik Budapestre*



*A 4-es metró alagútját fúrják
majd a Németországból
érkezett két, egyenként
53 tonna súlyú, 6 méter
átmérőjű marótárcsával*

A közlekedésfejlesztési program legfontosabb területei a következők:

- a folyamatban lévő közlekedési nagyberuházások befejezése (4-es metró, Mo-s út- és hídépítés, 2-es metró felújítása, nagykörúti villamosprogram, autóbusz- és trolicsere stb.),
- a közösségi közlekedés előnyben részesítése (buszsávok, villamosvonalak építése és meghosszabbítása, elővárosi vasút),
- belvárosi forgalomcsillapítás,
- egységes parkolás,
- a kerékpáros közlekedés feltételeinek javítása,
- úthálózat-fejlesztések (a főutak után a mellékútvonalakon is).

A közösségi közlekedés nagyberuházásai

Erősíteni szükséges a városon belüli és az elővárosi kötőtpályás közlekedést, előnyt kell adni a buszoknak, metróknak, villamosoknak, így egyre többen térhetnek át az egyéni közlekedésről a közösségre.

Jelenleg nagyon jelentős, a korábbi évek eredményeivel össze sem hasonlítható közösségi közlekedési fejlesztések vannak folyamatban, mint a 2-es metró felújítása, a 4-es metró építése, a nagykörúti villamosok cseréje. A ciklus folyamán e fejlesztések nagy-részt beteljesülnek: 2007-re a nagykörúti villamosok teljes állománya megújul, 2008-ban forgalomba állnak a 2-es metróvonalon az új metrókocsik, a 4-es metró befejezése 2010-re várható. A további, uniós támogatásra esélyes, elsősorban a kötőtpályás közlekedés fejlesztését szolgáló beruházásokkal (gyorsvasúti és városi villamoshálózati projektekkel) a főváros várhatóan **leköti a fejlesztési eszközök döntő részét**. A főváros eltökélt célja, hogy az elkövetkező négy év során az 1-es villamost átvezesse Dél-Budára, a 3-as villamost meghosszabbítsa a ráckevei HÉV vonaláig, létrehozza a budai rakparti villamosvonalat a 17-es és a 19/41-es összekötésével, és az Infoparkig tartó leágazás megépítésével összefüggő budai villamostengelyt alakítson ki. További cél a Budapest Szíve Programhoz kapcsolódva a villamosközlekedés visszaállítása a Bajcsy-Zsilinszky úton a 14-es és a 47-es villamosok összekapcsolásáva.

Mindezek mellett elő kell készíteni további projekteket is, így a szentendrei és a ráckevei HÉV összekötésével kialakítható észak-déli regionális gyorsvasutat („5-ös metró”), amelyből a szentendrei HÉV felújítása már ebben a ciklusban megvalósítható. Törekedni kell arra, hogy a korszerű közlekedési elveknek megfelelő hálózati elemek jöjjenek létre, amelyek **a jobb összeköttetés mellett az átjárhatóságot** is szem előtt tartják. A fővárosnak közvetett eszközökkel segítenie kell olyan beruházások (pl. Ferihegyi gyorsvasút) megvalósítását is, amelyek elsősorban nem a város feladatkörébe tartoznak.

Mindezeket a fejlesztéseket be kell illeszteni a budapesti agglomerációra készülő közösségi közlekedési koncepcióba, amelynek gerincét a **kötőtpályás elővárosi-városi vonalak rendszere** (elővárosi vasút, HÉV, villamos, metró) felújításának és fejlesztésének részletes programja határozza meg.

A közösségi közlekedés felsorolt beruházásaihoz képest jóval kevesebbe kerülnek a már meglévő **közösségi közlekedés előnyben részesítését** szolgáló beavatkozások. Sort kell keríteni új buszsávok kialakítására, a villamosvonalak sebességének gyorsítására, a buszok villamosokkal közös pályahasználatának megteremtésére. Ezekkel az eszközökkel jelentősen javítható egyes budapesti térségek (pl. Kelet-Pest) elérhetősége.

A BKV reformja

A Budapesti Közlekedési Vállalat gazdálkodását új alapokra kell helyezni (állami, régiós és önkormányzati forrásokkal), szervezetét pedig meg kell reformálni, hogy valóban az utasokat szolgálja.

A főváros közlekedési vállalata, a BKV üzemeltetési feladatai mellett jelenleg kénytelen egyéb feladatokat is ellátni. A BKV-t tehermentesíteni kell, hogy a társaságnak kizárólag üzemeltetői feladatokat kelljen ellátnia, az utasok színvonalasabb kiszol-

gálásával kelljen csak törődni. Emellett törekedni kell a jelenleg a Főpolgármesteri Hivatalban, a BKV-nál, az FKF-nél és egyéb szervezeteknél működtetett közútkezelői és közlekedésszervezői funkciók, valamint a személyi állomány egyetlen szervezetbe történő integrálására.

Ennek ideális alanya a Budapesti Közlekedési Szövetség (BKSZ), és a főváros törekszik arra, hogy ezt a tárcával (GKM) és Pest megyével közösen kiszélesítse. Amíg a főváros és agglomerációja közlekedésének regionális szinten történő szervezése megvalósul, a főváros az integrátori szerepet betöltő szervezetként létrehozza a Budapesti Közlekedésszervező Társaságot (BKT).

Belvárosi forgalomcsillapítás

A csillapított forgalmú belváros Budapest élhetőségének egyik kulcskérdése. Az egész város közlekedését javítja, hiszen a szükséges fejlesztések az agglomerációtól a külvárosokon át a belvárosi parkolóházak építéséig újraformálják a főváros közlekedését. Bátor, de szükséges lépéseket kell megtenni annak érdekében, hogy egész Budapest feléledjen az autóáradat okozta sokkból.

A következő ciklus egyik legfontosabb kérdése a **belváros élhetőbbé tétele**.

Mik lennének a konkrét teendők? A Szabadság híd felújítás miatti lezárása és a 4-es metró építésével összefüggő kiskörúti forgalomkorlátozások a térség közlekedési szokásait jelentősen megváltoztatják. A Kiskörút szerepe, mint tranzitút vonal csökken, kezdetben a metróberuházás, majd később a tudatos belvárosi forgalomcsillapítás miatt. A Budapest Szíve Program keretében **ki kell szűrni a belváros átmenő forgalmát**. Ennek főbb elemei:

- a Kecskeméti utca és a Petőfi Sándor utca átmenő forgalom előli lezárása,
- a Kossuth Lajos utca beszűkítése parkolósáv létesítésével,
- a Károly körút forgalmának csillapítása, valamint a mellékutcákon körkörös forgalomáramlás bevezetése.



Mikor valósíthatók meg ezek a lépések? A belvárosi átmenő forgalom kiszűrése **sok beavatkozást igényel a város más részein is.** A belváros forgalomcsillapításához meg kell állítani a városra kívülről rázúduló gépkocsiforgalom növekedését. Ennek érdekében egységes rendszerben kell tárgyalni a Volán-buszok a városi közlekedéshez kapcsolódó átalakítását (a Budapesti Közlekedési Szövetség teljes kiépítését), városon kívüli P+R kapacitások kiépítését, a városi gyorsvasutak városhatáron kívülre való meghosszabbítását vagy az elővárosi vonalakkal való összekötését. Mindezekben túl szükséges lenne néhány haránt irányú útvonal kiépítése (l. az Aquincumi hídhöz kapcsolódó Körvasúti körút), hogy a belváros a peremkerületek között autóval közlekedők számára is elkerülhető legyen. Ezek a fejlesztések fokozatosan, a pénzügyi realitásoknak megfelelően valósíthatók meg.

Mit akarnak elérni a liberálisok? Politikai kérdés, hogy a belvárosi forgalomcsillapítás konkrét korlátozó lépéseiből **mit vállal fel a városvezetés** akkor, amikor ennek egyes külső feltételei teljesülnek, mások azonban még nem. Ez a kérdés már 2008-ban felmerül, amikor várhatóan megvalósul az Mo-s körgyűrű gödöllői átkötése és az Mo-s északi híd (tehát megvalósul egy alapvetően fontos haránt irányú elkerülő elem) – az elővárosi vasúti fejlesztések, a kapcsolódó csomópontok és P+R kapacitások azonban csak részben lesznek készen. (A 4-es metróhoz kapcsolódva az elkövetkező 4 évben 7500 új P+R parkolóhelyet hoz létre Budapest.) Sőt, már a 2008-as időpont előtt is szükséges megvalósítani bizonyos kisebb léptékű, a forgalomcsillapítást szolgáló, és Budapest belvárosát élhetőbbé tévő fejlesztéseket, olyan területeken, amelyek az építés alatt álló nagyberuházások kapcsán egyébként csak átmenetileg kerülnének lezárásra, csillapításra.

A liberálisoknak az a célja, hogy 2008-ban, amikor az Mo-s úthálózat eléri az M3-as autópályát, a fővárosnak előre átgondolt és meghirdetett, a beruházás átadásának napján életbe lépő erős belvárosi forgamkorlátozási eszközökkel el kell érnie, hogy **minél többen az Mo-st vegyék igénybe.** (A nem célforgalmú, tranzit tehergépjármű-forgalom kiszűrésére, és a Hungária-gyűrűn kívüli elvezetésére igen komoly szabályozási és szankcionáló rendszereket kell kidolgozni, hiszen nem egy esetben a belvároson,



A 4-es metró Baross téri megállójának látványterve



A 4-es metró Kelenföldi megállójának látványterve



A 4-es metró Tétényi úti megállójának látványterve



A 4-es metró Szent Gellért téri megállójának látványterve

vagy a külsőbb harántoló utakon való eljutás rövidebb az Mo-son való áthaladásnál.) Az országos tranzitforgalom kiszűrésén felül „puha” közlekedésszervezési elemekkel (forgalomszervezéssel), a Hungária körút és az azon belüli úthálózat elemeire alapozva el kell érni, hogy **a belvároson áthaladó városban belüli forgalom is inkább a keresztirányú utakat vegye igénybe**, ne pedig a sugárirányú utakat és hidakat. Ennek ösztönzéséhez hozzájárul, ha **a várost és környékét egységesen kezelő közösségi közlekedési rendszer**, az annak üzemeltetését végző **BKSZ**, valamint a tervezett BKT és a mobiltelefonos fizetés után a teljes egységesítést elérő parkolási rendszer jelentősen előrehaladnak.

A liberális program tehát a belső forgalomcsillapítást a keresztirányú kapcsolat megteremtéséhez (Mo-s gyűrű), külső forgalomtereléshez és a közösségi közlekedéssel integrált (átszállási lehetőségeket nyújtó) rendszer legalább részleges megvalósulásához köti. A siker fontos feltétele, hogy az előkészítés részeként **előre meg kell tervezni a csillapításra kerülő közterületek új használatát** (díszburkolatok kialakítása, új funkciók meghirdetése részben uniós támogatás felhasználásával). A forgalomcsillapítás 2008-as bevezetése révén komoly esély van arra, hogy **a radikális átalakítás gyorsan kibontakozó előnyei** hamar felülmúlják a korlátozások okozta feszültségeket.

Parkoláspolitikai

Az egységes főváros megteremtésének egyik legjobb eszköze az egységes parkolás, amelynek bevételeit átlátható és ellenőrizhető módon a parkolóhelyek számának növelésére és a közlekedés fejlesztésére kell fordítani.

A fővárosi parkoláspolitikában rövid távon el kell érni a **három parkolási társaság egységesítését** a kerületek részvételével. Ha a társaságok összevonása jogi akadályokba ütközik, akkor jogszabályi módosításokkal legalább a parkolásból származó bevételeket kell egy helyre gyűjteni, és azt közvetlenül a parkolás javítására felhasználni. Átláthatóvá és nyilvánvalóvá kell tenni a parkolási díjakból eredő **bevételek** közösségi közlekedésre, közterület-rendezésre és parkolásfejlesztésre való felhasználását.

A belváros parkolási gondjai csak a parkolási igények egy részének városközponttól történő távoltartásával oldhatók meg. Még így is elkerülhetetlenül szükséges, hogy **a belső városrészben magánbefektetők is parkológarázsokat építsenek.**

A belvárosban a lakossági parkolás teljes ingyenességét fokozatosan meg kell szüntetni. A főváros célja a helyben lakók gépkocsijainak közterületen kívül (parkolóházakban), az ott élők számára csökkentett díjon történő tárolása, amelyet a közterület-ről befolyó parkolási díjak bevétele, és az egységes parkolásgazdálkodás takarékos gazdálkodása fedezhet. **A lakosok parkolása a magántőke által már megépített vagy megépítendő parkolóházakban lévő szabad kapacitások főváros által kedvezményesen lekötött parkolóhelyein történhet.** Ennek érdekében a fővárosnak meg kell állapodnia a kerületekkel **a parkolási bevételeknek a rendszert finanszírozó Parkolásgazdálkodási Alapba helyezéséről.** Ezzel a módszerrel a helyben lakók fedett helyen tarthatják járműveiket, a felszíni, gyors forgású parkolóhelyek felszabadulnak az ügyeiket, vásárlásaikat a belvárosban intézni szándékozók számára, és az így keletkező bevételből az ott élők garázsban parkolásához adott támogatás finanszírozható. Ennek a rendszernek a megvalósítását alapvetően megkönnyítené a budapesti parkolásgazdálkodás teljes egységesítése.

A kerékpáros közlekedés feltételeinek javítása

Évről évre nő Budapesten a kerékpárral közlekedők aránya, összhangban a nyugat-európai nagyvárosokkal. A közösségi és gyalogos közlekedés mellett a kerékpáros közlekedést is jelentősen fejleszteni kell, hogy egyre jobb alternatívát nyújtsunk az autós közlekedéssel szemben.

Folytatni kell a **kerékpárút-hálózat bővítését.** A cél annak elérése, hogy aki így dönt, az kerékpárral is biztonságosan elérhesse munkahelyére, intézhesse ügyeit, vagy épp szabadidős tevékenységként is igénybe vehesse a kerékpározást. **A felújítás alatt álló fővárosi utakon** mindenütt meg kell vizsgálni a kerékpárutak kialakításának lehetőségét. A kerékpárút-hálózat fejlesztése mellett **a városban belüli kerékpártárolás lehetőségét** is meg kell teremteni. A tárolóhelyeknek robogók fogadására is alkalmasnak és ingyenesnek kell lenniük. Mindezekkel párhuzamosan a fővárosnak kezdeményeznie kell az építési előírások megváltoztatását: új ingatlanok létesítésekor a garázsférőhelyekhez hasonlóan **kerékpártárolókat is kelljen építeni** (ez Nyugat-Európában az építési előírások szerves része).





Úthálózat-fejlesztések

Jövőre befejeződik a főváros 3 éves útfelújítási programja, melynek során a kormány segítségével a budapesti főutak 40 százaléka megújul. Ezt követően a hangsúlyt a főútvonalak kisebb mértékű, de folyamatos felújítási programja mellett a kerületekkel összefogva az egyes lakókerületek mellékútvonalainak teljes, faltól falig történő megújítására kell helyezni. Elkezdődhet a Moszkva tér felújítása, és elő kell készíteni az Aquincumi híd és a Körvasúti körút fejlesztését is.

Jelenleg is zajlik az Mo-s északi hídjának és keleti szektorának építése, amelyek forgalomba állításától a főváros közlekedési helyzetének alapvető javulása várható. A következő négy évben folytatódnia kell a közúti rendszerek **működőképességének javítására** irányuló programnak (Szabadság híd és Margit híd felújítása, főutak felújítása), ennek érdekében a közös állami finanszírozási rendszer fenntartása szükséges (1+1 program). A fő- és tömegközlekedési útvonalak jelentős részének felújítása után a hangsúlyt a **lakókerületekben lévő utcákra** kell helyezni. A fővárosnak kezdeményeznie kell a kerületeknél, hogy azok a fővárossal közösen, több utcát magában foglaló **összefüggő területeket** jelöljenek ki, ahol komplex, „faltól falig” út és járdarekonstrukció

Az Mo-s északi híd látványterve. Újpestenél 2008-ra elkészül a híd (és az Mo-s nyomvonala)



Az M3-as út bevezetőjének most felújított szakasza 2 és fél kilométer hosszú. A beruházás költsége 302 millió forint



valósul meg, szabályozott parkolási lehetőségek kialakításával. Az útfelújítások során a jövőben alapvető célként fogalmazzák meg a liberálisok, hogy ne a felújítás előtti állapot konzerválása történjen (sávok, járdák, átkelők változatlanul hagyása), hanem forgalomcsillapítást és intelligens közlekedési megoldásokat is magában foglaló, a közterületekre nézve is igényes megújítás történjen meg.

EU-forrásból, állami segítséggel és a kerületekkel történő összefogással lehetőség nyílik a Moszkva tér megújításának megkezdésére. Nagyon fontos a pesti oldalon a keresztirányú úthálózat bővítése (Körvasúti körút), csakúgy, mint új északi és déli hidak építése (Aquincumi híd és Albertfalvai híd), állami és uniós források igénybevételével.