

„... a máskor már a «pénz» szó pusztá hallatára is superfogékony liberális híradások nem arról szóltak, hogy 21 milliárd forintot szereztünk vissza a városnak, hanem azt emelték ki, hogy át akarjuk nevezni a CET-et.”

Félidőben

2012

„... némelyik szocialista azzal az agyafúrt kérdéssel próbálkozik: «mit csináltak két éve a metróval?» A válasz egyszerű: küszködve javítjuk a brutális hibákat, amiket elkövettetek.”

BUDA  PEST

Tisztelt Budapestiek!

Közel két év telt el azóta, hogy hivatalba lépett Budapest új városvezetése. 2010-ben egy megszakítás nélküli húszéves korszak zárult le a főváros életében. A húsz év hagyatékával összefüggésben arról írunk, ahogyan mi látjuk a történeteket, természetesen igyekezve mindig a tényekhez igazodni. Azt a korszakot – a hosszú időhöz viszonyítva néhány szerény pozitívum mellett – a város súlyos eladósítása, a stratégiai jelentőségű közszolgáltatások privatizálása, a közösségi közlekedés szétzilálása, a BKV járműpark lepusztítása és botrányos szerződéskötési gyakorlat jellemezte.

El kell ismerni, hogy a Demszky Gábor főpolgármester irányította városvezetés – leszámítva a 2006-2010 közötti nyilvánvaló skandalumok időszakát – rendkívül „ügyes” kommunikációs és PR-stratégiát alkalmazott. Prospektus-szerűen megfogalmaztak és eladtak a közvéleménynek egy nagyívű, a részleteket nagyvonalúan mellőző világvárosi álmot (Podmaniczky-terv), amiből nagyságrendileg alig valamit valósítottak meg. Ezen kívül közel 20 évig szédítették a budapestieket az elhibázott, előnytelen szerződésekkel visszavonhatatlanná tett 4-es metró ámokfutással, aminek következményeit nem győzzük kármentesítéssel korrigálni. Kommunikálni persze mindenféleképpen lehet a metró történetéről, de érdekesebb megnézni az eredeti szerződéseket. Ezzel a beruházással hosszú távra lekötötték a város forrásait. Ezeket a tényeket első vonalbeli baloldali és liberális gazdasági szakemberek is több ízben megerősítették már, hozzátevé, hogy a veszélyektől a kilencvenes években óvták a korábbi városvezetőt, aki nem hallgatott rájuk. Most némelyik szocialista azzal az agyafúrt kérdéssel próbálkozik: „mit csináltok két éve a metróval?” A válasz egyszerű: küszködve javítjuk a brutális hibákat, amiket elkövettetek. A virtuális világváros ábrándját és a metróügyet azonban a liberális főpolgármester – liberális újságírók segítségével – hosszú-hosszú időn át szenzációsan eladta a közvéleménynek. Olyannyira, hogy ellenére az azóta napvilágot látott tényeknek, továbbá annak a kommunikációnak, amivel a nyilvánvaló tévedéseket és svindliket a fővárosi MSZP-ek ma már egyre nyíltabban elsősorban Demszky Gáborra fogják, a közvélemény egy részében még mindig pislákolnak a hamis illúziók, ahogy az internetes megnyilvánulásokból erre következtetni lehet. Demszky Gábor, ha hű önmagához, a most külföldön készülő saját könyvében vélhetően még egy kísérletet tesz az illúzió továbbélésének biztosítására.

A 2010-es választások előtt is tudtuk, hogy nagy a baj (például több mint ezer peres ügyet örököltünk a korábbi városvezetéstől), de a valós helyzet még a vártnál is rosszabb volt. A város kasszája nemcsak hogy szűkös volt, hanem tartozásokkal volt teli. A főváros adósságállománya – a BKV 800 milliárdos belső és 78 milliárdos külső adóssága nélkül is – elérte a 172 milliárd forintot. A kezünket gúzsba kötötték az előnytelenebbnél előnytelenebb szerződések.

A céljaink világosak voltak. Biztonságos városüzemeltetést és átgondolt fejlesztéseket akartunk. Mindehhez elsősorban rendre volt szükség. Átlátható pénzügyekre, felelős vagyongazdálkodásra. Ennek érdekében jelentősen mérsékeljük a főváros költségvetési hiányát, és egységes vagyongazdálkodási stratégiát alkotunk. A tulajdonosi kontroll erősítésével visszaszorítottuk a közműcégek korábbi működését jellemző korrupciót. Új városüzemeltetési modellt dolgoztunk ki és vezettünk be. A közszolgáltató cégeknél a Budapesti Városüzemeltetési Központ vezetésének segítségével komoly hatékonyság-növekedést értünk el.

Választási programunk hangsúlyos eleme volt az a határozott szándék, hogy visszaszerezzük mindazokat a stratégiai vagyonelemeket, amelyek korábban az elhibázott szemlélet következtében kikerültek a főváros tulajdonából. Kemény, de tisztességes tárgyalások után egyértelműen kedvező feltételekkel visszavásároltuk a Fővárosi Vízművekből korábban privatizált tulajdonrészünket. A fővárosiak érdekeit szem előtt tartva megegyeztünk a Budapesti Központi Szennyvíztisztító Telep üzemeltetési jogának visszavételéről is.

Őnök is érzékelhették, hogy Budapest legnagyobb problémáját a közlekedés jelentette. P+R parkolók hiányában nem jelentett valós alternatívát a közösségi közlekedés, kerékpársáv híján a forgalmas úttesten cikáztak a biciklisek. Füstölő metrószerelvények, lerobbanó autó- és trolibuszok keserítették meg a munkába vagy iskolába tartó budapestiek hétköznapiját. Miközben szemtanúi voltunk a BKV agóniájának, arról voltunk kénytelenek tudomást szerezni, hogy a cég egyes – korábbi – vezetői saját hitbizományuknak tekintették a társaságot.

A közlekedési intézményrendszert az elmúlt két évben teljesen átalakítottuk. A Budapesti Közlekedési Központ létrehozása jelentős hatékonyságjavulást, költségmegtakarítást, és több mint 50 milliárd forint új közlekedésfejlesztési uniós forrást eredményezett Budapest számára. Az Alstommal – szigorú feltételek mellett egyértelmű kármentést végezve – korrigált megállapodást hoztunk tető alá, melynek eredményeképpen 2012. július 10-én átvehettük az első metrószerelvényeket a gyártótól. Ez év tavaszán megegyeztünk a Kormánnyal a BKV hosszútávú finanszírozásáról, mely bár korrekciókat igényel, de a teljes összeomlástól mentette meg Budapest tömegközlekedését.

Az elmúlt két év rendteremtésének és szemléletváltásának köszönhetően felkészülten vágunk neki a jelenlegi választási ciklus következő két évének, amit azonban nehezen tervezhetővé tesz az egyre furcsábbá váló „euróválság”. Sok munkát áll még előttünk, amelyhez kérjük és várjuk az Önök segítségét, támogatását.

A mi munkánk sem hibátlan. Azt sem tagadom, hogy belső viták és alapvetően a főváros közigazgatási struktúrájából adódó érdekellentétek is terhelték első két évi működésünket. Az azonban – az ellenzék kisebb részt jogos, nagyobb részt populista kritikái ellenére is – nehezen vitatható, hogy a városvezetés az igazán nem irigylésre méltó körülmények dacára igyekszik a magyar főváros sorsán pozitív irányban fordítani.

Ebben a kiadványban elsősorban azokról az eredményekről számolunk be Önöknek, melyekben testet ölt az új városvezetés előzőétől markánsan eltérő várospolitikája, és amelyek Budapest legégetőbb problémáinak megoldására tett erőfeszítéseinket mutatják be.

2012 szeptemberében, tisztelettel:



Tarlós István

Budapest főpolgármestere



Az új városüzemeltetési modell

A város sok súlyos – konkrét ügyekben testet öltött – öröksége mellett a legnagyobb gondot a főváros cégeinek a városvezetés számára szakmailag kontrollálhatatlan működése jelentette. E rendszerhiba érdemi korrekcióját csakis a régi városüzemeltetési intézményrendszer teljes átalakításával láttuk megvalósíthatónak. Ezért a hivatalba lépést követően késedelem nélkül megkezdtük a választási programunkban hangsúlyos elemként megjelenő új városüzemeltetési intézményrendszer kialakítását. A modell bevezetésével az a célunk, hogy szemben a korábbi gyakorlattal, Budapest meglévő erőforrásait minél hatékonyabban a város szolgálatába állítsuk, ezért a tulajdonosi döntések előkészítését erős szakmai kontroll alá vontuk, ezzel lényegesen takarékosabbá és ugyanakkor sokkal hatékonyabbá téve a közpénzek felhasználását. Megszüntettük a városüzemeltetési feladatokat ellátó részvénytársaságok igazgatóságait, éves szinten összességében 650 millió forinttal csökkentettük az irritáló vezetői prémiumokat és bérjellegű kiadásokat. Az átláthatóság biztosítása érdekében a felügyelőbizottságokban és a városüzemeltetési holdingok igazgatóságaiban az ellenzéknek érdemi kontrollszerepet adtunk. Az új városüzemeltetési modell zászlóshajóiként három új holdingot hoztunk létre, a közmű-közszolgáltatási feladatokat végző cégek tulajdonosi kontrollját ellátó Budapesti Városüzemeltetési Központ Zrt-t (BVK Zrt.), a közlekedés minden szegmensében jelentkező feladatok összehangolására, a szakmai irányítás és a megrendelői feladatok ellátására is alkalmas Budapesti Közlekedési Központ Zrt-t (BKK Zrt.), valamint a felelős és egységes vagyongazdálkodás megvalósítására a Budapest Főváros Vagyonkezelő Központ Zrt-t (BFVK Zrt.).

A holdingok az elmúlt közel két évben – amelynek nagy része az új cégstruktúra kialakításával telt el – máris bizonyíthatóan beváltották a hozzájuk fűzött reményeket. Az új modell a tagvállalati üzleti tervek szakmai kontrolljával, a szinergiák kihasználásával, egyes beszerzések központosításával, hatékony eszköz- és létszámgazdálkodással, a beruházások optimalizálásával kimutathatóan több milliárd forintos megtakarítást eredményez évente, és a rendszerben még további tartalékok lehetnek. Az eredményekért köszönetet mondunk a holdingok igazgatóságainak.

A BKV hosszú távú finanszírozása

Jelenleg Budapestnek két alapvető finanszírozási problémája van. Az egyik a bevezetőben már említett 4-es metró építése, a másik a BKV általános állapota. Utóbbit is két részre kell bontani:

1. A teljesen elhasználódott járműállomány (24 éves buszok, 30-35 éves villamosok, 40 éves metrószerelvények, közel 50 éves HÉV szerelvények). Ezek cseréje a hétköznapi gondolkodás keretei között alig elképzelhető sok százmilliárd (!) forintba kerül. A helyzet megoldása érdekében két úton is elindultunk: az uniós pályázatok és a hazai gyártókapacitás kihasználása irányába.
2. A fővárosi tömegközlekedés működési finanszírozása, amely 1990 óta folyamatosan megadatlan volt.

A céget szinte a szó szoros értelmében máról holnapra tartották életben. Folytatólagos hitelfelvételre kényszerítették olyan mértékben, hogy annak visszafizetésére önjelölt elméleti esélye sem volt. A hitelek 2004 és 2010 között vették fel, mértékük 2010 októberére meghaladta a 78 milliárd forintot (ma 62 milliárd), a visszafizetési határidők 2012 tavaszán lejártak. Hosszú és bonyolult egyeztetések után sikerült a kölcsönöket mind a kilenc érintett bankkal refinanszíroztatnunk 2015. december 31-ig. Ehhez a jelenlegi kormány kezességvállalást biztosított, így elkerültük a BKV már-már biztosnak tűnő teljes összeomlását.

2011-ben az Orbán-kormány addig soha nem látott összeggel támogatta a város tömegközlekedését, majd 2012. április 27-én megállapodást írt alá a főváros vezetésével a BKV hosszú távú finanszírozásáról. (A korábban a Bajnai-kormányval aláírt megállapodás csupán a költségek töredékének fedezésére ígért megoldást, de mire annak megvalósítása egyáltalán megkezdődött volna, a Bajnai-kormány megbukott. Vagyis gyakorlatilag semmi sem teljesült belőle. Ráadásul azt a támogatást is tarifaemeléshez és járatritkításhoz kötötték a megállapodásban. A Demszky Gábor-féle vezetés pedig határozatban vállalta, hogy 2013-ig bevezeti a dugódíjat. A fővárosi szocialisták 2010-ben évi 50 milliárd forint körüli bevételt prognosztizáltak a dugódíjból.)

A most kötött megállapodás alapján a kilátások lényegesen kedvezőbbek. A közösségi közlekedés biztonsága azonban csak akkor valósulhat meg, ha a főváros és a kerületek közötti forrásmegosztás érdemben változik, és a közösségi közlekedés finanszírozásából részt vállal a szolgáltatást igénybe vevő agglomeráció is. Mindenesetre a korábbi 20 évhez képest jelentős eredmény és előrelépés az új megállapodás, de az az állapot létszerűen nem fenntartható, hogy a helyi adókat beszedik és felhasználják a kerületek, a főváros pedig forrás nélkül működteti a közösségi közlekedést. Nem csak a BKV-ról beszélünk, hanem a tágabb értelemben vett közösségi közlekedésről, hiszen a kerületek esetleges bevonása a cég tulajdonosi körébe vagy a szolgáltatások egy részének kiszervezése a versenyszférába még további tartalékokat jelenthet a jövőre nézve.

A megállapodás esélyt ad arra, hogy a jövőben a budapesti közösségi közlekedés ne szoruljon kiszámíthatatlan és ütemtelen támogatásokra, hanem gazdaságos és hatékony struktúrában működhessen 2014 végére.

Hozzá kell tenni azonban, hogy hiába nem vesz fel ebben a ciklusban újabb működési hiteleket a BKV, hiába biztosítjuk – most először – a működési stabilitást, ha a főváros nem jut valamilyen biztos bevételnövelő forráshoz, akkor a 2004-2010 között felvett hitelek visszafizetési kötelezettsége miatt 2015 végére ismét nagyon nehéz helyzetbe kerülhet a cég.

A stratégiai közszolgáltatások visszavétele

A választási programban is kifejezésre juttattuk, hogy fontosnak tartjuk a közműcégek önkormányzati tulajdonban tartását, mert ez biztosítja leginkább azt, hogy a cégek célrendszerét ne a profittermelés, hanem a biztonságos, jó színvonalú és díjstruktúrájában fogyasztóérzékeny szolgáltatások, vagyis a közösség érdekei és szempontjai határozzák meg. Ezért elutasítottuk a közmű-közszolgáltatások további privatizálását, sőt célul tűztük ki a Fővárosi Önkormányzat tulajdonából és üzemeltetéséből kikerült vagyonelemek és tevékenységek visszaszerzését. Ezen a területen a városvezetés két jelentős eredményt is elért: a Fővárosi Vízművek Zrt. részvényeinek visszaszerzését és a Budapesti Központi Szennyvíztisztító Telep (csepeli szennyvíztisztító) üzemeltetési jogának átvételét.

A korábbi városvezetés 1997-ben 25 évre külföldi tulajdonba adta az elsődleges stratégiai fontosságú **Fővárosi Vízművek** kisebbségi részvénycsomagját. A szerződés – megítélésünk és a szakma képviselőinek álláspontja szerint – hátrányos helyzetbe hozta a Fővárosi Önkormányzatot. A külföldi kisebbségi részvényes ugyanis többséghez kötődő jogosítványokat kapott, például a menedzsmentjogokat, megkapta ráadásul – az Állami Számvevőszék tiltakozása ellenére – az elvileg elidegeníthetetlen törzsvagyon-hányadot is. Gyakorlatilag a kisebbségi tulajdonos irányította céget. Mindemellert a cég külföldi vezetése éveken át milliárdos összegű menedzsmentdíjat kapott.

A rendkívül előnytelen szerződés ráadásul azt is kikötötte, hogy 25 év elteltével a tulajdonrészt valorizált értéken vissza kell vásárolnunk. Ehhez adódott volna most az új víziközmű törvény alapján a jelentős törzsvagyon-hányad külön visszavásárlási kényszere.

Hosszas tárgyalási folyamat lezárásaként ebben az évben visszavásároltuk a Fővárosi Vízművek kisebbségi részvénycsomagját, valamint megszüntettük az 1997-ben kötött menedzsmentszerződést. Ezzel visszaadtuk a budapestieknek, ami a legtermészetesebben az övék, és új fejezet kezdődött a főváros ivóvízszolgáltatásában.

Az Európai Unió legnagyobb környezetvédelmi beruházásaként 2010-re elkészült **Budapesti Központi Szennyvíztisztító Telep**, melynek üzemeltetését az előző városvezetés szintén külföldi kézbe adta. A szerződés a vízműéhez hasonlóan előnytelen volt a fővárosiak számára. Hatalmas siker, hogy az elmúlt



évben megállapodtunk az üzemeltetési jogok átvételéről, és így folytatódhat a fejlesztés a területen. A visszavásárlás sokkal kedvezőbb volt, mint az eredeti szerződésben kikötött összeg. Az árban benne foglaltatik a törzsvagyon visszaszerzése is, továbbá a külföldi tulajdonos nem viszi ki a hátralévő 10 évben a menedzsmentdíjat, ami 20 és 30 milliárd forint közötti megtakarítást jelent.

A Csepel-sziget északi részén épített tisztítóműnek és a hozzá kapcsolódó létesítményeknek köszönhetően a Dunába visszajutó, biológiailag tisztított víz aránya a korábbi 51%-os mértékkel szemben 95%-ra emelkedett, megszüntetve a folyó sok évtizede tartó, túlzott szennyezését. A most induló projektek keretében fejlesztjük a csepeli szennyvízcsatorna-hálózatot, valamint városszerte további 9 kilométernyi tehermentesítő gyűjtőcsatornát építünk. Az átfogó fejlesztés része emellett a fokozottabb foszfor- és nitrogéneltávolítás lehetővé tétele is.

A CET-projekt

Az egyik legkomplikáltabb projekt, amelyet átvettünk a leköszönő városvezetéstől, a – kereskedelmi és kulturális funkciót egyaránt betöltő – **CET (Központok)** fejlesztése volt. Az évekkel ezelőtt lefolytatott közbeszerzési eljárás nyertesének (3 millió forintos alaptőkéjű, ismeretlen tulajdonosi hátterű máltai cég) sikerült az akkor atraktívnak tűnő pályázata eredményét olyan szerződésekbe önteni, amelyek összességükben kizárólag Budapestre nézve hátrányosak. Miközben a beruházás végösszege 8,6 milliárd forint, a fővárosnak az eredeti szerződés szerint a 25 éves üzemeltetési időszakban legalább 31 milliárd forintot kellett volna kifizetnie. Ebbe nem nyugodtunk bele.

Az előnytelen feltételekkel megkötött szerződés ellenére a viták és pereskedések során sikerült Budapest érdekeit érvényesítenünk. A közelmúltban jogerős bírósági ítélet született, mely igazat adott a fővárosnak. A döntés és hosszas tárgyalásaink eredményeként Budapest 2012. július 25-én birtokba vette a CET-et, a hozzá tartozó sétánnyal és kerékpárúttal együtt. A különböző kivitelezési hiányosságok javítása és az elszámolás azonban még egy évig is eltarthat.

Érdekességként jegyezhető meg, hogy a máskor már a „pénz” szó pusztán halatára is szuperfogékony liberális híradások nem arról szóltak, hogy 21 milliárd forintot szereztünk vissza a városnak, hanem azt emelték ki, hogy át akarjuk nevezni a CET-et.



Közlekedés

A BKK megalakításával a városi közlekedés minden szegmensével foglalkozó olyan szakmai kompetenciaközpontot hoztunk létre, amely ellátja a közösségi közlekedés közlekedésszervezői és megrendelői feladatait. Ez jelentős hatékonyságjavulást, költségmegtakarítást, több mint 50 milliárd forint új közlekedésfejlesztési uniós forrást és új, egységes közlekedési szemléletet hozott Budapest közlekedésének szervezésébe, működtetésébe, fejlesztésébe.

Ennek az új, egységes közlekedési szemléletnek az előnyeit a budapesti polgárok már számos esetben megtapasztalhatták: a lakosság igényeinek figyelembevételével került sor a Nagykörúton a 24 órás villamosközlekedés bevezetésére, vagy a kerékpársáv és a parkolósáv megcserélésére az Andrássy út Oktogon és Bajcsy-Zsilinszky út közötti szakaszán. A jegyárak folyamatos emelése helyett a bliccelés visszaszorítására törekszünk. 2011 januárjától a közterület-felügyelőink is részt vesznek a jegyellenőrzésben, ennek köszönhetően a BKV jegyárbevétele változatlan tarifák mellett is növekedni tudott, amire hosszú idő óta nem volt példa. Megkezdődött az elektronikus jegyrendszer bevezetésének előkészítése is.

Elkészült a fővárosi taxiközlekedés szabályozására vonatkozó fővárosi rendelet tervezete, amelyet a fuvarszervezőkkel és az érdekképviseletekkel történő egyeztetések után várhatóan 2012 őszén fogad el a Fővárosi Közgyűlés. A szabályozást követően kizárólag külső megjelenésükben azonos, műszakilag kifogástalan állapotú gépjárművekkel lehet részt venni a fővárosi személyfuvarozásban. A „hiénák” kiszorítása érdekében egységes tarifarendszert vezetünk be.

Az Alstom-ügy

A mögöttünk hagyott közel két esztendő egyik legjelentősebb eredménye volt, hogy gyakorlatilag a sírból hoztuk vissza a 4-es metró járműszállítási projektjét. A francia bíróság előtt pert nyerve visszaszereztük a korábbi vezetés által felelőtlenül kifizetett, szokatlanul nagy mértékű (50%-os) előleget. Ennek birtokában a fővárosi érdekeknek megfelelően – szigorú feltételek mellett – korrigált megállapodást kötöttünk. Az előleg mértékét 20%-ra csökkentettük teljesítési



(visszafizetési) bankgarancia kikötése mellett, visszaszereztük a jóteljesítési bankgaranciát is, fenntartottuk kötbérigényünket és jelentősen növeltük annak fajlagos mértékét. Munkánk eredményeként az Alstom első, új metrószerelvényei 2012. július 10-én megérkeztek Budapestre, szeptember 7-től pedig forgalomba is álltak a 2-es metró vonalán. Eredetileg ezeknek a szerelvényeknek négy évvel ezelőtt itt kellett volna lenniük, de a korábbi kedvezőtlen szerződés alapján az előző városvezetés pathelyzetbe került. 2008 és 2010 között semmi sem történt az ügy megoldása érdekében.

A 4-es metró műszaki helyzete

A pénzügyi, szerződéses és előkészítési nehézségek ellenére mára a projekt műszaki készültségi fokát 70% fölé emeltük. A járműtelep, az alagutak, a műtárgyak, az állomásszerkezetek megépültek. Műszakilag megvalósítható a próbaüzem 2013. évi befejezése és a próbaüzem 2014. első félévi megkezdése. Addigra azonban az állammal is új szerződést kell kötni, és rendezni kell a megörökölt súlyos, jogi természetű problémákat.

A Duna mint közlekedési folyosó bekapcsolása a közösségi közlekedésbe

A 2009-ben készült Budapest-programunkban foglaltaknak megfelelően 2012. július 1-től új, menetrend szerinti, BKK-bérlettel, illetve vonaljeggyel igénybe vehető hajójáratok közlekednek Budapesten a Haller utcától az újpesti Árpád útig, illetve a Kopaszi-gáttól a Római-partig. A budapesti folyamszakaszon összesen kilenc kikötőt alakítottunk ki európai uniós forrásból. A fejlesztés célja, hogy a Duna kihasználásával új és vonzó közösségi közlekedési alternatívát biztosítson a fővárosban élők és az ide látogató turisták számára. Az új közlekedési eszköz iránt akkora volt az érdeklődés, hogy már a beindítását követő második napon tartalék jármű beállításával kellett sűrítünk a járatot.

A 493 milliós beruházás keretében főként a kikötőket újítottuk fel, de modernizáltuk a hajók belső terét is. A valamennyi hajón elérhető ingyenes wifi pedig még komfortosabbá teszi az utazást.



Használtjármű-beszerzés és az új autóbusz-üzemeltetési modell

Az elmúlt időszakban közel 150 használt járművet szereztünk be. Ezek révén lehetőség nyílik az előregedett hazai és szovjet gyártmányú járművek cseréjére. 2012 tavaszán állt forgalomba mintegy 40 korszerű, klimatizált Van Hool és Mercedes Citaro autóbusz, az ősz folyamán pedig további 38, szintén alacsonypadlós Volvo autóbusz forgalomba helyezése történik meg. Hamarosan utasokat szállít a 2011-ben vásárolt 15 MAN trolibusz is. Ezek a járművek azokon a vonalakon állnak majd az utazóközönség rendelkezésére, ahol jelenleg régi típusú csuklós trolibuszok közlekednek. A járművek beszerzése a tarthatatlan műszaki állapotok enyhítését szolgálja, ahogy az egyesek által ok nélkül támadott új autóbusz-üzemeltetési modell is. Ez utóbbi célja a járműpark jelentős mértékű megújítása beruházási forrás lekötése nélkül.



P+R parkolók kiépítése, fejlesztése

A dugódíj körüli huzavona ismét ráirányította a figyelmet a P+R parkolók fontosságára. A városvezetés célja a tömegközlekedés részarányának növelése a fővárosi közlekedésben. Ez nehezen képzelhető el a legfontosabb tömegközlekedési csomópontok közelében létesített P+R parkolók nélkül. Ezt a kiemelkedő fontosságú feladatot húsz évig szinte teljesen elhanyagolták. A legsürgősebben kialakítandó P+R parkolók létesítésére hét helyszínt határoztunk meg, amelyeket a főváros közgyűlése jóváhagyott, és az elsőkben a kivitelezés már meg is kezdődött.

Villamos- és trolibusz-járműfejlesztés

A folyamatban lévő villamos- és trolibusz-járműfejlesztés projekt keretében összesen 37 darab alacsonypadlós villamost, valamint 20 darab, teljes hosszban alacsonypadlós trolibuszt szerzünk be. Az újonnan érkező járművek az 1-es, a 3-as villamosvonalakon, a budai fonódó projekt által érintett villamos-, valamint a trolibuszvonalakon közlekednek majd, így biztosítva, hogy az akadálymentes szolgáltatás a lehető legtöbb utas számára elérhetővé váljon. A 43 milliárd forintos projekttel kapcsolatban 2012 áprilisában megérkezett a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium támogató levele.

Az 1-es és a 3-as villamos fejlesztése

Budapest közlekedési hálózatának fejlődése, a város jelenlegi szerkezete, kiterjedtsége, városkörnyéki kapcsolatai és közlekedési adottságai azt indokolják, hogy a közösségi közlekedés gerinchálózata alapvetően a kötöttpályás hálózatra épüljön. A nagykörúti villamosvonalon kívül Budapest legfontosabb gyűrűirányú közösségi közlekedési elemei az 1-es és a 3-as villamosok. A városi közlekedésben betöltött kulcsszerepük miatt a vonalak fejlesztését kiemelt projektként kezeljük. Ennek megfelelően európai uniós források felhasználásával a ciklus végéig mindkét vonal teljesen megújul.

A Rákóczi (Lágymányosi) híd akkor tölti majd be teljesen a funkcióját, amikor átmegegy rajta az 1-es villamos. A 41 milliárdos beruházás támogatási szerződése 2011 szeptemberében lépett hatályba.

A kerékpáros közlekedés komplex fejlesztése

Fontos számunkra, hogy a város lakói tiszta és fenntartható környezetben élhessenek, így a kerékpározásra, mint az egyik legtisztább közlekedési formára, kiemelt figyelmet fordítunk. Célunk, hogy a kerékpáros közlekedés feltételeinek javítása által egyre többen válasszák rövid városi utazásaikhoz alternatívaként a kerékpárt. A kerékpáros közlekedés részarányának növekedése hozzájárul a városi életminőség javulásához, a gépjárműforgalom egy részének kiváltása által pedig csökkenhetnek a dugók, javulhat a levegő minősége. A kerékpáros közlekedést szolgáló infrastruktúra-fejlesztést valósítottuk meg az V., a VI., a X., a XI., a XVII. és a XXI. kerületben.

2011-ben uniós támogatást kapott a közbringa- vagy ismertebb nevén a bubi-projekt, mely a város legsűrűbben lakott területein mindenki számára könnyen hozzáférhető, alacsony díj



ellenében kölcsönvehető kerékpárokat biztosít majd. Így más európai nagyvárosok példáját követve 2013-ban Budapesten is megkezdí működését a közösségi kerékpárkölsönző-hálózat. Ezzel párhuzamosan kerékpárosbaráttá tesszük a belvárosi utcákat, hidakat és fútakat. Munkánk során odafigyelünk a kerékpárt használók jelzéseire is. Nemrégiben éppen azért cseréltük fel az Andrassy úton a kerékpáros és a parkolósávot, mert a kerékpáros szervezetek jelezték, hogy a korábbi megoldás életveszélyes volt. 2012 nyarán pedig a kerékpáros szervezetek egyetértésével a BKK buszsávokat is megnyitott e divatos közlekedési forma támogatására.

A Széll Kálmán tér megújítása, a budai fonódó villamoshálózat megvalósítása és a fogaskerekű vasút felújítása

A Széll Kálmán tér a főváros egyik legforgalmasabb csomópontja, egyszersmind a hetvenes-nyolcvanas évek városrendezésének és a kilencvenes-kétezres évek nemtörődómségének mementója. A tér fejlesztésére vonatkozó koncepció célja a teljes megújítás előkészítése. A rendezés keretében a teljes gyalogosfelület megújul, ahogy a kapcsolódó közterületek egy része is. A Széll Kálmán tér felújítása párhuzamosan történik majd a budai észak-déli villamoskapcsolat (budai fonódó) térre eső részeinek megújításával, így biztosítva, hogy a tér valamennyi infrastrukturális eleme egységes szemlélettel újulhasson meg.

A budai fonódó villamosközlekedés megteremtéséhez két összekötetési pont létesítésére van szükség, a Széll Kálmán téri ágra (ebbe belefoglaltuk a 17-es villamos felújítását is az Óbudai Promená-d-programhoz csatlakozva), és a Bem rakparti ágra. A projekt összköltsége több mint 12 milliárd forint, uniós támogatási szerződése 2012 márciusában léptek hatályba.

Előkészített projektek

Célunk, hogy a következő, 2014-ben induló európai uniós költségvetési ciklus kezdetére több, támogatás lehívására alkalmasan előkészített projekt álljon rendelkezésre. Így elkerülhető az a 2007-es kudarc, amikor előkészített projekt híján évekig nem volt képes a főváros uniós forrásokat érdemi mennyiségben közlekedési rendszerre fejlesztésére lehívni, felhasználni. Az alábbi négy előkészítési projektünk 2012 áprilisa óta már a kormány támogatását is bírja:

- A fővárosi villamoshálózat és trolibuszhálózat egységes fejlesztési koncepciója;
- A kiséföldalatti korszerősítésének és Zúgló irányába történő meghosszabbításának megvalósíthatósági tanulmánya;
- A 2-es metró és a gödöllői HÉV összekötése, valamint a rákoskeresztúri szárnyvonal megvalósíthatósági tanulmánya;
- Az észak-déli regionális gyorsvasút déli szakaszának – csepeli és ráckevei HÉV-ek Astoriáig történő meghosszabbítása – megvalósíthatósági tanulmánya.

Az így megfelelően megalapozott projektek 2014 után európai uniós támogatás igénybevételével valósulhatnak meg, ezáltal mintegy 800 milliárd forint értékű fejlesztést eredményezve Budapest közösségi közlekedésében.

Városfejlesztési projektek

A Budapest Szíve Program

A Budapest Szíve Program keretében átépítjük a belvárost. A fejlesztés célja, hogy az itt élők és dolgozók számára élhetőbb környezetet, az ide látogató turisták számára pedig vonzóbb úticélt teremtsünk. Az első ütemben megújult Károly körúton csökkentettük a gépjárműforgalmat, egy 8 méter széles zöld sávban fákat ültettünk, utcabútorokkal és vízjátékkal színesített közösségi teret hoztunk létre. Megújult az Erzsébet híd pesti hídfőjénél található Március 15. tér is. A tér északi részén található romterületet a hozzá tartozó bemutatóhellyel együtt átlátászó burkolattal befedtük, hogy állapotukat megőrizhessük az utókor számára is. A korábban rendezetlen parkoló helyén ma szépen karbantartott, füvesített park várja a pihenni vágyókat.

A Budapest Szíve Program folytatódik. Hamarosan megújul a Ferenciek tere, ezt követően pedig a Széchenyi István tér és környéke is.



A Margit híd felújítása

A Margit híd korábban sok vitát keltő felújításának befejezése ránk várt. Ennek során számos problémával szembesültünk, melyeket hosszas tárgyalások során, a fővárosi polgárok érdekeit hathatósan képviselve, a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem önzetlen segítségét is igénybe véve. A budapestiek türelmét próbára tevő, jelentősen elhúzódott projekt befejeződött. A beruházás eredményeképpen egy szerkezetében és küllemében is teljesen megújult Margit hídát használhatnak a budapestiek. A híd hangulatában és díszítésében a XIX. század végi, XX. század eleji éveket idézi. A rekonstrukció során a műemléki hídpálya 3 méterrel szélesebb lett, új szerkezetet kapott. Megmaradt a kétszer kétsávos közút, de északon kétirányú bicikliút épült. A híd budai parti pillérében Zsolnay majolikacsempével díszített kerékpáros alagút teszi biztonságosabbá az észak-déli irányú kerékpáros közlekedést.

A Margitszigetre a korábbi aluljáró helyett zebrán lehet átjutni, ezáltal a babakocsival, kerékpárral közlekedők, valamint a mozgáskorlátozottak is sokkal kényelmesebben, egyszerűbben érhetik el a Margitszigetet. Mivel a híd eredeti tervei már nem álltak rendelkezésre, korabeli fényképek és rajzok alapján bonyolult munkával rekonstruálták a hídpilléreket díszítő szobrokat, címereket. A középső pillér leglátványosabb része a díszes korona. A hangulatos díszkivilágítás a hidat Budapest egyik látványosságává teszi. A felújítás nettó összköltsége végül 21 milliárd forint volt, közelítve a legelső, 2007. évi tervezői költségbecsléshez.



Az Óbudai Gázgyár rehabilitációja

Az előző városvezetés halogató magatartása miatt az Óbudai Gázgyár területén található műemlékegyüttes állapota vésszesen leromlott. Jelenleg a védett épületek megmentése a legsürgetőbb feladat. Annak érdekében, hogy az érdemi munkálatok megkezdődhessenek, felhatalmazást adtunk az immáron teljes egészében fővárosi önkormányzati tulajdonban működő Budapesti Városfejlesztési Zrt-nek a toronyok állagmegőrzésével összefüggő feladatok megkezdésére. A Fővárosi Közgyűlés döntése értelmében a felújításra vonatkozó közbeszerzési eljárást megindítottuk. A beruházás értéke megközelíti az 1 milliárd forintot. A toronyfelújítások mellett folyik a korábbi – gázgyári – működésből fakadó környezeti károk elhárítása, valamint a területre vonatkozó szabályozási és fejlesztési tervek kidolgozása.

A margitszigeti szökőkút felújítása

A világ nagyvárosait járva, impozáns közösségi terek kialakítására számtalan jó példát látunk. Barcelonai mintát alapul véve, természetesen a területi adottságokat figyelembe véve fogjuk a Margitsziget múltjához és jelentőségéhez méltóan felújítani a fény- és zenejátékot nyújtó szökőkutat és környezetét, amely így reményeink szerint mindenki által kedvelt közösségi térré válik. Míg a szökőkút környezete a Margitsziget impozáns fogadóterévé alakul, addig a park belsejében a Rózsakert nyújt érdekes látnivalót már 2013-ban.

A római-parti árvízvédelmi mű

Elindítottuk a több mint tizenöt éve, előbb Demszky Gábor, majd Demszky és Gyurcsány Ferenc által ígért római-parti árvízvédelmi mű konkrét tervezési munkálatait, és a ciklus folyamán megkezdjük a Duna utolsó kritikus fővárosi szakaszán az óbudai védelmi rendszer kivitelezési munkálatait. A Fővárosi Önkormányzat 2012 évi költségvetésében 1,1 milliárd forint szerepel a feladat ellátására, amit a központi költségvetés további 1 milliárd forintja egészít ki. A vita már csak azon folyik, hogy védelmet kapjon-e a hullámtér is. Ebben számítunk a kerület állásponjtjára is.

Nyilvános illemhelyek üzemeltetése, fejlesztése

Talán furcsán hangzik, de a város kulturáltságának egyik fokmérőjéről van szó. Két évvel ezelőtt a fővárosban 36 nyilvános illemhely üzemelt szezonális jelleggel, 41 egység üzemképtelen állapotban zárva volt. Késedelem nélkül megkezdtük a budapesti illemhelyhálózat nagyvárosokhoz méltó felújítását, fejlesztését. A munka eredményeképpen ma már a város több pontján teljes mértékben felújított, környezetkímélő szaniterekkel és babapelenkázóval felszerelt toalettet várják a betérőket. A mozgássérültek számára akadálymentesítettük a bejutást és speciális szaniterekkel szereltük fel a fülkéket. Több helyen – odafigyelve a szabadban sportolók igényeire is – hajszárítókkal és törölközőkkel ellátott zuhanyzókat létesítettünk. A Városligetbe kilátogató családok számára külön bejáratral rendelkező, babakocsival is megközelíthető gyermekkabint alakítottunk ki.

Ez a helyiség alkalmas a csecsemők szoptatására és pelenkázására, valamint a kisgyermekek tisztálkodására, a számukra méretezett mosdóval és vécécszéssel. A fővárosi játszóterekre 24 vadonatúj mobil toalettet helyeztünk ki.

Az idei turistaszezonban már 48 működő, tiszta és kulturált illemhely fogadja a járókelőket.

A szociális ellátórendszer fejlesztése

Közterület helyett emberibb körülmények – hajléktalanprogram

A szociális ágazat leglátványosabb eredményeit a hajléktalanellátásban értük el, ahol teljes szemléletváltás következett be a probléma korábbi kezeléséhez képest.

Első lépésként meghirdettük a *Társadalmi megbékélés programját*, melynek legfőbb célja a kiemelt aluljárókban életvitelszerűen élő hajléktalan emberek szállákon történő elhelyezése volt. A program eredményeként ezeknek az embereknek a túlnyomó többségét sikerült a korábbinál megfelelőbb lakhatási körülmények közé juttatni. Akik nem éltek a felkínált lakhatási lehetőséggel, az erre a célra létrehozott két úgynevezett „túlélőpont” szolgáltatásait vehették igénybe. Nem mellesleg az aluljárók jelentős részét rendeltetésszerű használatra visszadtuk a budapestieknek.

A *Közterület helyett emberibb körülmények* elnevezésű új fővárosi hajléktalan-ellátási koncepció alapján – a saját fenntartású Budapesti Módszertani Szociális Központ és Intézményei (BMSZKI) működtetése mellett – két, a fővárosi hajléktalan-ellátás szervezésében nagy gyakorlattal rendelkező hajléktalanellátó civil szervezettel, a Magyar Máltai Szeretetszolgálattal és Menhely Alapítvánnyal kötöttünk szerződést. E két szervezet az általuk bevont további szereplők tevékenységét koordinálva végzi a hajléktalanellátás feladatait.

Tavaly ősszel fogadtuk el a közterületen életvitelszerűen tartózkodó hajléktalan személyek ideiglenes elhelyezésére szolgáló úgynevezett *Fűtött utca programot*, amely kormányzati együttműködés és anyagi támogatás mellett jött létre, és melynek keretében az új vagy kibővített hajléktalanszállókon 450 férőhelyet alakítottunk ki. Programunkban, melyet a Belügyminisztériummal együtt valósítottunk meg, az elhelyezés mellett kiemelt figyelmet fordítunk a hajléktalanok foglalkoztatási lehetőségeinek szélesítésére. Ennek keretében a fővárosi közüzemi vállalatoknál tartós státuszokat biztosítunk hajléktalan személyek számára, közfoglalkoztatási programokat szervezünk, a nyílt munkaerőpiacon segítségük érdekében fejlesztő, tanácsadó, közvetítő szolgáltatásokat nyújtunk. A fővárosi közüzemi cégek a programban, annak meghírdetése óta átlagosan 400 főt foglalkoztatnak.

Az elért eredmények minket igazolnak. Politikai ellenfeleink a hajléktalan programunkat eleinte csúnyán és nemtelenül támadták. Azután hirtelen nagy csend lett. A csend oka talán az, hogy míg Demszky Gáborék utolsó ciklusában

131 ember hűlt ki a közterületeken (azaz évi átlagban 34), a legutóbbi télen egy. Természetesen egy haláleset is sok, ezért továbbra is folyamatos erőfeszítéseket teszünk a hajléktalanok elhelyezése és a társadalomba való visszavezetése érdekében.

Idősothtonok fejlesztése

Hivatalba lépésünket megelőzően az idősellátás területén a férőhelyfejlesztések szükségességét tűztük célként magunk elé. A nehéz gazdasági helyzet ellenére kitartottunk vállalásunk mellett, így hamarosan beköltözhetnek az első lakók az Alacsikai úti új, 130 férőhelyes idősothtonba. Több mint 2 milliárd forintos beruházás keretében pedig teljesen felújítottuk az újpesti, Baross utcai idősek otthonát.

Komoly problémát okoz számunkra a korábban – különböző offshore cégek által – Budapesten létrehozott Arany Alkony Idősek Otthona csődje. A Fővárosi Önkormányzatnak ugyan semmi köze nem volt az intézményhez, mégis egy teljesíthetetlen feltételeket tartalmazó jogszabály alapján finanszírozás nélkül a nyakunkba szakadhat több mint ezer olyan idős ember ellátásának a kötelezettsége, aki az otthonba való belépésekor és azt követően folyamatosan jelentős összegeket fizetett be a korábbi tulajdonosoknak.

Oktatás

A nehéz gazdasági körülmények és a csökkenő gyermeklétszám ellenére a Fővárosi Önkormányzat az elmúlt két év során nem zárt be oktatási intézményt. **A fenntartásunkban működő iskolák a tőlük megszokott és elvárt magas színvonalon látják el feladataikat.** Ezt bizonyítják az országos eredményességi mérések is. A közelmúltban megjelent az iskolák rangsora, amelyben három intézményünk (Fazekas, Eötvös, Puskás) is előkelő helyet foglalt el.

Az iskolarendszer fenntarthatósága érdekében **stabilizáltuk az intézmények működését**, racionalizáltuk a gazdálkodási tevékenységüket. Létrehoztunk 16 gazdálkodó szervezetet, amelyek jelentős terheket vettek le az iskolaigazgatók válláról azzal, hogy átvették az intézmények gazdálkodás-szervezési, pénzügyi, számviteli, munkaügyi, valamint működtetési feladatait.

Új gyógypedagógiai intézményt hoztunk létre, ahol enyhe, illetve középsúlyos értelmi fogyatékos tanulókkal foglalkoznak. Egy másik intézményünket teljes mértékben a hiperaktív gyermekek képzésére állítottuk át. Tekintettel az autista gyermekek növekvő számára, szeptembertől két intézményünkben indult olyan csoport, amely speciálisan az autizmussal élők igényeit képes kielégíteni.

A főváros régi adósságát törlesztettük akkor, amikor **együttműködési megállapodásokat kötöttünk a Magyar Tudományos Akadémiával, a budapesti egyetemekkel, valamint a Hallgatói Önkormányzatok Országos Konferenciájával.** A Műegyetemmel már több konkrét fővárosi projekt esetében működünk

együtt. Az Eötvös Loránd Tudományegyetemmel kötött megállapodás keretében, budapesti nyugdíjas-szervezetek kezdeményezésére és aktív közreműködésével szeptembertől indítjuk el a **Harmadik Kor Egyetemét**, melynek katedráján az ELTE tanárai tartanak az idős és idősödő korosztály érdeklődésének, élethelyzetének megfelelő előadásokat.

Kultúra és szabadidő

Befejeztük a **Városligeti Műjégpálya** 4,7 milliárd forintos rekonstrukcióját. A felújított jégpálya vízzel feltöltve nyáron kulturális programokra és csónakázásra is alkalmassá vált, télen pedig nagy tömegeket vonzó szabadtéri korcsolyázást tesz lehetővé. Hogy a Városligeti Műjégpálya nemzetközi sportesemények számára is ideális helyszín, mi sem bizonyítja jobban, mint az, hogy az átadását követő hónapban otthont adott a gyorskorcsolya EB-nek.



Több mint másfél éves jogvita után ősszel megnyílik a felújított **Rác Fürdő**. A 8 milliárd forintból megépült komplexum ugyan már 2010 ősze óta rendelkezik a működéséhez szükséges engedéllyel, de az előző városvezetéstől megörökölt tulajdonosi viták és az ügyben folyó – korábban indult – büntetőeljárás miatt a fővárosiak még nem vehették birtokukba a létesítményt.

Jelenleg is folyik két, részben európai uniós forrásból finanszírozott projekt kivitelezése. A **Lukács Gyógyfürdő** és a **Rudas Gyógyfürdő** műemléki rekonstrukcióját és turisztikai célú fejlesztését követően 2012 decemberében kerülhet sor az átadásra.

A Fővárosi Állat- és Növénykert egymillió fő feletti látogatószámával Magyarország leglátogatottabb kulturális intézménye, ahol az elmúlt két évben jelentős fejlesztések történtek. Az eredeti tervek alapján teljes egészében újjáépült a műemléki védetség alatt álló **Zsiráfház** és **Böleányház**.

Európai uniós forrás igénybevételével kerül sor a **Főkapu** épületeinek rekonstrukciójára. A szomszédos Széchenyi fürdő termálvizének felhasználásával **energiatakarékos fűtési rendszert** alakítottunk ki. Az elmúlt időszak legnagyobb léptékű fejlesztése során évszázados álmom valósult meg.

2012 májusában adtuk át a Nagyszikla belső terében 3000 négyzetméteren kialakított **Varázshegyet**, amely nemcsak Magyarország, de egyben Kelet-Közép-Európa legnagyobb interaktív tudományos közösségi tere is. A Varázshegy EU-támogatása mintegy 900 millió forint, önrésze az állatkert részéről 160 millió forint, a Fővárosi Önkormányzat részéről 250 millió forint volt.



A Budapesti Történelmi Múzeum Aquincumi Múzeumában 2012 júniusában adtuk át a **Pannonia Provincia Projektet**, amely a korábban a közönségtől elzárt egyhektáros területen, több mint 300 millió forintos európai uniós forrás bevonásával és 33 millió forintos fővárosi önrésszel valósult meg.

A fejlesztés eredményeképpen egy rekonstruált ókori lakóházat (Festőház) tekinthetnek meg az érdeklődők, a legkisebbeket mitológiai játszótér, a nagyobb gyerekeket és a felnőtteket interaktív kiállítás várja, a kronoszkóp pedig a római kori város virtuális látványával segít az egykor itt élt emberek szokásainak, környezetének megismerésében.

Mindez hozzájárul az intézmény azon törekvéséhez, hogy felzárkózzék a nemzetközi kulturális élet élvonalához, valamint a budapesti limes-szakasz világörökségi helyszínné nyilvánításával információs központtá váljon a főváros és a Dunakanyar között kiránduló turisták számára.

A **Fesztiválközpont** szervezetébe integrálva a Turisztikai Desztináció Menedzsment és a Studio Metropolitana egységeit egységes kulturális centrumot hoztunk létre. A nagy sikerű Budapesti Tavasz Fesztiválon kívül Barcelonával, Sanghajjal és Tiranával is közös rendezvényeket szerveztünk és szervezünk.

2011-ben megújult a korábban Őszi Fesztivál néven ismert kortárs összművészeti rendezvénysorozat. A **Café Budapest** célja, hogy új helyszíneket, új tereket mutasson meg, és az újragondolt színdarabok, különleges táncelőadások révén közelebb hozza a városlakókhoz Budapest pezsgő kortárs szellemi, művészeti életét.

2012. június 19-én – a szabadság napja alkalmából – főpolgármesteri kérésre a **Budapesti Fesztiválzenekar több ezer budapesti polgárnak adott ingyenes koncertet** a Margitszigeti Szabadtéri Színpadon.

Idén első ízben rendeztük meg a **Színházak Éjszakáját**. Színházaink különleges, egész estés programsorozattal várták a közönséget. A rendhagyó, interaktív programok, kiállítások, eddig még sosem látott előadások, gyerekműsorok és koncertek a vártnál is nagyobb sikert arattak a közönség körében, így a rendezvényt minden évben megismételjük.

Budapest, 2012 szeptemberében



Tarlós István
Budapest főpolgármestere



dr. György István
főpolgármester-helyettes



dr. Bagdy Gábor
főpolgármester-helyettes

