

10	AZ ALAPESET BEMUTATÁSA	2
10.1	AZ ALAPESET JELENTŐSÉGE	2
10.2	A JELENLEGI HELYZET BEMUTATÁSA	4
10.3	KÖZÚTI ÉS KÖTÖTTPÁLYÁS KÖZLEKEDÉS FEJLESZTÉSI ALAPESETE	6
10.3.1	<i>Alapelvek</i>	6
10.3.2	<i>Az országos közúti és vasúti hálózat alapesete</i>	7
10.3.3	<i>A fővárosi kötőtpályás és közúti hálózat alapesete</i>	12
10.4	EGYÉB TERÜLETEK (KÖZMŰ, KÖRNYEZETVÉDELEM, VÁROSREHABILITÁCIÓ)	23
10.4.1	<i>Közművek</i>	23
10.4.2	<i>Környezetvédelem</i>	26
10.4.3	<i>Városrehabilitáció</i>	32

10 AZ ALAPESET BEMUTATÁSA

10.1 AZ ALAPESET JELENTŐSÉGE

Lehet-e eszköz a budapesti olimpia az európai és a globális versenypozíciók javításához, lehet-e eszköz az ország, illetve Budapest modernizációs és integrációs céljainak megvalósításához?

A kérdésre pozitív válasz csak abban az esetben adható, ha az olimpia megrendezése érdekében szükséges fejlesztési stratégia fő vonalaiban egybeesik az ország, illetve a főváros következő 10–15 éves időszakának területi- és infrastruktúra fejlesztési stratégiájával, érték- és prioritássorrendjével. Az olimpia megvalósíthatóságának értékelésekor a kérdés nem csupán az – sőt nem elsősorban az –, hogy a sikeres sporteseményhez szükséges finanszírozás biztosítható-e, hanem az, hogy a finanszírozás érdekében befektetett források – az olimpia mint a legnagyobb hatású világesemény multiplikációs hatására – képesek-e hatékonyabban generálni a kívánt társadalmi-gazdasági, területi folyamatokat, mint ahogy e folyamatok olimpia nélkül alakulnának.

AZ ALAPESET ÉRTELMEZÉSE

A budapesti olimpia sikeres megrendezéséhez szükséges beavatkozások az alábbi területeken mellőzhetetlenek:

- a város elérhetősége,
- a város természeti és épített környezete,
- a város szolgáltatásainak színvonala,
- a város működésének hatékonysága,
- a város lakóinak felkészültsége.

Ezek egyébként is olyan fejlesztési „kényszerpályát” jelentenek, amelynek hiányában – olimpiától függetlenül – nincs sikeres térség- és városszerkezet, és nincs versenyképes integráció. A „kényszerpálya” nem más, mint alkalmazkodás a kihíváshoz, mely szerint a világ egyre gyorsuló folyamatai nem tűrik, hogy a ma aktuális fejlesztési igények 10–15 évnél hosszabb idő alatt valósuljanak meg. (A „kényszerpálya” így valójában „még időben megvalósított” fejlesztéseket eredményez.)

Különösen igazak e megállapítások a közlekedési infrastruktúra területén. Az ország, illetve a főváros közlekedési állapota mennyiségében és – még inkább – minőségében lényegesen elmarad a napjainkban elvárható, vagy az európai gyakorlatban tapasztalható általános színvonaltól, holott az ország komparatív versenyelőnye jórészt éppen egy fejlett közlekedési hálózat segítségével lenne érvényesíthető.

A relatíve elmaradott közlekedési infrastruktúra, valamint az elmaradás csökkentésére elhatározott 10–15 éves közlekedésfejlesztések összhangjának igénye az olimpiához szükséges közlekedésfejlesztések utóhasznosítását nagy súllyal helyezi előtérbe. Úgy lehet fogalmazni, hogy nem az olimpiához szükséges közlekedésfejlesztések utóhasznosítása, hanem az elhatározott országos, regionális és fővárosi közlekedésfejlesztések olimpia célú előhasznosítása a stratégia egyik alapeleme.

AZ ALAPESET TARTALMA

E megközelítésben kitüntetett jelentősége van az infrastruktúrafejlesztések úgynevezett „alapesetének”, tehát annak az infrastruktúra- és eszközállomány fejlesztésnek, amely 2012-ig – olimpia rendezésétől függetlenül – szerepel a megvalósításra javasolt tervekben. Nyilvánvaló, hogy minél nagyobb az egybeesés az olimpiához szükséges infrastruktúrafejlesztések és a 2012-ig elhatározott infrastruktúrafejlesztések (alapeset) között,

- annál inkább szolgálja az olimpia ügye az elhatározott nemzeti stratégiát, terület- és infrastruktúra fejlesztési politikát, illetve
- annál inkább nem kell az olimpiához többlet (különleges) fejlesztést végrehajtani, többletforrást előteremteni.

Az „alapeset”-be az elhatározott fejlesztésekből azok kerültek be, melyek az olimpia megrendezéséhez is szükségesek. Úgy is fogalmazhatunk, hogy az „alapeset” a már elhatározott (de esetenként forrás megjelölés nélküli) infrastruktúra fejlesztések szűkítésével állt elő.

Az úgynevezett „előrehozott alapeset”-be tartoznak azok az olimpia rendezésétől függetlenül elhatározott infrastruktúra fejlesztések, melyeket a tervek szerint 2012 utáni időpontra irányoztak elő, de az olimpia megrendezhetősége érdekében 2012-ig meg kell valósítani.

Természetes elvárás lenne, hogy az „alapeset” a Nemzeti Fejlesztési Terv elhatározásaiból induljon ki. Mivel azonban e terv jelenleg még a készítés szakaszában van, kiindulásként az alapeset a jelenleg ismert (elfogadott) ágazati tervekben indult ki.

10.2 A JELENLEGI HELYZET BEMUTATÁSA

Az ország és a főváros közlekedési infrastruktúrája, mind mennyiségét, mind minőségét tekintve ma még elmaradottabb a nyugati országokénál, illetve a korábban olimpiát rendezett nagyvárosokénál. A távolsági közlekedés legnagyobb hiányosságait a gyorsforgalmi úthálózat fejletlensége és a vasúti közlekedés minőségének elégtelensége jelentik. A városi közlekedés fő hiányosságait az alulfejlett közúthálózat, a hiányos parkoló kapacitás és a tömegközlekedés alacsony minősége okozzák.

Kedvezőtlen folyamatok

Budapesten a 90-es éveket jellemző gazdasági, társadalmi, területhasználati folyamatok a – fejlesztés elmaradásaiból és alulfinanszírozásából eredően egyébként is válságos helyzetű – városi, városkörnyéki közlekedést, a fenntarthatóságot veszélyeztető kritikus helyzetbe hozták. A fenntartható mobilitás egyik legfontosabb feltétele lenne a *terhelések növekedése nélküli teljesítménynövekedés*. A közlekedési környezetet ugyanakkor éppen e kívánatos feltétel ellenkezője jellemezte. Teret veszített a közösségi közlekedés és növekedett az autóhasználat, miközben növekedtek az „egységnyi hozzáféréshez” szükséges utazási hosszak és utazási idők is. Tehát több kedvezőtlen tényező fokozta a mobilizáció terheit, miközben annak haszna (a kapcsolatépítés vagy a cserefolyamat intenzitása) változatlan, vagy alig változott.

Növekvő terhelések

Az okok és az indokok, amelyek a megnövekedett igényű és távolságú mobilitást igénylik, a közlekedésen kívüliek. A következmények – tehát hogy az új mobilitási igények lényegesen növelik az idő- és erőforrás felhasználást – a közlekedésen belüliek, s abból erednek, hogy a közlekedés feltételei és lehetőségei – tehát a közlekedési rendszer eszköztára – az új feltételek követelte igényektől egyre jobban elmarad. A mennyiségében szinte változatlan közlekedési infrastruktúráját egyre több forgalomvonzó létesítmény fogyasztja, a területhasználati gyakorlat ellene hat a fenntartható közlekedéspolitikának. Az egyre romló környezetminőség oka nem a közlekedés, hanem annak rossz feltételei.

A városfejlődés mai folyamata, a szuburbanizáció erőteljesebbé válása, a gazdasági növekedés, az életszínvonal emelkedése, az életmód megváltozása, a több szabadidő egyaránt a helyváltoztatások, ezen belül az autóval végrehajtott helyváltoztatások számának kedvezőtlen növekedése irányába hatott. E tendenciát a közösségi közlekedés elérhetőségének csökkenése és romló szolgáltatási színvonala tovább erősítette. A város közúthálózata a növekvő autósforgalom befogadására ugyanakkor alkalmatlan, a parkolás, gépjárműtárolás kérdése pedig szinte teljesen megoldatlan.

A korábbi tradicionális közlekedési helyszínekre szervezett városfejlődést felváltó szétterülő fejlődés ugyanakkor közforgalmú szolgáltatással nehezen követhető. Az agglomerálódó, urbánus teret az utóbbi 10–15 évben az úthálózat és a gépkocsi jelentette mobilitás alakította, ezért kedvezőtlenül szétterülő, így hatékony tömegközlekedésre alkalmatlan területi struktúrák jöttek létre.

Csökkenő tömegközlekedési utazások

Fentiek következménye, hogy az utazási módok közötti megoszlásban mintegy kétszeresére nőtt a személygépkocsi-utazások száma, és ezzel együtt 25%-kal csökkent a közforgalmú közlekedési utazások száma. A személygépkocsik száma a fővárosban az elmúlt 10–12 évben megkétszereződött, a személygépkocsi-utazások is közel kétszeresére nőttek. 1975-ben 84 szgk., 1991-ben 250 szgk., 2000-ben 324 szgk. jutott 1000 lakosra.

1994-ben a városi lakosok összes napi helyváltoztatásaiból (gyalogos, kerékpáros is) a tömegközlekedés 50%-kal részesedett. A motorizált közlekedési övezetekben a tömegközlekedés- egyéni közlekedés aránya 67–33% volt, addig 2000-ben ez már 60-40%-hoz közelített.

A legnagyobb kockázatot napjainkban nem a mennyiségi vagy minőségi jellemzőket leíró statikus helyzetek jelentik, hanem sokkal inkább azok a folyamatok, amelyek a közlekedéspolitika és a kívánatos fejlődés céljaival ellentétes irányba mozognak. A légi közlekedés, a dunai hajózás vagy a vasúti szállítások alakulása éppúgy eltér a közlekedéspolitikában szándékolt céloktól, mint Budapesten és a budapesti agglomerációban az utazások mennyiségének és módjának (eszközének) alakulása.

Közlekedés szerkezeti hiányosságok

A térség közlekedési szerkezetének helyzetét – az integrált közlekedési rendszerrel szembeni elvárások alapján – értékelve, a legnagyobb hiányosságot (valamennyi közlekedési alágazat esetén) az együttműködést segítő kapcsolati pontok kifejeletlensége jelenti:

- az egyéni közlekedés (közúthálózat) és a közösségi közlekedés (elővárosi vasúti hálózat) között hiányoznak a színvonalas átadó csomópontok, állomások, P+R parkolók,
- a légi közlekedés (Ferihegyi repülőtér) közúti és vasúti kapcsolódásai a személyszállítás és az áruszállítás esetén egyaránt elégtelenek,
- a vízi közlekedés kikötőinek közúti, vasúti kapcsolatai rosszak, a csepeli szabad kikötő megközelítése nehézkes,
- a kombinált terminálok, Ro-Ro (közút–hajó), Ro-La (közút–vasút) csomópontok, logisztikai központok rendszere kifejeletlen, különösen, ha az értékelés mércéjét a régió európai térszerkezetben elfoglalt központi fekvése határozza meg.

A közlekedés jogi, intézményi, finanszírozási környezetének hiányossága a főváros és környéke elégtelen közlekedési helyzetének egyik alapvető oka. A jogi megalapozottság (pl. önkormányzati törvény) a kooperációs kényszer és késztetés ellen hat, a közlekedési hálózat szervezettebb, integrált működtetésének intézményi háttere hiányzik (pl. BKSZ), a finanszírozási háttér pedig – különösen a közösségi esetén – nem teszi lehetővé a felvállalt értékek és az elhatározott közlekedéspolitikai célok érvényesítését.

Kitörési lehetőség

Fentiek ellenére, egy megfelelő fejlesztési stratégia kialakítása és annak következetes végrehajtása esetén Budapest közlekedésének fejlesztési *adottságai* (sűrű vonalhálózat, területi lefedettség, még meglévő villamoshálózati részek, stb.) a jelenlegi ellentmondásos és leromlott állapot mellett sem rosszak. A kötőtpályás közösségi közlekedési hálózata kiváló strukturális adottságokkal rendelkezik, így a város előtt álló reális lehetőség, hogy közlekedési alkalmasságát más városok által bejárt egyes elhibázott fejlődési lépcsőket átugorva az új kommunikációs kor megkövetelte, Európa-szerte terjedő a közösségi közlekedésre szervezett integrált szemlélet alapján fejlessze tovább.

10.3 KÖZÚTI ÉS KÖTÖTTPÁLYÁS KÖZLEKEDÉS FEJLESZTÉSI ALAPESETE

10.3.1 ALAPELVEK

A tanulmány készítése során, a közlekedéstervezés felé elvárás annak a kérdésnek a megválaszolása, hogy a rendezéshez szükséges sajátos közlekedés követelmények és előírások végrehajtása mentén érvényesíthető-e a hazai közlekedéspolitika, tehát a légi közlekedés, a hajózás, a vasút és a városi tömegközlekedés offenzívája, kedvezőtlen folyamatainak visszafordítására, egyben az olimpia szolgálatába állítása?

A közlekedési javaslatok célja egy olyan koncepció kialakítása, amelynek keretén belül – eltekintve ideiglenes megállóhelyektől és parkolóktól – csak az országos-regionális, illetve települési terület- és gazdaságfejlesztést generáló hálózatfejlesztés váljon szükségessé a közvetlen olimpiai célok érdekében is. Cél, hogy az olimpia igényelte szerkezeti rendszer illeszthető legyen az ország és a főváros regionális fejlődése és gazdasági érdeke igényelte térszerkezeti szövetbe, kielégítve a környezeti, fenntarthatósági szempontokat és finanszírozási követelményeket egyaránt.

Értelmezés

Az olimpia – mint talán a legjelentősebb szervezett világesemény – az ország és Budapest számára ahhoz kell teremtsen apropót, hogy a közlekedési infrastruktúra fejlesztésének területén átugorható legyen egy – az európai országok jó része által bejárt – lépcső, és a fejlesztés integrált szemlélete, illetve környezetbarát jellege jobban érvényesüljön, mint ahogy ezt egyébként az ország gazdasági helyzete, fejlettségi állapota engedné. Az alapeset mind országos, mind fővárosi vonatkozásban csak olyan projekteket tartalmaz, amelyeket valamely érvényes döntéshozói elhatározás az elkövetkező középtávú időszak fejlesztései közé sorolt. Mivel e fejlesztések (vasúti, közúti, légi, országos, fővárosi...) nemzetgazdasági szinten összegezve „figyelemre méltó” forrásigényt jelentenek, közülük az olimpia szempontjából értelmezett alapeset projekt listára azok kerültek fel:

- amelyek megvalósítása folyamatban van vagy szerepelnek a fejlesztési tervekben,
- és egyidejűleg nélkülözhetetlenek az olimpia közlekedési igényeinek levezetéséhez.

Mindez nem jelenti azt, hogy a további, valamely döntéssel legalizált projektet nem kellene megvalósítani, csupán azok megvalósítása nem hozható közvetlen összefüggésbe Magyarország és Budapest 2012. évi olimpiai állapotával.

10.3.2 AZ ORSZÁGOS KÖZÚTI ÉS VASÚTI HÁLÓZAT ALAPESETE

Elvárások

Magyarország és Budapest – mint olimpiai helyszín – megközelítéséhez szükséges nemzetközi és országos közlekedéshálózat 100%-os mértékben meg kell egyezzen azzal a közlekedéshálózattal, amelyet a hazai és az európai dokumentációk az integrált pán-európai, regionális és országos közlekedési rendszer létrehozásához megfogalmaztak.

Adottságok

Az érvényes európai terület- és közlekedésfejlesztési koncepciók elhatározásai (pl.: Helsinki folyosók rendszere) – Budapestet mint kapcsolati pontot, lehetséges regionális központot felértékelve – a makro hálózati infrastruktúrák olyan fejlesztését rögzítik, amelyek egybeesnek azzal a fejlesztési igénnyel, amelyet a budapesti olimpia esetén a főváros és környéke kedvező nemzetközi elérhetősége igényel. A megállapítás fordítva is igaz: a budapesti olimpia miatt szükséges távolsági (légi, vasúti, közúti) fejlesztések elősegítik a Főváros és környéke regionális szerepkörének erősítését és egybeesnek az *Európai területfejlesztési irányelvekkel* (Európai Területfejlesztési Perspektíva – E.S.D.P. 1999.).

Az országos közúti, vasúti, légi és vízi közlekedés hálózatának alapesete során figyelembe kell venni az alábbiakat:

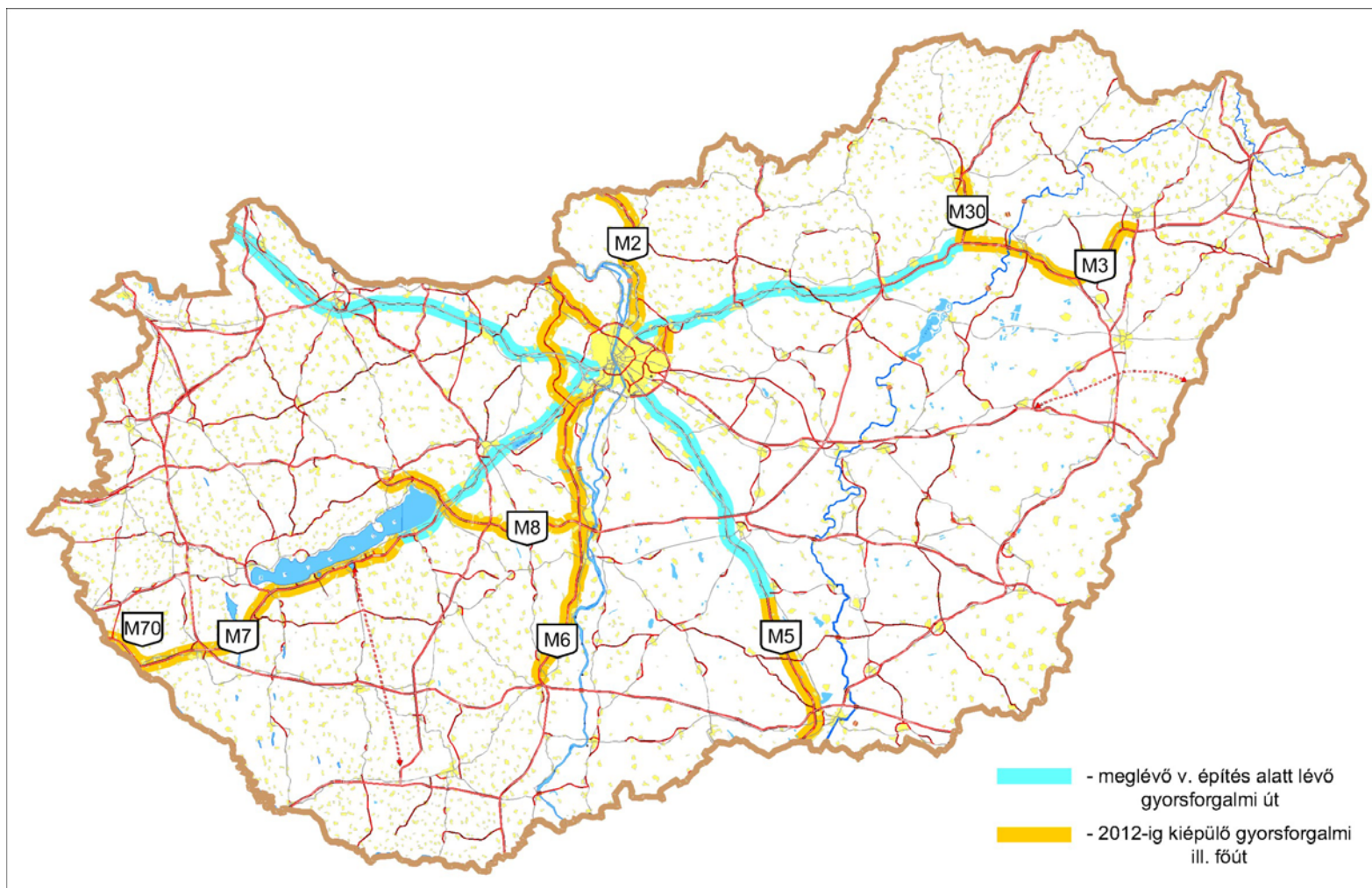
- 2012-re a Helsinki folyosók magyarországi szakaszai megépülnek és kedvezően szolgálják az olimpia távolsági közlekedési igényeit.
- 2012-ben Magyarország minden valószínűséggel az Európai Unió tagja lesz. Ez a nyugati határok, határátkelőhelyek jelentőségét, korlátozó, kapacitás meghatározó szerepét lényegesen csökkenti. Kevésbé határozottan lehet ma előrevetíteni a keleti és déli határok, illetve határátkelőhelyek akkori státuszát. Amennyiben az EU bővítés akkorra még nem terjed tovább, akkor a keleti határok a mainál nagyobb korlátozó (kapacitás meghatározó) hatásával kell számolni.
- 2012-ben, a nemzetközi légi forgalmi igényeket a – közlekedéspolitikai célok szerint megnövelt jelentőségű és kapacitású – Ferihegyi repülőtér (és más kiegészítő hazai repülőterek) mellett, a szomszédos országok nagyvárosainak repülőterei is jól segíthetik, amennyiben intercity vasúti közlekedés köti össze e városokat Budapesttel. Figyelemmel az előzőekre, elsősorban Bécs, Pozsony, esetleg Prága, Ljubljana ilyen kiegészítő szerepével lehet számolni. Európai nagysebességű vasút Budapestre érkezése 2012-re ugyanakkor bizonytalan.
- Az intercity vasút közlekedés mainál lényegesebb hatékonyságával lehet számolni a hazai nagyvárosok között is.
- 2012-ben a mainál jóval nagyobb súllyal lehet építeni a dunai hajóközlekedésre, mint attraktív és környezetbarát közlekedési formára. Ennek a távolsági közlekedésben is van jelentősége, de különösen a közvetlen, térségi helyszínek közötti kapcsolatok szempontjából fontos a kérdés.

Fentiek figyelembevételével megállapítható, hogy az olimpiai helyszínek távolsági megközelítéséhez a 2012-ben lehetséges „alapeset” hálózat az igényeket kielégíti:

- Az országos gyorsforgalmi úthálózat kiépítésénél elsősorban a 2012-ig elhatározott fejlesztésekhez kell igazodni azzal a megkötéssel, hogy kimondottan az olimpiához szükséges valamennyi elhatározott fejlesztést végre kell hajtani, ugyanakkor a 2008–2012 közötti indításra jelölt fejlesztések közül is be kell fejezni 2012-ig néhányat.
- A Ferihegyi repülőtér elhatározott teljes fejlesztési programját be kell fejezni 2012-ig.
- A vasúti közlekedés, a főváros-környéki kötőpályás közlekedés és a dunai hajózás területén érvényesíteni kell a már elhatározott, jóváhagyott, de végrehajtásában elmaradt rövid- és középtávú célok közül azokat, amelyek az olimpiához is szükségesek.

Országos közúthálózati fejlesztések

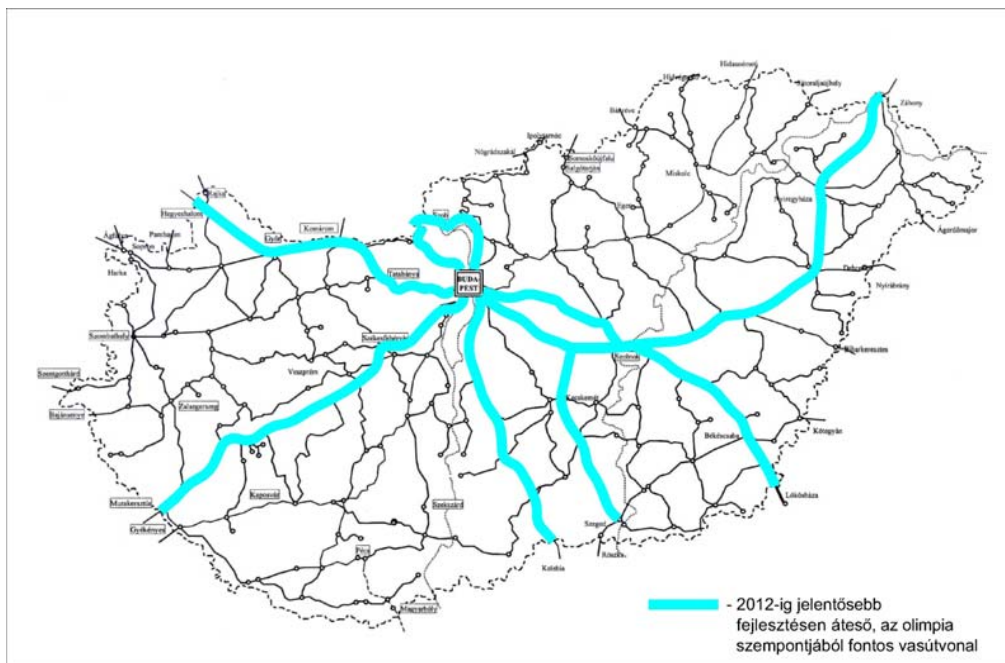
- M2 autópálya kiépítése Budapest–Vác között, illetve autópályává fejleszthető autóút építése Vác–országhatár között
- M3 autópálya kiépítése Polgár–Nyíregyháza között
- M30 autópálya kiépítése Emőd–Miskolc között, a miskolci elkerülővel együtt
- M5 autópálya kiépítése Kiskunfélegyháza–Röszke között
- M6 / M56 autópályává fejleszthető autóút kiépítése Budapest–Dunaújváros között, illetve Szekszárdig
- M7 autópálya Zamárdi–Letenye közötti szakaszának kiépítése
- M70 autópályává fejleszthető autóút építése Letenye–Toronyszentmiklós között
- Gyorsforgalmi út kiépítése Veszprém–Dunaújváros között, a dunaújvárosi Duna-híddal és csatlakozó úthálózatával (M8)
- Új 10. sz. főút kiépítése
- Új elsőrendű főút építése Herceghalom–Zsámbék–Tinnye–Pilisjászfalu útvonalon



Országos közúti főhálózati fejlesztések - alapeset

Országos vasúthálózati fejlesztések

- 1-es vonal (Budapest–Hegyeshalom) fejlesztése
- V. korridor keleti ágának fejlesztése (100-as vonal Budapest – Szolnok – Debrecen – Nyíregyháza rekonstrukció) (esetleg 80-as vonal Budapest – Hatvan – Miskolc rehabilitáció)
- 120-as vonal (Budapest – Újszász–Szolnok – Lökösháza) részleges fejlesztése
- 30-as vonal (Budapest – Székesfehérvár – Nagykanizsa – Murakeresztúr) részleges fejlesztése
- 140-es vonal (Cegléd–Szeged) fejlesztése
- 70-es vonal (Budapest–Szob) fejlesztése
- 150-es vonal (Budapest–Kelebia) fejlesztése
- 2-es vonal (Budapest–Esztergom) fejlesztése



Országos vasúthálózati fejlesztések – alapeset

A vasúti nemzetközi személyforgalom szempontjából – már több mint másfél évszázada – a nyugat európai személyforgalmat összegyűjtő Bécs és Budapest közötti vasútvonalnak van kiemelkedő, meghatározó szerepe. E fontos vasúti kapcsolatot kell tehát a vizsgálat középpontjába állítani, mind a két főváros között elérhető vasúti menetidők, mind pedig az Európai Unió által kiemelten kezelt páneurópai folyosók (korridorok) szemszögéből.

- 1.) A jelenleg üzemelő, 270 km hosszú Budapest – Győr – Hegyeshalom – Bécs vasútvonalon a leggyorsabb EuroCity vonat 2 óra 31 perc alatt teszi meg az utat. Ez a vasúti fővonal Budapest és Tata térsége között 120-140 km/h sebességgel, Tata és Hegyeshalom országhatár között – az elmúlt évtizedben végrehajtott, igen jelentős pálya rekonstrukciós munkák eredményeképpen – 160 km/h sebességgel járható.

A Magyar Államvasutak Rt. középtávú fejlesztési terve szerint 2006-ig Budapesttől Tatáig a 140 km/h sebesség teljes hosszban biztosítható lesz, s onnan a határig – a Komáromon és Győrön való áthaladást leszámítva – 160 km/h sebességgel haladhatnak a vonatok.

Értesüléseink szerint az Osztrák Szövetségi Vasutak (ÖBB) 2012-ig nem kíván a jelenleg 140 km/órás kiépítettségű Bécs–Bruck a. d. Leitha–országhatár vonalon pálya-fejlesztési munkákat végezni. A fent említett magyarországi tervezett sebességviszonyok, a határállomási tartózkodási időnek két-áramnemű villanymozdonyokkal való lerövidítése és korszerű menetrend kialakítása esetén a Budapest–Bécs közötti menetidő 2 óra 24 percre csökkenthető. Ez az érték, kényelmes utazási körülmények között – figyelembe véve számos, fejlett vasúttal rendelkező ország közlekedését – nemzetközi szinten is elfogadható.

Bécs– Budapest 130 perc?

- 2.) Egyes kiemelt sebességi igényű vonatok esetében számos vasút kocsiszekrény-vezérlésű, ún. billenőszekrényes kocsikból álló szerelvényeket állít forgalomba. E járművekkel a pályaviszonyok érintetlenül hagyása, tehát pályakorszerűsítési, vonalkorrekciós munkák és költségek nélkül – a vonatsebességet mintegy 20%-kal fel lehet emelni. Néhány billenőszekrényes szerelvény pár hetes bérlésével tehát igen gazdaságosan a Budapest–Bécs közötti jelenlegi 151 perces menetidőt az EC és IC-vonatoknál 130 percre lehetne csökkenteni. E módszer előnye kiemelten jelentkezik a rövid időtartamon belül, megnövekedett utasforgalmat igénylő esemény, konkrétan az Olimpiai Játékok esetében.
- 3.) Hosszú távlatban, ha az ország gazdasági helyzete és az osztrák-magyar vasúti személyforgalom még nem belátható nagymértékű felfutása ezt indokolná, sor kerülhet egy 300 km/h sebességű új vasútvonal létesítésére is. Az elkészített hatástanulmányban elsősorban az új pálya helykijelölése, helybiztosítása szempontjából van jelentősége, a mintegy 12–15 millió EUR/km fajlagos építési költséggel megvalósítható expresszvonal olimpia időszakára történő kiépítése nem látszik reális beruházásnak.

Nagytávlati fejlesztési tervek

- 4.) Távlatban szóba kerülhet a Berlin – Prága – Bécs – Budapest közötti, 420 km/h sebességű Transrapid mágnesvasút létrehozása is. Ez az észak-déli vonal – figyelembe véve a külföldi kísérletezések tapasztalatait is – a várhatóan

viszonylag kis utas-szám és magas tarifák miatt nem látszik reálisan megvalósíthatónak.

- 5.) A fenti négy változat bármelyikének az Olimpiai Játékok idejéig történő megvalósítása esetén – amelyek közül az 1.) és 2.) alattit tartjuk gazdaságosan is reálisnak – felmerül a vasútvonalak budapesti bevezetése, a pályaudvarok, állomások kijelölése. A Puskás Ferenc Stadion tágabb térségére telepített olimpiai helyszínek esetében a Keleti pályaudvar szerepe a nemzetközi vonatok fogadása szempontjából egyértelmű. A távolabbi budapesti helyszíneken lebonyolítandó sportágak versenyének kiszolgálására szolgáló kisebb létesítmények – ideiglenes megállóhelyek – létrehozására a XXX. Olimpiai Játékok esetlegesen Budapestre történő helyezésének eldöntése után bőven lesz idő és lehetőség.

**Vidéki helyszínek
meglévő hálózaton
kiszolgálhatók**

- 6.) Az olimpia keretében Budapesten kívül vidéki helyszíneken is kerülnek versenyek megrendezésre. E néhány napos rendezvények kiszolgálása a meglévő és alapesetként meghatározott hálózattal – esetleg egy-egy ideiglenes helyszíni megállóhely létesítésével – zavartalanul megoldható.

**A szomszéd
országok
látogatóinak
kiszolgálása a
páneurópai
folyosók
korszerűsítésével
megoldható**

- 7.) Az Olimpiai Játékokra a közép-kelet európai államokból – a szomszéd államokon kívül Csehországból, Lengyelországból és Oroszországból – is jelentős és a nyugatiaknál nagyobb arányban a vasúti utazást igénybe vevő látogató várható. A páneurópai folyosók, az ezek nyomvonalán korszerűsítésre kerülő, 160 km/h sebességet elérő vasúti fővonalak e személyforgalmat kulturált körülmények között, külön infrastrukturális költségek nélkül, esetleg néhány bérelt vasúti szerelvény pótlólagos beiktatásával, ki tudják szolgálni.

Végkövetkeztetésként megállapítható, hogy a magyar vasút EU-szintű fejlesztése olyan építési és rehabilitációs munkák elvégzését követeli meg, amelyek egyidejűleg az olimpiai utasforgalom igényeit is ki tudják elégíteni.

10.3.3 A FŐVÁROSI KÖTÖTTPÁLYÁS ÉS KÖZÚTI HÁLÓZAT ALAPESETE

A főváros közlekedési hálózatának távlati fejlesztése során a legfontosabb feladat a strukturált rendszer alapját, vázát képező tömegközlekedési gerinchálózat kiépítése. Ennek vonalai elsősorban a metró, az új üzemmódú korszerű elővárosi-városi gyorsvasúti vonalak, valamint a közúti-vasúti (villamos) vonalak egy részéből kifejlesztett közúti gyorsvasúti vonalak lehetnek. Törekedni kell a tömegközlekedési pályák elkülönítésére az egyéb közúti forgalomtól. A személygépkocsi közlekedéssel versenyképes „minőségi” tömegközlekedés jellemzője a kisebb forgalmú körzeteket is lehetőleg közvetlen kapcsolatrendszerrel ellátó hálózat, illetve az utas-áramlást utas-kiszolgálássá alakító felhasználóbarát intermodális csomópontra szervezett hálózat harmóniája.

A közösségi közlekedés 15 éven belüli fejlesztésének kiemelt feladatai (nem projektek):

- a szolgáltatások színvonalának általános fejlesztése,
- az 1-es villamos déli szakaszának meghosszabbítása,
- a 4-es metró első ütemeinek megépítése,
- a kiskörúti villamos-vonal fejlesztése,
- a budai É-D-i villamos-tengely megépítése,
- az É-D-i regionális gyorsvasút I. ütemének megvalósítása,
- a MÁV elővárosi hálózat fejlesztése (déli térség),
- az intermodális csomópontok kialakítása.

A fővárosi közúthálózat fejlesztésének ágazati célja: a területi egyenetlenségeket megszüntető, centrális jelleget oldó arányos és kiegyensúlyozott hálózat megteremtése, a forgalom – környezeti adottságok szerint differenciált – szabályozása, esetenként korlátozása. A közúthálózat fejlesztésének feladatai közlekedési övezetenként eltérőek: részben a hálózati rendszer bővítését, új útvonalak építését, részben a meglévő hálózat minőségének javítását, illetve a védendő területeken az átbocsátóképesség korlátozását célozzák.

A szerkezeti és hálózati célok alapján, a város közútfejlesztése elsősorban a sugaras-gyűrűs hálózati rendszer gyűrű irányú, harántoló elemeinek bővítését igényli a város átmeneti és külsővárosi övezeteiben. A harántoló elemek bővítésével összhangban, a belsővárosi övezetben meg kell teremteni az eszköztárát az átmenő forgalom csökkentésének, egyes útvonalak esetén kitiltásának.

A közúthálózat 15 éven belüli fejlesztésének kiemelt feladatai:

- a Körvasút menti körút és Duna-hídjainak részleges megvalósítása (Aquincumi – Albertfalvai híd),
- az M0-ás autópálya differenciált paraméterű részleges megépítése,
- a budai alsó rakparti út átbocsátóképességének növelése,
- a dél-budai közúthálózat rendszerelvű fejlesztése,
- a belsővárosi övezetek útvonalain az átbocsátóképesség korlátozása,

- a fővároson áthaladó teherforgalom városi úthálózatról történő fokozatos teljes kiszorítása,
- a fővároson belüli teherforgalom hálózati és területi korlátozása.

Budapest megközelíthetőségének javítása, nemzetközi szerepének növelése indokolja, hogy a fejlesztési politika kiemelt feladata legyen a MÁV vasúti pályaudvarok alkalmasságának javítása, a Ferihegyi repülőtér földi kiszolgálásának fejlesztése, valamint a lehetőségeit kihasználó dunai hajózás feltételrendszerének megteremtése.

FŐVÁROSI KÖTÖTTPÁLYÁS TÖMEGKÖZLEKEDÉSI HÁLÓZAT ALAPESET

Az alapeset *szigorúan vett* értelmezése szerint csak azok a beruházások tartoznak ide, amelyek 2012-ig olimpiától függetlenül befejeződnek. A főváros jelenlegi elképzelése szerint ezek a következők:

- DBR metróvonal Virágpiac–Bosnyák tér közötti szakasza (járműbeszerzéssel és járműteleppel)
- Budai hegyvidéki közúti gyorsvasút kiépítése a Húvösvölgyi út – Döbrentei tér közötti szakaszon
- 1-es villamos meghosszabbítása Lágymányosi híd pesti hídfő – Fehérvári út között
- Műegyetem rakparti villamos kiépítése az Egyetemvárosig
- Kiskörúti villamos Szt. Gellért tér – Deák F. tér – Nyugati pu. útvonalon, a hozzátartozó útrekonstrukcióval
- 3-as villamos meghosszabbítása Pesterzsébet felsőig
- Ferihegyi gyorsvasút a Nyugati pu. – Ferihegy között, kiegészítő kapcsolattal a Keleti és Kelenföldi pályaudvarokhoz
- Újpalota–Bosnyák tér közötti villamos vonal kiépítése
- Új MÁV megállók létesítése a Kvassay hídnál és az Északi összekötő hídnál
- Pályarekonstrukció a MÁV budapesti vonalain az elővárosi közlekedés fejlesztése érdekében (biztosítóberendezések fejlesztése, fejpályaudvarok rekonstrukciós munkái)
- A Budapesti Közlekedési Szövetség létrehozása (BKV, MÁV, VOLÁN egységes és átjárható tarifa- és jegyrendszerének kialakítása)

(Lásd a 10-1. ábrát)

FŐVÁROSI KÖZÚTHÁLÓZAT ALAPESET

A fenti értelmezésnek megfelelően a várhatóan 2012-ig olimpiától függetlenül befejeződő beruházások (Az M0 költségei nyomvonaluk és jelentőségük miatt az országos közútfejlesztési projektek költségei között szerepelnek):

- M0 autópálya / autóút építése az 51-es számú főút – M3 autópálya között, közvetlen gödöllői összekötéssel
- M0 autóút északi szektora 10-es számú főút – M2 autópálya között (alagutas változat), északi Duna-híddal
- M0 autóút meglévő szakaszának autópályává fejlesztése az M1 autópálya – 51-es számú főút között
- 10-es számú főút fővárosi bevezető szakaszának kiépítése az Ürömi út – Pomázi út között (2x2 forgalmi sávval)
- Körvasút menti körút Északi szakasza 10-es számú úti bevezető szakasz – M3 autópálya között (a csatlakozó úthálózattal)
- Budai alsórakpart szélesítése 2x2 forgalmi sávra
- Budai alsórakpart meghosszabbítása Mozaik utca – Pók utca között 2x1 forgalmi sávval
- 6-os számú főút bevezető szakaszának építése (2002-ben elkezdődik)
- 5-ös számú főút bevezető szakaszának építése (2002-ben elkezdődik)
- Andor utca – Galváni út átépítése 2x2 forgalmi sávra
- Moszkva tér átépítése
- Csepeli gerincút kiépítése Szabadkikötő út – Mag utca között
- Kvassay út – Könyves K. körút összekötése, Soroksári úti külön szintű csomóponttal
- Ferihegyi repülőtérre vezető út átépítése a Csatári út – Ferihegy I. terminál között
- Nagy L. király út bővítése 2x2 forgalmi sávra, a villamos-pálya teljes rekonstrukciójával
- Váci út szélesítése a Fóti út – 2 számú főút bevezetése között
- Bosnyák tér átépítése
- Orczy tér átépítése

LÉGI KÖZLEKEDÉS ALAPESET

A légi közlekedés létesítményeinek 2012-ig várható fejlesztései a következők:

- Ferihegy 2C terminál építése (ezzel a jelenlegi repülőtéri kapacitás megduplázódik)
- A repülőtér egyéb berendezéseinek fejlesztése (energetika, gépészet, tűzvédelem, informatika, stb.)
- Ferihegy I. terminál felújítása (mely lehetővé teszi charter gépek fogadását)
- Parkolóház építése (P2500)
- Cargo bázis fejlesztése
- Forgalmi állóhelyek és előtér bővítése, guruló pályák fejlesztése

Az így (alapesetként) fejlesztett repülőtér éves kapacitása 11 millió utas lesz, ami csúcspontban 4500 utas kezelhetőségének felel meg az erősebb forgalmú irányban.

2012–2015-RŐL ELŐREHOZOTT PROJEKTEK

Az eddigiekben tárgyalt „szoros értelemben vett” *alpváltozatok* mellett indokolt bemutatni azokat a beruházásokat is, amelyeket az eredeti tervek 2015-ös határidővel tartalmaztak, de 1–3 évvel előrehozott megvalósításuk az olimpia miatt szükséges.

(Közforgalmú közlekedés: 10-2. ábra, Közúthálózat: 10-5. ábra)

2015 utánról előrehozott projektek

Budapest Közlekedési Rendszerének Fejlesztési Tervében 2015 utánra ütemezett (ún. távlati) beruházások egy részét ugyancsak 2012-re kell előrehozni, ezek listáját a 10-3. ábra (Közforgalmú közlekedés), illetve a 10-6. ábra (Közúthálózat) tartalmazza.

A közlekedésfejlesztési tervekben nem szereplő, csak az olimpia miatt szükséges fejlesztések leírása az egyes rájuk igényt tartó – változatok bemutatásánál történik. (12. fejezet)

10-1. ábra

10-2. ábra

10-3. ábra

10-4. ábra

10-5. ábra

10-6. ábra

10.4 EGYÉB TERÜLETEK (KÖZMŰ, KÖRNYEZRETVÉDELEM, VÁROSREHABILITÁCIÓ)

10.4.1 Közművek

Magyarországnak az Európai Unióhoz való csatlakozása együtt jár a tagállamok jogrendjének átvételével is. A jogrend átvétele, illetve az azzal összeegyeztethető szabályozások bevezetése az egyes területeken már jelentős ütemben megkezdődött. Mivel az uniós követelmények teljesítése rendkívül nagy költséggel jár, az egyes követelmények teljesítése több területen – különös tekintettel a nemzetgazdaság teherbíró képességére – a csatlakozás utáni évekre is áthúzódik.

VÍZELLÁTÁS

Az olimpia megrendezésének az ivóvíz mennyiségi biztosítása szempontjából minimális a kockázata, az elmúlt közel tíz évben a vízfogyasztás jelentős mértékben visszaesett, a vízművek többsége szabad kapacitásokkal rendelkezik. A vízminőség szempontjából kedvezőtlenebb a helyzet, ugyanis több száz vízmű-telepen a vízbázis és a szolgáltatott ivóvíz vas- és mangántartalma, az arzén-, az ammónium- és szerves anyag tartalma meghaladja az ivóvíz minőségi követelményeiről és az ellenőrzés rendjéről szóló 201/2001. (X. 25.) Korm. rendeletben meghatározott határértéket.

A rendelet részletesen felsorolja azokat a településeket, amelyek valamilyen minőségi jellemző szempontjából nem elégitik ki a követelményeket. Különösen az Európai Unió arzénre vonatkozó új határértéke jelent komoly gondot. A 2006. december 25-ig teljesítendő feladatok között szerepelnek a 0,05-0,03 mg/l közötti koncentrációjú arzéntartalmú, a 0,05 mg/l koncentrációnál nagyobb arzéntartalmú vízzel, az 1,0 mg/l koncentrációnál nagyobb bórtartalmú vízzel, az 1,5 mg/l koncentrációnál nagyobb fluoridtartalmú vízzel, és a 0,5 mg/l koncentrációnál nagyobb nitrítartalmú vízzel ellátott települések.

2009. december 25-ig teljesítendő feladatok között szerepelnek a 0,03-0,01 mg/l közötti koncentrációjú arzéntartalmú vízzel és a 0,5 mg/l koncentrációnál nagyobb ammónium tartalmú vízzel ellátott települések.

Budapest kivételesen jó helyzetben van vízellátás szempontjából, a lakásszámra vetített ivóvízzel való ellátottság szinte teljes körűnek tekinthető, a vízigények gond nélkül kielégíthetők és a vezetékes víz minősége Magyarországon itt a legjobb.

Az olimpiai helyszíneként számításba vett egyéb települések közül Szeged és Debrecen a 0,5 mg/l-nél magasabb ammóniatartalmú ivóvízzel ellátott települések között szerepel, tehát az említett kormányrendelet szerint a vízminőség javulása 2009 végére prognosztizálható.

A szolgáltatott víz minőségét döntően meghatározza a vízbázis állapota és védettségi szintje, ezért a vízbázisok, a távlati

vízbázisok, valamint az ivóvízellátást szolgáló vízi létesítmények védelméről szóló 123/1997. (VII. 18.) Korm. rendelet előírta, hogy legkésőbb 2007. szeptember 1-ig a rendeletben előírt módon meghatározott védőidomot, védőterületet kell kialakítani. A Budapest vízellátását biztosító üzemelő vízbázisokon a munka megkezdődött, s várhatóan a jogszabályban előírt határidőt megelőzően kialakítják a védőidomokat, védőterületeket, tehát ebből a szempontból az olimpia kockázatmentesen lebonyolíthatónak tűnik.

SZENNYVÍZ

Magyarország a szennyvízelvezetés és -tisztítás területén elmaradott helyzetben van. A szennyvízelvezetés és -tisztítás alapvető közegészségügyi és környezetvédelmi szerepet tölt be, ezért a Nemzeti Települési Szennyvízelvezetési és -tisztítási Megvalósítási Programról szóló 25/2002. (II. 27.) Korm. rendeletben foglaltak szerint Magyarországnak teljesítenie kell az Európai Közösség követelményeit. A kijelölt szennyvízelvezetési agglomerációk területén a települési szennyvizek közműves szennyvízelvezetését és a szennyvizek biológiai szennyvíztisztítását, illetőleg a települési szennyvizek ártalommentes elhelyezését meg kell valósítani, legkésőbb

- 2008. december 31-ig a 10 000 lakos-egyenértéknél nagyobb terhelést meghaladó szennyvíz kibocsátású, külön jogszabály által kijelölt érzékeny területeken, a nitrogén és foszforeltávolítás egyidejű biztosításával;
- 2010. december 31-ig a 15 000 lakos-egyenérték terhelést meghaladó szennyvíz kibocsátású szennyvízelvezetési agglomerációk területén;
- 2015. december 31-ig a 10 000–15000 lakos-egyenérték terheléssel jellemezhető szennyvíz kibocsátású szennyvízelvezetési agglomerációk területén;
- 2015. december 31-ig a 2000–10 000 lakos-egyenérték terheléssel jellemezhető szennyvíz kibocsátású szennyvízelvezetési agglomerációk területén.

Mindez azt jelenti, hogy Budapesten és az olimpiai helyszíneként számításba vett Debrecenben, Győrött, Székesfehérváron, Szegeden, Gödöllőn és Budakalászon legkésőbb 2010 végére, a Balaton környékén 2008 végére az uniós követelményeket kielégítő szennyvízelvezetési és -tisztítási helyzet valószínűsíthető.

VILLAMOS ENERGIA

A villamos energia a termelőktől a fogyasztók felé továbbítását, a villamos energia rendszerek közötti kapcsolatot – köztük a nemzetközi energiacsereket is – az átviteli hálózatok biztosítják. 1999-ben Magyarország a nyugat-európai villamosenergia-rendszeregyesülés (UCPTE) tagja lett, az így létrejött átviteli hálózatok együttműködő rendszere lényegesen magas szintű szolgáltatási biztonságot nyújt, gazdaságosabb a tartalékképzés és hatékonyabb üzemzavar esetén a kiségités.

GÁZELLÁTÁS

A földgázellátással szembeni alapkövetelmény, hogy a többi energiaközművel összehangoltan, a környezet- és energiatudatosság szempontjait maximálisan figyelembe véve biztosítsa a különféle létesítmények fűtési és egyéb használati földgázigényét. A földgázellátás szempontjából meghatározó főművi elemek (nagy- és nagyközépnomású elosztóhálózat és gáznyomás-szabályozók) a téli csúcsigények (fűtési szezon) kielégítésére épültek ki, ezért a nyári időszakban lebonyolítandó olimpia létesítményeinek földgázigénye nem követel komolyabb felülvizsgálatot, csupán az egyes helyszínek konkrét ellátását kell megoldani.

TÁVHŐ ELLÁTÁS

A közművek közül a távhő ellátás társadalmi elfogadottsága a legalacsonyabb, a megvalósult rendszerek mind a működési elv mind az egyes rendszeremlékek tekintetében magukon viselik a beruházási költség minimalizálására való törekvés jegyeit és ezen változtatni csak viszonylag magas költségráfordítással lehet. Az olimpiai helyszínek közül reálisan csak egy-két budapesti helyszínen lehet távhő ellátással számolni.

HULLADÉKKEZELÉS

A hulladék-eltávolítás alapvetően közegészségügyi és környezetvédelmi követelményeket kielégítő közszolgáltatás. A hulladékgazdálkodásról szóló 2000. évi XLIII. törvény már az Európai Közösség jogszabályaival összeegyeztethető módon szabályozza a hulladékgazdálkodás témakörét, de sajnálatos módon a végrehajtásra vonatkozó jogszabályok többsége még nem jelent meg. A törvény értelmében a települési szilárd hulladékkezelési közszolgáltatást minden településen legkésőbb 2003. január 1-jéig meg kell szervezni. Az Országos Hulladékgazdálkodási Tervet az Országgyűlésnek kell elfogadnia, és az ezen alapuló helyi hulladékgazdálkodási terveknek tartalmazniuk kell a biológiailag lebomló szervesanyag-tartalom csökkentését.

Az Országos Hulladékgazdálkodási Terv, illetve a területi és települési hulladékgazdálkodási tervek még nem készültek el, viszont a Nemzeti Környezetvédelmi Program második tervezési időszakára (2003-2008) vonatkozó koncepciót a 1117/2001. (X. 19.) Korm. határozat jóváhagyta, ami alapján várható, hogy még 2002-ben az Országgyűlés elé kerülhet jóváhagyásra a kidolgozott program, amelybe beillesztendő az Országos Hulladékgazdálkodási Terv, illetve az arra alapozott Hulladékgazdálkodási Akcióprogram.

KÖZMŰ ALAPESETI PROJEKTEK

Az alapeset értelmezésnek megfelelően a várhatóan 2012-ig olimpiától függetlenül befejeződő beruházások:

- központi szennyvíztisztító telep és kapcsolódó beruházások
- dél-budai szennyvíztisztító telep és kapcsolódó beruházások
- Budapest csatorna főhálózati fejlesztése
- Budapest csatorna mellékhlózati fejlesztése
- a hulladékhasznosító mű rekonstrukciója

A fenti felsorolásban nem szereplő, de e fejezet részben megemlített közmű és hulladékgazdálkodási feladatok a már korábban deklarált „alapeset” definícióba szigorúan nem tartoznak bele. Jelentőségüknél fogva azonban áttekintésüket mellőzhetetlennek tartottuk.

10.4.2 KÖRNYEZETVÉDELEM

Az e fejezetben felsorolt programok, tervezett feladatok áttekintését annak ellenére mellőzhetetlennek tartottuk, hogy azok a szorosan vett „alapeset”-nek nem részei, mivel nem alapvető feltétele az Olimpiai Játékok megrendezésének. Természetesen ez nem jelenti azt, hogy ezen programok megvalósítása halasztható lenne, vagy hátrányt szenvedhetne. Ezen programoknak szerepelniük kell – már csak részben nemzetközi megállapodásban rögzített voltuk miatt is – egy kimunkált Nemzeti Fejlesztési Tervben.

Környezetvédelmi szempontból áttekintettük a jelenleg érvényben lévő környezetvédelmi programok által elfogadott intézkedéseket, beruházásokat. Az egész országra vonatkozóan a *Nemzeti Környezetvédelmi Program (NKP)*, az EU követelmények teljesítését koordináló *Közösségi Vívmányok Átvételének Nemzeti Programja (ANP)* környezetvédelmi vonatkozásai, a fővárost tekintve pedig a *Budapest Főváros Környezetvédelmi Programja (FKP)* az irányadó.

NEMZETI KÖRNYEZETVÉDELMI PROGRAM (NKP)

Az 1995 óta hatévente megújuló Nemzeti Környezetvédelmi Program magában foglalja az uniós integrációval kapcsolatos környezetpolitikai stratégiák célkitűzéseit, az EU elvárásait és a futó programokat. Bemutatja az ország környezeti állapotát és a 6 év alatt elérni kívánt célállapotot, ennek eléréséhez szükséges eszközöket és a beavatkozások kulcsterületeit. Az NKP alapelvei megfelelnek az EU környezetpolitikai elveinek, sőt bizonyos tekintetben – pl. a példamutatás elvével – túlmutat rajtuk.

A program egyre nagyobb szerepet szán a környezetvédelem gazdasági szabályzóinak, fokozatosan növelni kívánja a környezetvédelmi kiadásoknak a hazai nemzeti össztermékhez (GDP) viszonyított arányát: míg 1997-ban ez 1,5 % volt, 2002 végére elérheti a 3%-ot, 2005-re 2,4–2,8%-ot. A gazdasági szabályzók beépítése a környezetvédelmi feladatok megvalósulásának esélyeit javítja.

EU ELVÁRÁSOK

Az Európai Unió és Magyarország közötti a környezetvédelemmel kapcsolatos csatlakozási tárgyalások 2001. június 1-én ideiglenesen lezárultak. A tárgyalások lezártaival a magyar kormány nemzetközi kötelezettséget vállalt arra, hogy a közösség által támogatott feladatokat rövid és középtávon teljesíti, azaz a magyar környezetvédelem jogszabályi, intézményi és gazdasági feltételeit az élen járó európai országokban elfogadott szinthez igazítja.

Átmeneti mentességeket a legnagyobb költségkihatással járó, a lakosságra és az önkormányzatokra jelentős terhet jelentő jogszabályok esetén kért. A mentességi kérelem a csomagolóanyagokról és csomagolási hulladékokról, a települési szennyvíztisztításról, a nagy tüzelőberendezések kibocsátásairól és a veszélyes hulladékok égetéséről szóló irányelvek átvételét és teljesítését érinti. A határidők közül egyedül a települési szennyvíztisztítás teljes körű rendezése nyúlik át az olimpia utáni időszakra, azaz 2015-re.

A KÖZÖSSÉGI VÍVMÁNYOK ÁTVÉTELÉNEK NEMZETI PROGRAMJA (ANP) KÖRNYEZETVÉDELMI VONATKOZÁSAI

A program a 2000–2003 közötti időszakra tartalmazza a közösségi jogszabályok átvételének ütemezését, költségkihatásait és forrásigényét. A jogharmonizáció 2002 elejéig többé-kevésbé megvalósult, a jogérvényesítéshez szükséges környezetvédelmi intézményfejlesztéssel együtt. Az elfogadott harmonizációs jogszabályok a következők: a környezeti hatásvizsgálati, vízügyi, hulladékgazdálkodási, az ipari szennyezés-ellenőrzési és kockázatkezelési, a vegyi anyagokra vonatkozó, a sugárzás elleni védekezésről szóló, a hulladékgazdálkodási, valamint a zaj- és rezgésvédelmi jogszabályok. Magyarország a levegőtisztaság-védelem, a hulladékgazdálkodás, a vízminőség-védelem és az ipari szennyezések tekintetében elkészítette a szükséges implementációs terveket is.

A program biztosítani kívánja a csatlakozási feltételeket javító, illetve a csatlakozás utáni feladatok megvalósítását segítő PHARE és ISPA támogatások maximális igénybevételének hazai feltételeit. A jelenleg futó PHARE támogatások a levegő- és víztisztaság-védelem, az ipari kockázatkezelés és a hulladékgazdálkodás területét érintik, az ISPA támogatások a hulladékgazdálkodási, a vízminőség-védelmi és a zaj- és rezgésvédelmi beruházásokra fordítódnak. A mezőgazdaság szerkezetváltását és a vidékfejlesztést segítő SAPARD programnak is vannak környezetvédelmi vonatkozásai, a jelenleg futó támogatások a vízminőség-védelmi beruházásokat érintik.

A fentiekből következik, hogy az esetleges Olimpiai Játékok idejére – a települési szennyvíztisztítással kapcsolatos feladatokon kívül, amelyre 2015-ig kért halasztást – Magyarország teljesíteni fogja a csatlakozás feltételeként szabott uniós elvárásokat, a papírforma szerint hazánk várhatóan eléri az EU által megkívánt környezeti állapotot.

BUDAPEST FŐVÁROS KÖRNYEZETVÉDELMI PROGRAMJA (FKP)

A főváros 2002-ben elfogadott környezetvédelmi program végrehajtását szolgáló Intézkedési terv két üteme tartalmazza a 2012-ig végrehajtandó környezetvédelmi beruházásokat. Az Intézkedési terv két részből áll, az I. rész időintervalluma 2002–2007, a II. részé 2007 utánra szól. Ez utóbbihoz már nem rendeltek költségeket.

A környezetvédelmi program stratégiai alapja, hogy a kibővített belváros térségében a környezetterhelést csökkentő azonnali és folyamatos beavatkozások szükségesek. A történelmi belvárosban rehabilitációs jellegű fejlesztésekre, a városközpont lakóterületi újjáélesztése érdekében a környezetminőség javítására van szükség. Ennek érdekében megkezdődött és vélhetően 2012-ig részben be is fog fejeződni a közlekedési rendszer környezettudatos fejlesztése (elkerülő utak, gyorsvasúthálózat, P+R parkolók, elővárosi vasutak, tömegközlekedési hálózatok fejlesztése, gyalogos övezetek növelése, kerékpárutak).

A terv a beütemezett zöldfelület rekonstrukciókkal (Városligeti tó, Orczy kert, Fasorok), új zöldfelületek kialakításával (csepeli közpark, Felvonulási tér), erdősítésekkel, valamint élőhely rekonstrukciókkal a biológiailag aktív felületek növelésével és minőségi javításával kíván hozzájárulni a városi élet minőségének javításához.

A zaj- és rezgésvédelmi beruházások terén az M3-as autópálya, a főutak utólagos zajvédelme, zajvédelmi célú erdősítések, épületek zajvédelme, a szolgáltatató és iparterületek zajkibocsátásának szabályozása tervezett. A közlekedési beruházások számbavétele során az „alapesetnek” tekintett beruházások költségösszetevői között kerültek számbavételre azok zaj- és rezgésvédelmi költségei.

A talajminőség javítását célzó beruházások az elszennyeződött talajú térségek kármentesítését, a szennyezések felszámolását célozzák. A városrehabilitáció nincs ütemezve, és költségek is csak a 2002-es évre vannak hozzárendelve, ezért a megvalósulás nem része az alapesetnek. Talajvízminőség-védelmi szempontból az alapesetet a szennyvízkezeléshez kapcsolódó, az adott fejezetben felsorolt beruházások adják.

A Főváros környezetvédelmi programjából – nem alapeseti projektek

A környezetvédelmi program stratégiai alapjai	Az érintett ágazatok, valamint az intézkedési terv elemei az időtáv megjelölésével	Az érintett ágazatok, valamint az Intézkedési terv II. részének elemei (2007 után)
<p>Légszennyezés: A kibővített belváros térségében a környezetterhelést - a levegőszennyezettséget – csökkentő, azonnali és folyamatos beavatkozások szükségesek. A történelmi belvárosban rehabilitációs jellegű fejlesztésekre, a városközpont lakóterületi újjáélesztése érdekében a környezetminőség javítására van szükség. A város még be nem épített, városökológiai szempontból létfontosságú, zöld gyűrűnek nevezett térségébe tartozó területeken az építés korlátozása, nagy kiterjedésű, összefüggő területek létrehozása.</p> <p>Stratégiaiilag kiemelt feladatok: Közlekedési rendszer környezettudatos fejlesztése Biológiaiilag aktív felületek növelése Közterületek tisztaságának fokozása (portalanítás)</p>	<p>Érintett ágazatok: Közlekedés Zöldfelület gazdálkodás Köztisztaság</p> <p>Közlekedés Belső városrészek átmenő forgalmának enyhítése: Kvassay út, Dél-Budai tehermentesítő, Körvasútsor I. ütem, Nagy Lajos kir. útja, Ipartelepi feltáró 2011 P+R parkolók 2005 Kerékpáros közlekedés 2011 Forgalomirányítás fejlesztése 2006</p> <p>Zöldfelület gazdálkodás Rekonstrukciók 2005 Városligeti tó 2002 Orczy-kert 2004 Csepeli közpark 2009 Felvonulási tér fásítás 2002 Fasor felújítás, telepítés 2005 Erdősítés 2005 Természetvédelmi területeken élőhely rekonstrukció 2005</p> <p>Hulladékgyazdálkodás Rákospalotai szeméttégető mű korszerűsítése 2004 Dunakeszi lerakó korszerűsítés 2003 Hulladékudvarok, szelektív gyűjtő helyek, állomások stb. 2004-2008 Illemhelyek működtetése 2002 folyamatosan Köztisztaság 2002 folyamatosan</p>	<p>Közlekedés Gyorsvasúti hálózat fejlesztése 4. sz. metró É–D. regionális gerincvonal Elővárosi vasutak P+R-parkolók M0 pesti szakasza, át Budakalásznál, M5 hiányzó szakasza É-Dunahíd Ipartelepi körút Csepeli gerincút Budai alsórakpart 4 nyomúsítása Tömegközlekedési hálózatok fejlesztése (1-es, 44-es, 3-as villamosok) Járművek korszerűsítése Moszkva tér átépítése Forgalomcsillapított és gyalogos övezetek növelése Földutak burkolása</p> <p>Zöldfelület gazdálkodás Zöldfelületi struktúraterv kidolgozása Zöldfelület-fejlesztési területek elővásárlási jog szerinti megszerzése Kisvízfolyások és környezetük revitalizációja Új fővárosi zöldfelületi kataszter készítése Természetvédelmi területek élőhely-rekonstrukciója</p> <p>Levegőtisztaság-védelem Városklimatológiai vizsgálatok</p>

A környezetvédelmi program stratégiai alapjai	Az érintett ágazatok valamint az intézkedési terv elemei az időtáv megjelölésével	Az érintett ágazatok valamint az Intézkedési terv II. részének elemei (2007 után)
<p>Zaj- és rezgésterhelés</p> <p>A kibővített belváros térségében a környezetterhelést – a zaj- és rezgésterhelést – csökkentő, azonnali és folyamatos beavatkozások szükségesek.</p> <p>Stratégiaileg kiemelt feladatok:</p> <p>Közlekedési rendszer környezettudatos fejlesztése, Biológiaiailag aktív felületek növelése</p>	<p>Érintett ágazatok:</p> <p>Közlekedés Zöldfelület gazdálkodás Zaj-rezgésvédelem M3 autópálya zajvédő fal 2002 Főutak utólagos zajvédelme 2005 Zöldfelület gazdálkodás Fasor felújítás, telepítés 2005 Erdősítés 2005</p>	<p>Zaj – és rezgésvédelem</p> <p>Főutak utólagos zajvédelmének megvalósítása Épületek zajvédelme Fővárosi zajrendelet és zajtérkép készítése Ipari parkok, összefüggő iparterület zajkibocsátásának szabályozása Lásd még a légszennyezésnél a közlekedési javaslatokat</p>
<p>Talajszennyezés</p> <p>Az elszenyeződött talajú térségek kármentesítése, az öröklött környezeti károk mielőbbi felszámolása.</p> <p>Szorgalmazni kell a volt ipari területek korszerű munkahelyi-, gazdasági-kereskedelmi- és szolgáltatási területekké való fokozatos átalakulását</p> <p>Stratégiaileg kiemelt feladatok:</p> <p>Komplex hulladékgazdálkodás, Városrendezés</p>	<p>Érintett ágazatok:</p> <p>Közmű, ezen belül is a szennyvízgyártás Köztisztaság, hulladékgazdálkodás Városrehabilitáció támogatása 2002</p>	<p>Városrehabilitáció</p> <p>Barnamezős beruházások támogatása</p> <p>Hulladékgazdálkodás</p> <p>Illegális hulladéklerakás megakadályozása közterületeken Szelektív hulladékgyűjtés Kutyaürülék szennyezésének csökkentése Salak- és építési hulladék hasznosítása</p>
<p>Vízminőség, szennyvízkezelés</p> <p>Szennyvíztisztítók számának, kapacitásának és hatásfokának növelése</p> <p>Stratégiaileg kiemelt feladatok:</p> <p>Szennyvíztisztítás mértékének jelentős emelése</p>	<p>Érintett ágazatok:</p> <p>Közmű, ezen belül is a szennyvízgyártás</p> <p>Csatornázás</p> <p>Főgyűjtők, átemelők és mentesítő csatornák építése 2002-2008 Dél-budai szennyvíz főgyűjtő II ütem 2005-2010 Szennyvíztisztító telepek építése és bővítése (É-Bp. II. ütem, Dél-budai telep megépítése, Központi szennyvíztisztító telep megépítése) 2002-2010</p>	<p>Közművek</p> <p>Hidrogeológiai védőidomok pontos lehatárolása Vízbázisok térségének csatornázása, mezőgazdasági szerkezetváltása Csatornázás Csapadékvízrel való gazdálkodás elterjesztése Szennyvíziszap kezelés</p>

A környezetvédelmi program stratégiai alapjai	Az érintett ágazatok valamint az intézkedési terv elemei az időtáv megjelölésével	Az érintett ágazatok valamint az Intézkedési terv II. részének elemei (2007 után)
<p>Táj-, természetvédelem, zöldfelület</p> <p>A város még be nem épített, városökológiai szempontból létfontosságú, zöld gyűrűnek nevezett térségébe tartozó területeken az építés korlátozása, nagy kiterjedésű, összefüggő területek létrehozása.</p> <p>Stratégiai kiemelt feladatok:</p> <p>Biológiai aktív felületek növelése,</p>	<p>Érintett ágazatok:</p> <p>Zöldfelület gazdálkodás</p> <p>Zöldfelület gazdálkodás</p> <p>Rekonstrukciók 2005</p> <p>Városligeti tó 2002</p> <p>Orczy-kert 2004</p> <p>Csepeli közpark 2009</p> <p>Felvonulási tér fásítás 2002</p> <p>Fasor felújítás, telepítés 2005</p> <p>Erdősítés 2005</p> <p>Természetvédelmi területeken élőhely rekonstrukció 2005</p>	<p>Táj-, zöldfelület és természetvédelem</p> <p>Természetvédelmi területek rekonstrukciója</p> <p>BVKSZ által védett fasorok vizsgálata</p> <p>Védett területek tulajdonjogának rendezése</p> <p>Természetvédelmi monitoring</p> <p>Természetvédelmi területek rekreációs célú használata</p>

A táblázat jól mutatja, hogy minden olyan lényeges pont szerepel a főváros környezetvédelmi programjának I. és II. szakaszában, amely a városi élet minőségének javításához szükséges. **Hangsúlyozni kell, hogy ezek azonban nem képezik az olimpia alapeseti projektjeit.**

10.4.3 VÁROSREHABILITÁCIÓ

A már többször hivatkozott definíció szerint ugyancsak nem az alapeseti költségek közé tartozik, de feltétlenül számolnunk kell egyfajta város-rehabilitációs költséggel is. Az olimpiára látogatók (különösen a nézők) idejük egy jelentős részét a várossal való ismerkedéssel fogják eltölteni. Az olimpia megrendezésével kapcsolatos ország-reklám értékét jelentősen csökkentené, ha a látogatókban a város egyik-másik műszakilag jelentősen erodált részének képe is megmaradna. Mindenképpen indokolt tehát egy olyan általános város-rehabilitációs program megvalósítása, mely legalább a város várhatóan sűrűbben látogatott részének az arculatát teszi vonzóbbá az idelátogatók számára. Budapest, mint az olimpia rendezője, a vendéglátó szerepében arra is fel kell, hogy készüljön, hogy vendégei számára előnyös oldalát mutathassa be. Ez mindhárom scenárió esetében fontos, de különösen fontos a második esetében, amelyben is a versenyek tervezett helyszínei a jelenleg műszakilag legerodáltabb környezetben lesznek.

A város vagy annak jelentősebb városrészei rehabilitációjára egységes programot még soha sem dolgoztak ki, így az ezzel kapcsolatos költségek is csak közelítő becslésként értelmezhetők. Egy ilyen program megvalósításának költségeit egyes szakértők 1000–1500, mások akár 6000 milliárd forintra becsülik. Saját becsléseink térbeli alapját a Róbert Károly körút – Hungária körút – Könyves Kálmán körút – Duna által bezárt terület képezte. Részben azért, mert ez a térség hozzávetőlegesen lefedi a második scenárióban bemutatott területet, részben pedig azért, mert a másik két scenárió esetében is ez a terület az, amely a látogatók szempontjából várhatóan a legfrekvenciáltabb lesz. A rehabilitációnak csak a legszükségesebb, a csak a beépített ingatlanokra és a közterületekre terjedő feladatai költségének nagyságrendje becsléseink szerint várhatóan meg fogja közelíteni az 1000 milliárd forintot. Természetesen abban az esetben, ha a rehabilitációs program csak az épületek homlokzatára (és esetleg a közterületekre) korlátozódna, ami az 1980-as évek „vonalszerű tatarozásainak” (Rákóczi út, Nagykörút) a tapasztalatai alapján kerülendő volna, a költségek várhatóan a 100 milliárd forintos nagyságrend körül maradnának.

A rendezvények helyszínének közvetlen környékén végképp nélkülözhetetlen a város arculatának javítása. Ugyancsak figyelembe kell venni azt, hogy a versenyek időpontján túl az idelátogatók jelentős része fogja idejét a városban, a város megismerésével tölteni, ezért a város legkirívóbban tönkrement épületeinek bizonyos szintű rekonstrukciója szintén elkerülhetetlen. Becsléseink szerint ennek költségvonzata – figyelembe véve a rehabilitációba vont terület lényeges csökkenését – így is legalább a teljes volumen mintegy 10%-ára tehető.

VÁROSREHABILITÁCIÓS ALAPESETI PROJEKT

A fenti indokokra tekintettel alapesetként részleges (minimális) városrehabilitációs projekttel **(125 milliárd Ft)** kalkuláltunk. Ez scenáriótól független alapeseti projekt.