

FÜGGELÉK

KOMÁROM TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI KONCEPCIÓ és INTEGRÁLT TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI STRATÉGIA DOKUMENTÁCIÓHOZ

Írta – Szerkesztette: Németh Iván TT/É1 08-0067 – OeTU Kft.



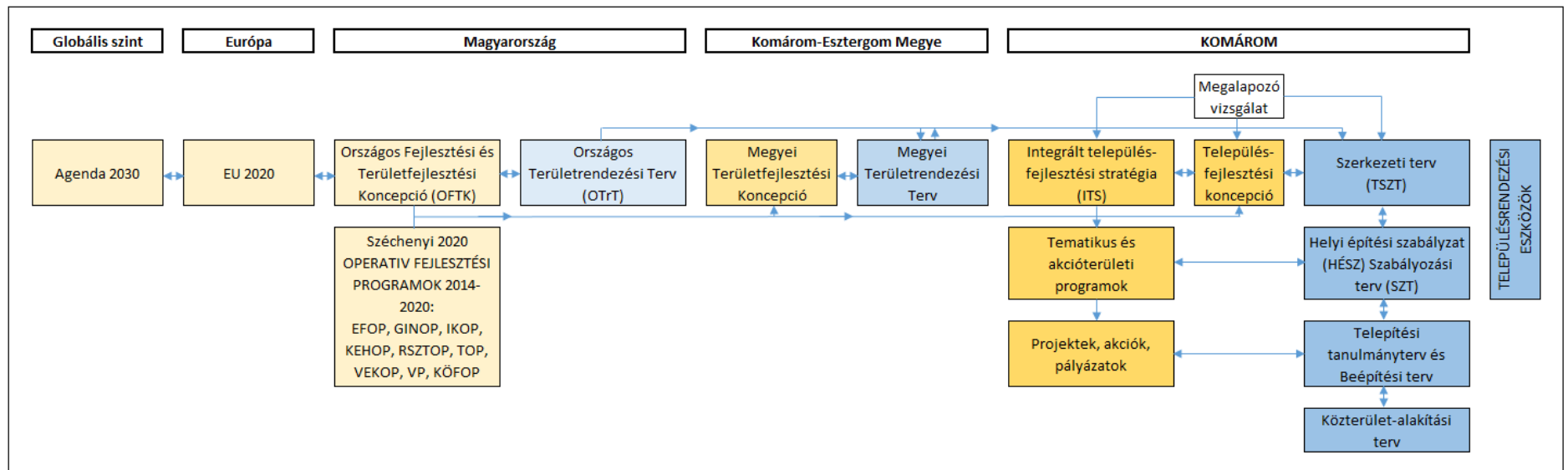
TARTALOMJEGYZÉK

TARTALOMJEGYZÉK	2
BEVEZETÉS	2
1. Függelék: A településfejlesztés és rendezés dokumentumainak rendszere	3
2. Függelék: A fenntartható fejlődésről	4
3. Függelék: Az „okos város”-ról	5
4. Függelék: Forrástérkép	8
EFOP - EMBERI ERŐFORRÁS FEJLESZTÉSI OPERATÍV PROGRAM	10
GINOP - GAZDASÁGFEJLESZTÉSI ÉS INNOVÁCIÓS OPERATÍV PROGRAM....	10
IKOP - INTEGRÁLT KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI OPERATÍV PROGRAM	11
KEHOP - KÖRNYEZETI ÉS ENERGIAHATÉKONYSÁGI OPERATÍV PROGRAM ...	11
KÖFOP - KÖZIGAZGATÁS – ÉS KÖZSZOLGÁLTATÁSFEJLESZTÉSI OPERATÍV PROGRAM.....	11
TOP - TERÜLET ÉS TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI OPERATÍV PROGRAM	12
5. Függelék: A szocializmus épített „örökségének” rendbetétele	13
6. Függelék: Javaslat az útépítési, útfelújítási feladatok sorolására	18
RÖVIDÍTÉSEK JEGYZÉKE	19
HIVATKOZOTT JOGSZABÁLYOK JEGYZÉKE	20
FELHASZNÁLT FORRÁSOK, DOKUMENTUMOK.....	21

BEVEZETÉS

Ez a füzet a többi dokumentumban hivatkozás szerűen szereplő témákhoz nyújt részletesebb információkat, és itt soroljuk fel a teljes dokumentációban használt rövidítéseket illetve a felhasznált forrásokat, dokumentumokat is.

1. Függelék: A településfejlesztés és rendezés dokumentumainak rendszere



1. ábra: Az ábrán a területi szintekhez vannak hozzárendelve a fejlesztési (sárgás színű) és rendezési (kék színű) dokumentumok. Az alacsonyabb szintű fejlesztési dokumentumok a magasabb szintű intézményektől a magasabb szintnek is megfelelő fejlesztésekhez tudnak támogatásokat, forrásokat kapni. Az alacsonyabb szintű rendezési dokumentumoknak nem lehet a magasabb szintűvel ellentétes tartalma.

2. Függelék: A fenntartható fejlődésről¹

Saját környezetünkben is tapasztaljuk a világ változásainak felgyorsulását; vállalatok eltűnését, születését és hihetetlenül gyors fejlődését; a mobilitás lét-szükségletté válását(?), s vele a járműforgalom növekedését; a környezeti, klimatikus viszonyaink érezhető változásait; a város gyors alakulásait, épülését és leépülését; a minőség és a talmi közötti választék kiszélesedését; a társadalom éles határvonalak mentén történő tagolódását; az érdekek kérelhetetlen küzdelmét; itt a gyerekek elfogyását az iskolákból, másutt a túlnépesedést; az információ forradalmát.

A fenntarthatóság életünk egyik alapvető problémájává vált; a személyes életünk – egészségünk fenntartása, a munkahelyünk fenntartása, a jólétünk fenntartása, a családjunk fenntartása, a gyerekeink életlehetőségeinek, egészségének, tanulási lehetőségeinek fenntartása, a velünk azonos célokért dolgozó baráti-, vállalkozáson-, munkahelyen belüli közösség fenntartása, és sorolhatnánk tovább a városrésznket, a városunkat, a környéket egészen a globális kérdésekig. Természetesen alapvető emberi törekvésünk, hogy ne csak egy elért szintet tartsuk meg, hanem növeljük is jólétünket, a minőséget az előbbi vonatkoztatási rendszerek lehetőleg mindegyikében.

A városfejlesztési koncepció feladata olyan döntések meghozatala, melyek végrehajtása a város, mint vonatkoztatási rendszer fenntarthatóságát, lakói jólétének növelését segíti. Az önkormányzat; a város menedzsere is megtapasztalta a források szűkösségét, az érdekek, problémák sokféleségét. A fenntarthatóság nem elvi kérdés; napi probléma az iskolák működtetése, a tömegközlekedés működtetése, az utak javítása, a város takarítása, a lakosság művelése, szórakoztatása, egészségének biztosítása. Ma a társadalmi béke fenntartása mindennapos biztonságunk alapja; az energiatakarékosság nem környezetvédők hobbija, hanem a megfizethetőség hosszútávon egyetlen lehetősége; a tömegközlekedés és az egyéni közlekedés optimális arányának megtalálása nem elvont tudományos kérdés, hanem a városban belüli mobilitás fenntartásának kulcsa.

Minden indokolja tehát, hogy **a fenntarthatóság a városfejlesztési döntések meghozatalakor a legalapvetőbb kritérium** legyen. **Nem nélkülözhető a** döntések, döntési alternatívák mérlegelésénél a város közösségét összetartó **szo-**

lidaritás, a változások terheinek és előnyeinek egyenlő, vagy legalább igazságos elosztása, legyen szó akár szomszédos telkekről, tömbökről, városrészekről, vagy településekről.

A fenntartható városfejlődés mindent átfogó tervezési megközelítést igényel. A kulcs a fenntartható fejlődés **három pillére – a környezeti-, társadalmi - kulturális- és gazdasági fejlődés** – kiegyensúlyozott figyelembe vétele.

Alapvető fontosságú az is, hogy a fenntartható fejlődés tényezőit ne egymástól függetlenül, hanem hálózatként használjuk, hiszen a társadalom, a történelmileg kialakult termelési módok és a természet erős kölcsönhatása miatt a három pillér nem is kezelhető egymástól függetlenül. Az urbanisztika, a településtervezés törekvéseinek központjában a fenntarthatóság biztosítása áll. A fenntartható településfejlődés három pillérének a következő bekezdésekben való rövid meghatározása abban segíthet, hogy terveink „fenntarthatóságot” lemérjük, megítéljük.

A fenntartható városfejlődés **ökológiai síkon** elsősorban a hosszú távú; generációkon átívelő gondolkodás alapján álló döntéseket jelent; a fogyasztás olyan szintjét, mely hosszú távon is biztosítható; a kibocsátásaink, az elhasznált forrásoknak (pl.: üzemanyag, építőanyagok, építésre szánt területek, stb.) a természet és ember által meghatározott rendszer körforgásaiba való biztonságos visszavezetését. Ezeknek a céloknak való megfelelés érdekében fenntartható szintre kell csökkenteni az elsődleges források elhasználását; a termőföldek beépítését, a nyersanyagok fogyasztását; csökkenteni kell az emberi eredetű, üvegházhatást okozó gázok és a hulladék kibocsátását, és védeni kell az emberi egészséget – például a zajtól, a balesetektől.

A fenntartható fejlődés a **társadalmi-kulturális síkon** az emberek alapvető igényeinek a kielégítését, a rászoruló emberek segítségét, a mentális jólétet, a közösségi értékek megőrzését, a jó kormányzást (demokratikus döntéshozatalt, a döntés előkészítésben való közösségi részvételt, a konszenzusra való törekvést) és a közönség fenntartható fejlődés melletti elkötelezettségét jelenti.

A **gazdasági síkon** a fenntartható fejlődés olyan diverzifikált, a válságoknak ellenálló helyi gazdaságot jelent, melynek magas a termelékenysége és az innovációs szintje. Az innováció előfeltétele a minőségi oktatás, a kutatás és fejlesztés és az erős kis- és középvállalkozások, valamint a fenntartható fejlődés melletti elkötelezettség.

¹ A tervező korábbi, Győr fejlesztési koncepciójához készített írása alapján

3. Függelék: Az „okos város”²-ről

A mai gazdasági rendszer eredményességének alapja a folyamatos növekedés. Bár úgy tűnik, nincs fejlődés növekedés nélkül, mégis a növekedés okozta hátrányoknak sincs se szeri, se száma. (környezeti károk, élővilág pusztulása, társadalmi feszültségek, ...)

A „smart growth”; magyarul „**okos növekedés**” gondolata a 70-es évektől foglalkoztatja a területi tervezéssel foglalkozó szakembereket; tudnak-e a települések úgy fejlődni, hogy az életkörülmények ne romoljanak. Az „okos növekedés” alapelveit 1991-ben az úgy nevezett „Ahwahnee Principles” (Ahwahnee Elvek) című dokumentumban rögzítették, melyet széles körben alkalmaznak a fenntartható településfejlesztési tervek kimunkálása során.

Az okos növekedés általánosan elfogadott 10 alapelve:

1. Vegyes területhasználat
2. Kihasználni a kompakt épülettervezés előnyeit
3. Sokszínű lakáskínálat tervezése
4. Gyalogos szomszédsági egységek tervezése
5. A hely adottságaira érzékeny, attraktív közösségek támogatása
6. A szabad tér és a természet szépségeinek megőrzése
7. A fejlesztések a meglévő, beépített területeken folyjanak
8. Sokféle közlekedési módot kell kínálni
9. A fejlesztési döntéseket átláthatóan, becsületesen és költségtakarékosan kell meghozni
10. A közösség és az érintettek együttműködésének támogatása

A nagy laksűrűségű, kompakt beépítések³ kritikusai szerint nem mindenütt hozták meg az elvárt eredményt; a népesség sűrűsödése esetén sem sikerült mindenütt a tömegközlekedésre áttérni az utazásokat, nőtt az egyéni gépjárművekkel megtett utak száma is. (Pl.: Portland, Oregon, USA)

Az előzőkhöz hasonló elveken alapul az „**okos város**” gondolat is, de elsősorban az infokommunikációs technológiáknak a város működésébe való integrálásával akar eredményeket elérni.

² Az Okos város az angol Smart city szakmai körökben leggyakrabban használt fordítása. A smart ugyanakkor egy kicsit mást jelent, mint az okos a magyar nyelvben; nemcsak „vele született” adottság, hanem olyan tulajdonság, amely a kedvező adottságok tudatos kihasználását, érvényesítését is jelenti.

Az EU egy sor programot indított 2010-ben annak érdekében, hogy az infokommunikációs technológiák hozzájáruljanak a közszolgáltatások és az életminőség javításához.

A programok eredményeképpen számos olyan dokumentum készült, melyek támogatják az okos város tervezési metodikát. (pl. 1. táblázat)

1. táblázat: Prioritások- és programok az okos városok és községek európai innovációs partnerségének tervezési kézikönyvéből

Fenntartható mobilitás	
1	„tisztá” energiával működtetni a járműveket és az infrastruktúrát
2	erősíteni az ajtó-tól-ajtó-ig tartó multimodalitást
3	támogatni a logisztikai rendszerek hatékonyságának javítását
4	a nyilvános adatforrások használata a városi szállítási rendszer intelligenciájának növeléséhez (pl.: Uber)
5	egyéni útvonal tervezés és jegyvásárlás lehetővé tétele a hatékony és energiatakarékos közlekedés érdekében
6	fenntartható és integrált mobilitás tervezés (a SUMP; az európai mobilitás tervezési koncepció alapján)
7	biztosítani a lakóterületeken a közösségi közlekedési eszközöket, illetve az osztott eszközhasználatot (pl. carsharing)
Körzetek és az épített környezet	
1	0 energia fogyasztású körzetek és épületek tervezését segítő eszköz-készletek fejlesztése
2	auditálási eszközök fejlesztése
3	az energiahatékonyság monitorozására alkalmas eszközök fejlesztése
4	a városrégiók szintjén az energia management és kereskedelem eszközeinek fejlesztése
5	„Zöld Hálózat”-ok alapítása az érintettek energia hatékonysági elkötelezettségének növelésére
6	okos anyagok és megoldások a közösségi és háztartási infrastruktúrákhoz
7	nagy léptékű 0 energiájú fejlesztések
Integrált infrastruktúrák	

³ Kompakt városfejlesztés, kompakt beépítések – a „kompakt” a kortárs urbanisztika szakmai nyelvében gyakran használt jelző; jelentése a város olyan intenzitású használata és olyan területfelhasználási szerkezete, amely fenntartható társadalmi költségekkel teszi lehetővé a város számára a modern infrastruktúrák magas színvonalú működtetését, a környezetterhelésnek a lehetséges minimumra csökkentését. A gyakorlatban ez az intenzitás városokban a 0,5-ös vagy nagyobb tényleges telekkihasználat.

1	sokfunkciós, energiatakarékos, hosszú életű közvilágítási oszlopok
2	település információs platformok
3	osztott használatú infrastruktúra tervezés
4	az energia lánc átalakítása; a fogyasztó, mint kulcsszereplő bekapcsolása a kétirányú energia láncba
5	mobil IT alapú közlekedés menedzsment
6	intelligens, real time multimodális közlekedési megoldások
7	közlekedési menedzsment rendszerbe kapcsolt parkolási rendszerek
8	P2P közlekedési információ
9	hulladék hő hasznosítás
10	krízis és baleset tűrő rugalmas rendszerek
11	intelligens hulladékgyűjtő edények
Lakosság a központban	
1	a lakossággal folytatott kommunikáció javítása a közszolgáltatások javítása érdekében
2	a szociális hálózatok használata a köztisztviselők és a lakosság közötti kapcsolat javítására
3	a lakónegyedek, -körzetek közötti verseny ösztönzése
4	a digitális kezdeményezésekhez való hozzáférés biztosítása
5	valós és digitális platformok létrehozása egyes érdekcsoportok részére az események visszacsatolásának biztosítására
6	téma specifikus platformok létrehozása aktuális témák megvitatására
7	közösségi kezdeményezések megvalósításának segítése
8	szennyező fizess akció a közösségi érdek érvényesíthetőségének bizonyítására
9	látvány technikák alkalmazása a lakosoknak a településtervezésbe való bekapcsolása érdekében
Szakpolitikák és szabályozás	
1	okos város stratégiai és megvalósítási terv
2	innovációs zónák kialakítása az új modellek tesztelésére
3	új szerű finanszírozási modellek az infrastruktúra fejlesztések finanszírozására
4	az EU-s és nemzeti politikák célzott elemzése; hogyan tudják segíteni a helyi okos város fejlesztési politikákat
5	speciális szakértői hálózatok létrehozása az okos város koncepció különböző aspektusaihoz új gondolatok generálására
6	az aktuális fejlesztési koncepció alkalmazási vizsgálata; milyen a területi hierarchia magasabb szintjén lévő akciókhoz kapcsolódó innovációs tartalma
7	a szabályozási folyamatok javítása

8	„áramvonalas szabályozás” új kezdeményezések kifejlesztésének segítésére
Integrált tervezés és menedzsment	
1	okos tervezés fórum a holisztikus tervezési megközelítés minden érintett számára való elérhetősége érdekében
2	a tervezés és menedzsment adatellátásának biztosítása
3	szimulációs és tervezési modellek használata
4	energia térkép az energiatermelés és fogyasztás helyzetének bemutatására
5	város-kommunikáció; lakosságon belül és lakosság önkormányzat között
Tudás megosztás	
1	szektorokon átnyúló csere; civil szervezetek és vállalkozások között
2	kapacitás építési technikai segítség; anyagi eszközök biztosítása ahhoz, hogy a városi adminisztrációban minden szinten használják az okos megoldásokat
3	tudás brókerek; az ismeretek áramlásának elősegítésére
4	készletlisták; felkészülés a smart city tudás, alkalmazások átvételére
5	kétoldalú polgármester találkozók; a jó gyakorlat átvételére speciális területeken
6	tanulmányutak, mentorálás; a települések közötti tudásátvitel segítésére
7	webes eszközök fejlesztése a települési alkalmazottak, fejlesztők és vállalkozások részére az új gondolatok és megoldások terjesztésére
8	települési tanácsadó testületek
Alapok, teljesítmény indikátorok, mérés	
A települések egységes értékelését segítő adatgyűjtésre sok törekvés van (pl.: Global City Indicators Facility (GCIF), European Reference Framework for Sustainable Cities) de a körülmények egyedisége miatt az adatok alapján történő objektív osztályozás nem megoldott.	
1	európai okos város indikátor keretrendszer
2	a közös indikátorok kifejlesztését célzó aktivitások
3	mérési standardok, különösen a energia, mobilitás és IKT területen
4	okos város versenyek és díjak az ilyen típusú elkötelezettség elmélyítése érdekében
5	az okos város adatgyűjtés fenntartását célzó üzleti modell kidolgozása
Adatnyilvánosság	
1	adatnyilvánosságra vonatkozó igény felkeltése
2	a dinamikus adatellátás érdekében az adatbirtokosok együttműködése, on-line adatelérés független szolgáltatási lehetőségekkel

3	energia hatékonysági területi adatok előállítása (pl. infravörös kamerázás)
4	a társadalmi környezetre vonatkozó indikátorok kidolgozása a települési döntéshozási folyamatok elősegítésére (pl. az okos épület és közlekedési projektek adatellátásához, illetve az egyéni döntéshozatal javításának segítésére)
5	közlekedési rendszer; forgalmi adatok, közösségi közlekedés és parkolás realtime megfigyelése és az adatokat használó applikációk segítségével az optimalizálás segítése
6	a civil elkötelezettség fokozása például „javítsuk meg az utcánkat” programokkal
7	az eszköz és anyagáramlási folyamatok megfigyelése és optimalizálása
8	a szolgáltatások elérhetőségi idejének megfigyelése és javítása
9	az üzleti adatfeldolgozási módszerek településirányítási használhatóságának vizsgálata
10	a nyilvános adatok minőségének biztosítása
11	milyen szerepek és képességek szerepe növekszik az adathasznosítás-sal kapcsolatban (pl. fő adatfeldolgozó)
Szabványok	
1	a szabványosítással foglalkozó szervezet létrehozása (CEN-CENELEC-ETSI Smart Cities Coordination Group)
2	a létező ilyen okos város vonatkozású szabványok felmérése
3	a szabványok hozzáférhetővé tétele független fejlesztők részére, hogy az applikációk Európa szerte használhatók legyenek.
4	az adatgyűjtő érzékelés szabványosítása az így nyert adatok általános felhasználhatósága érdekében
5	az energia ellátással kapcsolatos városi szintű adatcsere szabványosítása a dinamikus energiaellátási egyensúly biztosítására és a megújuló energiahordozók használatának elősegítésére
6	az épületek gyors energetikai korszerűsítéséhez szükséges szabványok kidolgozása
7	az elektromos üzemű járművek feltöltési infrastruktúrájának elérhetővé tétele (pl. térképezés)
8	az energiahasználat értékelésének és tervezésének szabványosítása a települések összehasonlíthatósága érdekében (is)
9	a mérési módszerek szabványosítása például annak érdekében, hogy a különböző városok hatékonyságnövelési lehetőségei megítélhetők legyenek
10	a közösségi közlekedés hatékonyabb használata (pl. parkoló foglalási rendszer, átszállási helyek)

11	a településen belüli áruszállítás optimalizálása, az elérhetőség javítása az életminőség javítása érdekében
12	a fogyasztói szokások kutatásának szabványosítása az európai lakosság attitűdjének megismerésére
13	a városfenntartási információk szabványosítása a fenntartás hatékonyságának javítása érdekében
14	a szabványok használatának kezdeményezése az okos városok körében
Üzleti modellek, finanszírozás és beszerzés	
Megvalósítás	

Az okos város programok, akciók nagy része a nagyvárosokra, középvárosokra (100.000 – 300.000 lakos) szabott, de létezik a kisvárosi alkalmazásokat bemutató szakirodalom is.

4. Függelék: Forrástérkép

A releváns Operatív programok prioritás tengelyei, releváns területfejlesztési stratégiák és a Komáromot érintő, eldöntött projektek az Operatív programok rövid ismertetése

CEF (Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz)

1696/2014. (XI. 26.) Korm. határozat szerint az új komáromi híd a 20104-2020-as programozási időszakban ennek az eszköznek a finanszírozásával a vízi közlekedési projektek között fog megvalósulni.

HUSK Magyar Szlovák Határon Átnyúló Program

1. A versenyképes gazdaság erősítése együttműködéssel
7. A fenntartható és minőségi foglalkoztatás, valamint a munkavállalói mobilitás ösztönzése

EFOP - Emberi Erőforrás Fejlesztési Operatív Program

1. Együttműködő társadalom
2. Infrastrukturális beruházások a társadalmi együttműködés erősítése érdekében
3. Gyarapodó tudástőke
4. Az Infrastrukturális beruházások a gyarapodó tudástőke érdekében
5. Pénzügyi eszközök alkalmazása a társadalmi együttműködés erősítése érdekében, valamint társadalmi innováció és transznacionális együttműködések

GINOP - Gazdaságfejlesztési és Innovációs Operatív Program

1. Kis- és középvállalkozások versenyképességének javítása
2. Kutatás, technológiai fejlesztés és innováció
3. Infokommunikációs fejlesztések
4. Energia

5. Foglalkoztatás

6. Versenyképes munkaerő

7. Turizmus

IKOP - Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program

1. Nemzetközi (TEN-T) közúti elérhetőség javítása prioritási tengely
 2. Nemzetközi (TEN-T) vasúti és vízi úti elérhetőség javítása prioritási tengely
 3. Fenntartható városi közlekedés fejlesztése, elővárosi vasúti elérhetőség javítása prioritási tengely
 4. A TEN-T hálózat közúti elérhetőségének javítása
- Személyforgalmi kikötők támogatására vonatkozó projektsomag

KEHOP - Környezeti és Energiahatékonysági Operatív Program

1. A klímaváltozás hatásaihoz való alkalmazkodás
2. Települési vízellátás, szennyvíz-elvezetés és -tisztítás, szennyvízkezelés fejlesztése
3. Hulladékgazdálkodással és kármentesítéssel kapcsolatos fejlesztések
4. Természetvédelmi és élővilág-védelmi fejlesztések
5. Energiahatékonyság növelése, megújuló energiaforrások alkalmazása

KÖFOP - Közigazgatás –és Köszolgáltatásfejlesztési Operatív Program

1. Az adminisztratív terhek csökkentése
2. A szolgáltatási szemlélet és az etikus működés megerősítése a közszolgálatban
3. Az ESZA, ERFA, KA finanszírozású operatív programok végrehajtásához kapcsolódó technikai segítségnyújtás

TOP (HU21) - Terület és Településfejlesztési Operatív Program

1. Térségi gazdasági környezet fejlesztése a foglalkoztatás elősegítésére

2. Vállalkozásbarát, népességmegtartó településfejlesztés
3. Alacsony széndioxid kibocsátású gazdaságra való áttérés kiemelten a városi területeken
4. A helyi közösségi szolgáltatások fejlesztése és a társadalmi együttműködés erősítése
5. Megyei és helyi emberi erőforrás fejlesztések, foglalkoztatás-ösztönzés és társadalmi együttműködés
6. Fenntartható városfejlesztés a megyei jogú városokban
7. Közösségi szinten irányított városi helyi fejlesztések (CLLD)

Duna Regionális Stratégia (DRS)

A DRS – mint azt a gyakori hivatkozások is mutatják – beépült az operatív programokba

KEM ITP - Komárom – Esztergom Megye Integrált Területfejlesztési Programja

1. Térségi gazdasági környezet fejlesztése, a foglalkoztatás elősegítésére
 - 1.1 Gazdasági infrastruktúra
 - 1.2 Fenntartható turizmusfejlesztés*
 - 1.3 Közlekedési infrastruktúrafejlesztés **
 - 1.4 Óvoda, bölcsőde, családi napközi fejlesztés****
2. Vállalkozásbarát, népességmegtartó településfejlesztés
 - 2.1 Városszerkezet és környezetalakítás, piacok és kereskedelmi létesítmények környezetvédelmi infra., szemléletformálás***
3. Alacsony széndioxid kibocsátású gazdaságra való áttérés, kiemelten a városi területeken
 - 3.1 Kerékpáros-barát település, közösségi közlekedés,
 - 3.2 Energiahatékonyság, megújuló energia, SEAP***
4. A helyi közösségi szolgáltatások fejlesztése és a társadalmi együttműködés erősítése
 - 4.1 Egészségügyi alapinfra
 - 4.2 Szociális alapinfra
 - 4.3 Leromlott városi területek rehabilitációja

5. megyei és helyi emberi erőforrás fejlesztések, foglalkoztatásösztönzés és társadalmi együttműködés

5.1 Foglalkoztatási paktum

5.2 A TOP 4.3-hoz kapcsolódó ESZA tevékenységek***

5.3 identitás-erősítés, részvételi tervezés, ösztöndíjprogram, bűnmegelőzés***

* Szálláshely fejlesztés nem támogatható.

** Csak közútfejlesztés

*** Intézkedés tényleges tartalma

**** A gyermek-, egészségügyi és szociális intézmények energiahatékonysági és megújuló energiahasznosítási projektjeit a becsillagozott TOP intézkedések keretében kell végrehajtani.

Pons Danubii 2014-2020 - PD

Vízgazdálkodási projekt

Turisztikai termékek és vonzerők fejlesztése

„Adósságkonszolidációs” Programok - AdK

Az önkormányzatok eredeti adósságkonszolidációs programjában az adósság nélküli önkormányzatok - Komárom is ilyen volt – nem részesültek többlet állami jutásokban. Ennek kompenzálására kapnak támogatásokat

Norvég Alap - NoA

EFOP - EMBERI ERŐFORRÁS FEJLESZTÉSI OPERATÍV PROGRAM

„Az EFOP pénzügyi kerete (az EU támogatási része) a teljes Magyarországra jutó uniós támogatási keret több mint 11%-a, 2.612.789.000 euró, azaz 2016-os árfolyamon cca. 809.964.590.000 Ft.⁴

Az EFOP értékelése szerint:

„Magyarország komoly elmaradással küzd a hosszabb távon ható strukturális tényezők terén. A legnagyobb elmaradás (ebben a sorrendben) **az általános infrastruktúrában, a humán tőkében és az innovációs környezetben** mutatható ki. ...

Az EFOP a Partnerségi Megállapodás 4. nemzeti prioritásában, azaz a **társadalmi felzárkózási és népesedési kihívások kezelése** valósítja meg az alábbi hét fő beavatkozási irányon keresztül:

- i. Társadalmi felzárkózás
- ii. A család társadalmi szerepének megerősítése és a társadalmi összetartás erősítése
- iii. Egészségfejlesztés és betegségmegelőzés, egészségügyi fejlesztések
- iv. A köznevelés minőségének fejlesztése, kiemelt tekintettel a végzettség nélküli iskolaelhagyás csökkentésére
- v. A munkaerőpiaci változásokhoz alkalmazkodni képes felsőfokú végzettséggel rendelkezők számának növelése
- vi. Utánpótlás mennyiségi és minőségi megerősítése a humán intézményekben dolgozók körében és a kutatás-fejlesztésben

Mindezeket kiegészíti a lelki egészség és megújulás horizontális kezdeményezés, melynek célja a lelki egészség fejlesztése, a mentális betegségek megelőzése és ezáltal az életminőség javítása, s így több beavatkozási irányban is megjelenik. Az Eurobarometer 2011. évi adatai szerint a magyar lakosság mentális állapota az európai országok döntő többségével összehasonlítva rosszabbnak minősíthető, s az európai átlaghoz képest kevesebb magyar tapasztalta a „boldogságot”, a „teljes életet”.

GINOP - GAZDASÁGFEJLESZTÉSI ÉS INNOVÁCIÓS OPERATÍV PROGRAM

⁴ A keret lakosságarányos elosztása esetén Komárom részesedése $18.957/9.855.571 = 1,9\%$, azaz cca. 1,5 Mrd forint lenne. (2016.01.01-i KSH népességi adat) Természetesen a regionális fejlettségi különbségek, a program céljainak megfelelő felhasználására al-

A Gazdaságfejlesztési és Innovációs Operatív Program (GINOP) az EU források felhasználásának irányadó stratégiai dokumentuma a gazdaságfejlesztés területén, elsősorban Magyarország Budapesten és Pest megyén kívüli részén. A program fő célkitűzése a **hazai kis- és középvállalkozások versenyképeségének** fejlesztése és növekedésének elősegítése. A program másodlagos célkitűzése a **foglalkoztatás bővítése versenyképes munkahelyek létrehozásán keresztül**.

A 2014 és 2020 között megvalósuló program uniós forrása 2 586 milliárd forint.

A Partnerségi Megállapodás 5 fő gazdaságfejlesztési fókuszálási szempontot jelöl meg, melyek érvényesítésével a támogatni kívánt projektekben a hazai kkv-k technológiai fejlesztéseket valósíthatnak meg, melyekre az alábbi szempontok érvényesek:

1. Az életben maradáshoz nincs szükségük pénzügyi jellegű állami támogatásra: a vállalkozásoknak **piacképes fejlesztéseket** kell megvalósítaniuk, a projekt eredményeinek pénzügyileg fenntarthatónak kell lenniük, illetve meg kell felelni a hatályos eljárásrendi szabályoknak.
2. A továbbfejlődésük gátja azonosíthatóan piaci kudarchoz vagy kiaknázatlan endogén potenciálhoz köthető: **a fejlesztéseket a piacról nem lehet finanszírozni**, információs aszimmetria vagy egyéb piaci elégtelenség akadályozza a fejlődést, illetve a rendelkezésre álló termelési adottságok nincsenek megfelelően kiaknázva.
3. Amelyek **hozzáadottérték-növekedési potenciállal** vagy **exportnövekedési potenciállal** bírnak: a fejlesztések eredményeként létrejövő szolgáltatások és termékek növelik a vállalkozások árbevételét optimalizálják a költségeit, termelékenyebb termelési eljárásokat bevezetését szolgálják, az alapanyag- és energiafelhasználás hatékonyságát javítják, illetve ezeknek köszönhetően nemzetközi piacokon értékesíthetővé válnak.
4. A kutatás-fejlesztésben és a technológiai **innovációban** rejlő potenciál kiaknázása: a hazai tudásbázisokra is építve és azokat erősítve a vállalati K+I tevékenységet hátráltató szűk keresztmetszetek feloldása, a technológiatranszfer mechanizmusok beindítása a vállalati prototípus-, termék-, technológia-, illetve szolgáltatásfejlesztések intenzitásának növekedése érdekében.
5. A fejlesztésük eredményeként helyi, nemzeti, de főleg nemzetközi **hálózatokba kapcsolódnak be** vagy részvételük intenzitása ilyen tekintetben

kalmas intézmények és szervezetek területi eloszlása nem egyenletes, de érdemes vizsgálni, hogy vannak-e a városnak a program beruházási prioritásainak megfelelő fejlesztési céljai.

növekszik: kiemelt szerepet kapnak azok a fejlesztések, melyek a nemzetközi termelési és kutatási hálózatba történő hosszútávú **integrációt** szolgálják (beszállítói hálózatok, üzleti és kutató együttműködések).

IKOP - INTEGRÁLT KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI OPERATÍV PROGRAM

Partnerségi Megállapodásban megcélzott fenntartható, magas hozzáadott értékű termelésre és foglalkoztatás bővítésére épülő **gazdasági növekedést szolgálja**. Az IKOP a Partnerségi Megállapodás prioritásait a következőképpen szolgálja:

1. A gazdasági szereplők **versenyképességének** javítását és nemzetközi szerepvállalásuk fokozását közvetetten a közlekedési infrastruktúra fejlesztésével, korszerűsítésével.
2. A **foglalkoztatás** növelését közvetetten a közlekedési lehetőségek bővítésével és a földrajzi mobilitás növelésével.
3. Az **energia- és erőforrás-hatékonyság** növelését közvetlenül a közösségi közlekedés és a környezetet kevésbé terhelő közlekedési módok erősítésével.
4. A **gazdasági növekedést** segítő helyi és térségi fejlesztések megvalósítását közvetetten a regionális, városi-elővárosi közlekedés korszerűsítésével.

A közlekedési stratégiához hasonlóan összközlekedési szemléletű IKOP a párhuzamos támogatások elkerülése érdekében nem terjed ki:

- az Európai Hálózatfinanszírozási Eszközből (CEF) támogatható TEN-T törzshálózati folyosó és horizontális (pl. Duna hajózhatósága, alternatív üzemanyag-töltő infrastruktúra, SES légiforgalmi irányítás), valamint a többi operatív programból tervezett közlekedésfejlesztésekre (lásd a 4. és a 8. fejezetet).
- azon intézkedésekre, melyek EU támogatás nélkül is megvalósíthatók (pl. e-Call). Ezen intézkedések arányának növelését az Európai Bizottság is elvárja.

KEHOP - KÖRNYEZETI ÉS ENERGIAHATÉKONYSÁGI OPERATÍV PROGRAM

A Környezeti és Energiahatékonysági Operatív Program (a továbbiakban KEHOP) beavatkozásai elsősorban és közvetlenül a fenntarthatóság környezeti dimenziójának erősítését szolgálják, ugyanakkor áttételesen hozzájárulnak a gazdasági növekedés elősegítéséhez is.

A KEHOP elsősorban és közvetlenül az energia- és erőforrás hatékonyság növeléséhez járul hozzá. A KEHOP stratégiájának kialakítása során messzemenőig érvényesítésre kerültek az Európai Tanács által 2014. július 8-án elfogadott, Magyarország számára a 2014-15-évekre megfogalmazott országspecifikus ajánlások, amelyek közül a hetedik, az energiahatékonyság javításának ösztönzése egyben a KEHOP egyik specifikus célkitűzése is.

A **KEHOP átfogó célja**, hogy **a magas hozzáadott értékű termelésre és a foglalkoztatás bővülésére épülő gazdasági növekedés az emberi élet és a környezeti elemek** – hosszú távú változásokat is figyelembe vevő – **védelmével összhangban valósuljon meg**.

Az átfogó cél elérése érdekében a KEHOP által lefedett valamennyi fejlesztési terület és beavatkozási irány esetében az alábbi, egymással szoros kapcsolatban lévő horizontális céloknak kell érvényesülniük:

- klímaváltozás kedvezőtlen hatásainak megelőzése és mérséklése, az alkalmazkodóképesség javítása;
- erőforrás-felhasználás hatékonyságának fokozása;
- szennyezések és terhelések megelőzése és mérséklése;
- egészséges és fenntartható környezet biztosítása.

KÖFOP - KÖZIGAZGATÁS – ÉS KÖZSZOLGÁLTATÁSFEJLESZTÉSI OPERATÍV PROGRAM

A KÖFOP fejlesztései 11-es számú „A hatóságok és az érdekelt felek intézményi kapacitásának javítása és a hatékony közigazgatáshoz történő hozzájárulása” EU tematikus cél elérését támogatják.

A KÖFOP végcélja a szolgáltató állam megteremtéséhez való hozzájárulás.

A szolgáltató állam:

- szervezetten működik (stratégiai cél az integráció),
- költséghatékony (stratégiai cél a bürokráciacsökkentés)
- professzionális szakemberei vannak (stratégiai cél: a menedzsment erősítése).

A modern értelemben vett "jó állam" azonban nem csak szolgáltató, hanem hatékonyan küzd a korrupció ellen is.

A szolgáltató állam fenti jellemzői akkor valósulnak meg, ha a lakosság és a vállalkozások adminisztratív terhei csökkennek, valamint a közigazgatás és a közszolgálat átláthatóan és szolgáltató szemléletűen működik, így a KÖFOP a szolgáltató állam megteremtése érdekében célul tűzte ki az adminisztratív

terhek csökkentését (1. prioritási tengely) és a szolgáltatási személet és etikus működés megerősítését a közszolgáltatásban (2. prioritási tengely).

A KÖFOP a fent bemutatott stratégiai célokat az első és második prioritás fejlesztéseinek keresztül valósítja meg.

TOP - TERÜLET ÉS TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI OPERATÍV PROGRAM

A TOP elsődleges célja a **térségi, decentralizált gazdaságfejlesztés**, ezáltal a **foglalkoztatás** növelése, a munkavállaló lakosság helyben boldogulásának biztosítása. Valamennyi prioritása, intézkedése közvetlenül vagy közvetetten hozzájárul ehhez a célhoz.

A TOP elsősorban az önkormányzatok fejlesztéseikhez biztosít forrásokat, az **önkormányzatok gazdaságfejlesztési és azzal összefüggő város- és településfejlesztési akcióit** támogatja.

A TOP elsősorban a **Partnerségi Megállapodás** 5. nemzeti fejlesztési prioritásához, azaz a **gazdasági növekedést segítő helyi és térségi fejlesztések megvalósításához** kapcsolódik. Eszerint a versenyképesség mellett a gazdaságfejlesztés másik dimenziója az ország **helyi és térségi gazdasági rendszereinek megerősítése**. A prioritás nagy hangsúlyt helyez a helyi gazdaság foglalkoztatási lehetőségeinek kiaknázására, ami esélyt kínál a munkaerőpiacról kiszorult rétegek számára is. Erősíteni kell a városok térségi gazdaságszervező erejét, egyúttal településfejlesztési akciók révén javítani kell a városok vonzerejét, a munkába járást, a leromlott területek gazdasági, fizikai és társadalmi megújítását. A TOP **integrált területi programok** alapján nyújt támogatást, a **megyék és a megyei jogú városok szintjén összehangolt fejlesztésekre**. A megyék és megyei jogú városok fejlesztéseinek végrehajtására a Területi Kiválasztási Rendszert (TKR) alkalmazza.

A TOP az EU besorolás szerint „**kevésbé fejlett régiókra**”, vagyis az **ország Budapest és Pest megyén kívüli területére** (18 megye) vonatkozik.

A TOP küldetése, hogy valamennyi megye, térség és település, így a jelenleg hátrányos helyzetű, leszakadó tendenciákat mutató térségek és települések esetében is megtalálja és erősítse azokat a fejlődési elemeket, amelyekkel **potenciáljuk, erőforrásaik kibontakoztathatók és aktivizálhatók**. Ennek érdekében a TOP **elsődleges célja a térségi gazdaságfejlesztés** és a foglalkoztatás növelése.

Az operatív program fejlesztéspolitikai céljai a fentiekkel és a bemutatott területi fejlesztési szükségletekkel összhangban:

(1) Gazdaságélénkítéshez és foglalkoztatási szint növeléséhez szükséges helyi feltételek biztosítása:

- helyi gazdasági infrastruktúra fejlesztése a beruházások és befektetések növelésére, a munkahelyek elérhetőségének javítására,
- helyi szolgáltatások biztosítása a gazdasági aktivitás és a foglalkoztatás segítésére,
- turisztikai vonzerőkben rejlő endogén potenciál kibontakoztatása a foglalkoztatás növekedése érdekében

(2) Vállalkozásbarát és népességmegtartó település-, kiemelten városfejlesztés, az életminőség és társadalmi összetartozás javításához szükséges helyi feltételek biztosítása

- város- és településfejlesztés a gazdasági funkciók erősítésére, a beruházások és befektetések növelésére és a népesség megtartására, a zöldfelületek és a kisléptékű környezetvédelmi infrastruktúra fejlesztése a települési környezeti minőség javítására,
- fenntartható városi közlekedésfejlesztés a települési környezet minőségének javítására és a széndioxid kibocsátás csökkentése érdekében,
- a munkába járás segítésére,
- az önkormányzati épületek energiahatékonyságának javítása a hatékony településüzemeltetés és a széndioxid kibocsátás csökkentése érdekében,
- a közszolgáltatások fejlesztése, bővítése az életminőség javítása, és a népesség, különösen a fiatalok megtartása érdekében,
- leromlott városrészek fejlesztése a hátrányos helyzetű lakosság életkörülményeinek javítására,
- helyi közösségek és együttműködés erősítése a helyi és térségi gazdasági és közösségi aktivitás ösztönzésére.

A TOP tervezett beavatkozásai az **országos fejlesztéspolitikai tervezés** és az országos fejlesztési dokumentumokban (kiemelten OFTK, Nemzeti Vidékstratégia, PM) rögzítettek mellett az ezekkel összhangban folyó **területi tervezés** (megyei területfejlesztési koncepciók és programok) során **feltárt fejlesztési szükségletekre** alapozódnak. Az OFTK is tartalmaz az egyes megyékre és nagyvárosokra beazonosított fejlesztési szükségleteket és fejlesztési irányokat, biztosítva az országos és területi tervezés összhangját.

5. Függelék: A szocializmus épített „örökségének” rendbetétele

A szocializmus épített örökségének tekinthető az 1950-től körülbelül 1980-ig tartó időszak építészeti termése, mely sokféle képpen csoportosítható; a szocreál és az iparosított építészet, az állami- és a magánmegbízások eredményeképpen létrejött épületek, stb.

Az időszakból építészeti értékét tekintve kiemelkedő, magánberuházásban készült épületről nincsen tudomásunk, az „átlagtermés” használat és átépülések miatti sokfélesége és szétszórt elhelyezkedése miatt az ITS keretein belül nem kezelhető, ezért is a továbbiakban a közösségi megbízás eredményeképpen épült többszintes lakóépületekkel és a középületekkel fogunk foglalkozni és egy műtárggyal; az Igmándi erőd melletti víztoronnyal.⁵

Az időszak építészeti tevékenysége elsősorban a központi városrészben – az ITS-ben Belvárosnak nevezett akcióterületen – folyt. (2. ábra)



2. ábra: A zölddel kontúrozott területek az 1950-80-ig tartó időszakra feltételezett jelentősebb építési helyszínek.

Az időszak építészeti örökségének tekinthető a néhány szocreál időszakból származó és sok iparosított szerkezetű **többszintes lakóház** (a távfűtött lakások

⁵ Erről az időszakról módszeresen összeállított lista, értékvizsgálat nem áll rendelkezésre, Megállapításainkat az ITS készítésének keretei között tett értékelemzés, szemrevételezések, az épületek korát illetően a szemrevételezésen alapuló becslések alapján tesszük.

száma alapján becsülten a lakásállomány 20-25 %-a). A lakások túlnyomó többsége magántulajdonban van, ennek ellenére pl. a homlokzaton vezetett gázkémények jelzik, hogy a korszerűsítésük társadalmi program is lenne. Ez meghaladja a város kompetenciáját; országos programokat kellene indítani az egykori típusépületek felújításának, korszerűsítésének megtervezésére.

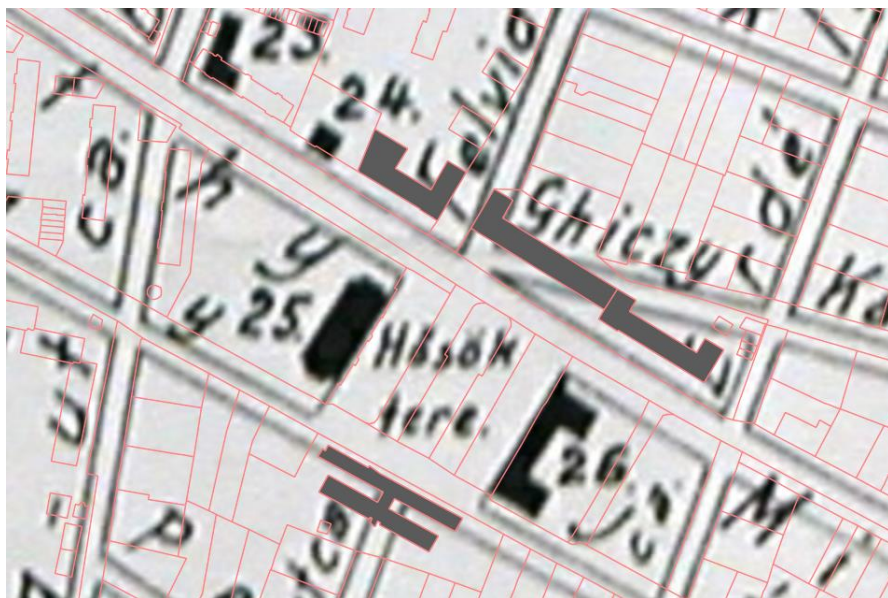
A Komáromban viszonylag kis területű telepszerű beépítések tömbtelkeinek "rendbetételére" két alternatíva illetve kombinációjuk lehetséges; a tömbtelkek egyéni telkekre való felosztása, illetve a közterületi részek megújítása. Utóbbinak több helyen akadályai a nem tervezett garázstelepek, melyek közül talán a vársoképet legerősebben romboló helyszínek a Czibor sporttelep körüli sorgarázsok, a Csokonai utca garázstelep és a Szent László utcai lakótelep sorgarázsai.

Az esztétikai minőségtől független kérdés az ebben az időszakban épült épületek hőtechnikai avultsága. Az energetikai célú felújítást segítő országos programokban a (részben) önkormányzati tulajdonú többlakásos lakóépületekkel is célszerű részt venni. Az önkormányzati tulajdonú lakóépületek rekonstrukciójának szakszerű előkészítése és a dokumentációknak a magántulajdonú, hasonló épületek tulajdonosainak rendelkezésére bocsátása önmagában is jelentős segítség az „örökség” rendbetételéhez.

A második világháború utáni időszak Európa szerte városépítészeti léptékű projekteket indított el; előbb a háborús rombolások helyreállítása érdekében indított nagy városrekonstrukciós munkák, majd az urbanizáció miatti kényszerű városfejlesztések formájában. Komáromban is találunk az időszakból városépítészeti léptékű együtteseket is, de véletlenszerűnek tűnő helyeken is jelennek meg többszintes épületek a döntően egy-két szintes, családházak területen is.

1.

A **szocreál időszak városépítészeti léptékű** beavatkozása volt Komáromban az egykori Hősök tere a mai Szabadság tér átalakítása; míg korábban a Poprád utca – Felvidéki utca vonal keresztezte a Hősök terét, az új koncepció zártabb térré alakította a teret, azzal, hogy a két középülethez; a városházához és az iskolához illő léptékű épületeket épített az északi térfalban a Felvidéki utca Mártírok úti csatlakozásának nyugatabbra tolásával és a Ghicz Kálmán utca kivezetésének megszüntetésével. (3. ábra)



3. ábra: Az 1936-os átnézeti térkép és a mai alaptérkép egymásra illesztése.

Ezek a szocreál épületek jó arányúak, eredeti részletképzésük visszafogott, ízléses volt, mint az a Mártírok útja 12. alatti saroképület még eredeti állapotú homlokzata igazolja. Feltehetően az igényesen felújított két középülethez való illeszkedés jegyében, összekötve a homlokzat hőszigetelésével a térre néző épületek felújítása megtörtént. A felújítás összességében elfogadható, de a hely indokolta volna a még igényesebb építészeti megoldásokat. (A nyílások eredetileg kicsit kiemelt vakolatkerete helyett csak festett keretek készültek. A földszinti bejáratok és feltehetőleg a portálok eredetileg műkő keretei is le lettek hőszigetelve(?) mázolvva; a Felvidéki utcára néző bejárati ajtó szürkére mázolt műkő kerete mellett a lábazat felett még egy festett félkeret is készült! Az igényes fa bejárati ajtókat és portálokat hibás osztású, fehér műanyag nyílászárókra cserélték, a lábazat magasságát megváltoztatva a műkő lábazatot átfestették, a főpárkány aránya a hőszigetelés miatt romlott, stb., stb.) Az eset arra hívja fel a figyelmet, hogy a városépítészeti elhelyezkedés indokolhatja egy helyszínen, jelen esetben a **tér környékének helyi védett területté nyilvánítását**, az ilyen védett területeken a homlokzat felújítások engedélykötelessé tételét. Az igényesebb felújítások támogatására egy „**városrehabilitációs pályázati alap**” létrehozása pozitív kontrollt biztosítana a város szempontjából érzékeny helyszínek építészeti beavatkozásai esetében.

Az előbb leírt városépítészeti koncepció jóval későbbi folytatása a tér déli térfalának beépítése a „**hétemeletes**”. Az épület legnagyobb hibája a magassága, amit valamennyire csökkentett a „kétrétegű” megoldás; a tér felőli oldalon a hétemeletes szárny elé épített kétszintes épületszárny. Ennek a szárnynak a rekonstrukciója megtörtént a Szabadság tér felújításával egyidőben. Ez a korábbinál előnyösebb helyzetet teremt, talán még kedvezőbb lett volna, ha az örökségvédelmi hatástanulmányban javasoltak szerint az előépitmény magasságát egy szinttel megemelték volna, a tér felől jobban takarva a hátsó szárnyat. A hátsó szárny még nem lett felújítva, ennek megtörténtekor a homlokzat színezésekor kevésbé erős színeket, finomabb kontrasztokat javasolunk tervezni a függőfolyosós oldalon, ugyanakkor a déli oldalon tört színekkel bizonyos finom játékoság megengedhető lenne a környezetéhez képest hatalmas méretű homlokzat jobb illeszkedése érdekében. (A színezésre jó példának a Frigyes laktanya Klapka úti oldalán álló blokkos épület új színezését lehet állítani. 1782/72 hrsz) (4. ábra)



4. ábra: 1782/72 hrsz blokkos lakóépület energetikai felújítása és homlokzati színezése

Már későbbi időszak terméke, de a városépítészeti előzményekhez, a helyhez való alkalmazkodás szándéka látható a **Jókai tér**, a korábbi Péczely tér átépítésénél is. Az új, **északi térfal** tartotta a református templomra szervezett tér eredeti téralakítási koncepcióját. Az Igmándi úti szárny a földszint feletti épületrész konzolos kiugrása ellenére elfogadhatóan illeszkedik az utcaképbe a lyukarchitektúrájú emeleti homlokzatnak köszönhetően. Nem előnyös a Jókai téri szárny Igmándi úti járda fölé nyúló emeleti tömege, amit agresszíven kiemelnek a teljes bütöfalat betérítő reklámok. Az egész épület felújításra érett. A felújítás során színezéssel, portálcseréssel, ízlésesebb reklámzórással és árnyékolókkal, esetleg a Jókai téri szárny végfalának átalakításával sokat javulhat a ház megjelenése. A sarok szekció után következő szekciók már típus sávháztervek alapján készültek, de monolit beton fogadószintre, ami lehetővé tette a földszinten üzletek elhelyezését.

A bevásárlóközpontok konkurenciája miatt ezek az üzletek nehézségekkel küzdenek. Az 1-es úti teherforgalom csökkenése, az idegenforgalom növekedése esetén egy lehetséges forgatókönyv a földszintek újra hasznosítására a vendéglátó funkció; a tér új burkolata, elrendezése kedvez nagy vendéglátó teraszok kialakításának. (Sajnos ezt az épületet sem kerülte el az új gázkémények homlokzati megjelenése, ezeket egy országos, az azonos típusú sávházak hasonló problémáit megoldó műszaki fejlesztéssel kellene megoldani.⁶ Ha ez a forgatókönyv valósul meg, akkor a piacot is aktívabbá, nagyobb lehet fejleszteni, egy részét akár le is fedni.



5. ábra: A Jókai tér – Asztalos Béla utca – Czuczor Gergely utca és Igmándi út közötti tömb

Ez a tömb a város egyik legsűrűbben beépített tömbje, a tömbbelsőit még a rendőrség benyúló telke is szűkíti és a sok sorgarázs, amelyeket egy felszín alatti parkolóházzal, vagy legalább egy parkolólemezzel kiváltva növelhető a zöldfelület a Jókai térre néző szárny mögött is.

A **Jókai tér déli térfala** az országban ezer számra megtalálható blokkos sávházakat épít, de az eléjük helyezett árkádsorra szervezett földszintes épületsor városépítészeti igényű alkotássá emeli ezt a beépítést.

Az idősokra általában jellemző a nem túl nagy számú típus terv alkalmazásának kényszere, a szűkös építési anyag és – szerkezet kínálat. Az épületek már az eltelt évtizedek miatt is felújításra értek, amit még idősebbé tesz az energiatakarékosságra, az utólagos hőszigetelésre való

⁶ Meglévő strangok felhasználása pl. Budapest, Kerepesi út-Egyenes út lakótelep

helyes törekvés. Míg az építésük idején ezek az épületek közösségi beruházásként épültek, addig a privatizáció következtében ma sok tulajdonos dönt – még csak nem is mindig az épületek- épületegyüttesek kiterjedésének megfelelő szervezeti, például társasházi keretek között a felújításokról. A Szabadság témnél kifejtett okokból ugyanakkor az ilyen városépítészeti szempontból frekvenciált helyeken fontos lenne a szakmai kontroll például a ma általában nem engedélyköteles homlokzati átszinezések esetén, vagy akár az általában alig kontrollálható bontási szándékok esetén. (Például nagy veszteség lenne, ha szerkezet avulására hivatkozva elbontanák a **Mártírok úti árkádsort**. 6. ábra)



6. ábra: Mártírok úti árkádsor

A tér harmadik, a tárgyalt időszakból származó épülete a **Duna Áruház**. A térre néző oldalon álló lépcsőház bontása kedvező irányú változás volt. Fontos lenne, ha a térre néző kirakatportálok nem leragasztott vak portálok lennének. Az áruház Jókai térre néző homlokzata előtti teresedés igényes kialakítása és újrabútorozása felértékelné az erre néző tereket is. Az emeleti tömb felújítása, a már nem használt hirdető felületek eltávolítása, egy diszkrétebb színezés is sokat emelhet még az épületen. Az előtte lévő tér felújítása során kedvező lenne a buszváró északabbra helyezése, legalább reklám mentesítése és a nagy útjelző táblák eltávolítása. Kedvező adottság a szűkebb oldalon álló két nagy fa.

Önálló tér, vagy inkább park a csomóponti térség délnyugati, a Spar áruház és a négyemeletes ház által határolt szelete. A sávház valószínűleg az északi térfalban állóval egyidős; a vele kapcsolatos teendők is hasonlóak.

Itt a Jókai tér kapcsán is el lehet mondani, hogy a város viszonylag laza beépítettsége, nagy területe **sok zöldfelületet** is jelent, melyek szépen gondozottak, fontos tényezői a városképnek. A tér- és park rekonstrukciók során továbbra is fontos téralakító elemként lehet használni a növénytelepítést.

3.

A korábbi iparvágány miatt rendkívül széles (~50 m) utcater és a szép modern templom miatt is fejlesztésre érdemes helyszín a Szent László utca és a mellette lévő telepszerű beépítésű lakóterület.

Az 1960-as légifelvételen, már látszanak a templom melletti, a Szent László utca határán álló épületek, valamint a mögöttük lévő két, háromszintes, magastetős épület. Ez alapján előbbiekről valószínűsíthető, hogy a templommal közel egyidőben épültek a harmincas évek végén, utóbbiak pedig az ötvenes évekre datálhatók; valószínűleg egyidősek a Szabadság tér északi térfalában álló házakkal.

Ekkor még megvolt a Szent László utca nyugati oldalán lévő iparvágány is, és még nincs nyoma a buszpályaudvarnak.

A későbbi két típus - egy függőfolyosós és egy fogatolt fajta – épült ki a tömbbelsőben. Az 1976-os légifelvétel mutatja, hogy a ma meglévő sorgarázsok közül csak a belső füves terület déli oldalán lévő volt meg.

A tömbbelső fejlesztése részben az épületek felújításával részben a közterületek megújításával történhet. Előbbiek egy részénél megtörtént az energetikai felújítás, sajnos itt is sok homlokzaton vezetett gázkémény van; a még visszalévő épületeknél ezt kerülni kellene. A közterületek megújításánál részben tervezett módon be kell fejezni az utak burkolását, részben fel kellene számolni a rendezetlen sorgarázsokat; kiváltásukra felszín alatti garázs, vagy legalább parkolólemez, parkolóház építése a jó megoldás. Az épületek közötti nagy – cca. 4500 m²-es – füves terület parkosítása és berendezése is a rehabilitáció fontos része. Ez a terület a tervezett „Máltai játszótér” egy alternatív helyszíne. A buszpályaudvar mai helyéről való áthelyezése után a Szent László utca nyugati oldalán igényes **park** alakítható ki.

A **többi kis lakótelepen** hasonló felújítási feladatok vannak; mindegyikre önmagában is lehet egy projektet tervezni; ezek részletezése meghaladja az ITS kereteit. Bár többségük esetében a telepszerű beépítési koncepció nem kedvez a tömbtelek egyéni telkekre való felosztásának, de a kis méretek miatt ez

sem kizárt, ami egyrészt lehetővé tenné a lakók számára a környezetük saját elképzeléseik szerinti kialakítását, másrészt csökkentené az önkormányzat zöldfelület fenntartási feladatait. Az épületek spontán átalakításai, a sorgarázsok sokasága ugyanakkor arra hívja fel a figyelmet, hogy egyéni telkek kialakítása esetén a telekhasználat szabályait pontosítani szükséges, annak érdekében, hogy ne történjenek a városképet rontó beavatkozások, használat.

Komáromban ennek az időszaknak a terméséből kiemelkedő építészeti érték a helyi védelemre javasolt **Gyermekváros**, használaton kívül van, állaga folyamatosan romlik, magántulajdonban van. A városkép szempontjából „kedvező”, hogy egy "elvadult" park veszi körül, így állapota ellenére nem rombolja a városképet. Részletesebb építészeti vizsgálat eredményétől függően a fürdőhöz kapcsolódó szálláshelyként, esetleg lakóépületként hasznosítható újra.

Az időszak építészeti terméséhez tartozik jónéhány további középület; főleg iskolák és óvodák. Legtöbbjük energetikai felújítása időszerű, esetleg részben már megtörtént, ezzel kapcsolatban több projektet tartalmaz az ITS. A felújítások során törekedni kell arra, hogy az épületek esztétikai minőségére is fordítsanak gondot a tervek, lehetőleg maradjanak meg az igényesebb homlokzatképzések – nyerstégla, terméskő – gondosan kell tervezni az új – leggyakrabban műanyag szerkezetű – nyílászárók osztását és színét.

Elhelyezkedése és magassága miatt is megkülönböztetett figyelmet érdemel az Igmándi erőd melletti **víztorony**. Jelenlegi állapotában nem kedvező eleme a városképnek. Minimális beavatkozásokkal, egy kilátó galéria kialakításával, előnyösebb, az antennákat takaró fedéssel, a törzs átszínezésével nagyon pozitív változást lehet elérni. Mivel a földszáncal takart erődök fontos „homlokzata” a felülnézet a javasolt kilátó galéria növelné az Igmándi erőd turisztikai attraktivitását is.

6. Függelék: Javaslat az útépitési, útfelújítási feladatok sorolására

A közlekedési körülmények, az utak állapota a lakosság egyik legfrekvenciáltabb problémája, ennek megfelelően az önkormányzatok mindenütt nagy energiákat fordítanak az útépitési munkákra.

Ez így van Komáromban is; az önkormányzat és hivatala által az ITS-hez összeállított projektlista legnagyobb része út-, járda- és parkolóépítési projekt. A vonatkozó előterjesztésekben szerepelnek sorolási szempontok, javasoljuk ezeket kiegészíteni a következők figyelembe vételével:

1. Szerkezeti szerepük⁷ szerint meg kell különböztetni az utakat.

A legtöbb ember a **forgalmi utakat** használja, ezek között is nagyok a különbségek hálózati kapcsolataiktól függően; a fontosságuk a rajtuk bonyolódó forgalommal arányos. A forgalmi utak gyakran az országos úthálózat részei is; állami tulajdonban vannak. Az ilyen utak forgalomszámlálási adatait le lehet tölteni. (<http://internet.kozut.hu/Lapok/forgalomszamlalas.aspx>). Kiépítésük karbantartásuk nem önkormányzati feladat; ezen utak fejlesztésében az önkormányzatnak kezdeményező szerepe lehet, illetve előfordul, hogy az önkormányzat saját hozzájárulásával segíti egy-egy számára rendkívüli fontosságú útfejlesztés előre sorolását.

A **gyűjtő utak** hálózati szerepe is fontos, ezeket is sokan használják, a forgalmi utak mellett legtöbbször ezeket használja a helyi tömegközlekedés, a buszok is. Ezek az utak általában már önkormányzati tulajdonban vannak. Állapotuk a helyi közlekedés minősége szempontjából meghatározó; a gyűjtőutak fejlesztését előre kell sorolni.

A „maradék”, az úthálózat számára legnagyobb része a **kiszolgáló utak**, vagy ahogy lakóterületeken nevezzük őket a **lakó utak**. A belterületi kiszolgáló utakra vonatkozó elvárások: a szilárd burkolat, a közművek (a csapadékvíz elvezetés is!) megléte, a közvilágítás. Minőségi kialakításuk esetén az úttest mellett zöldsáv, esetleg fasor is van. A kisebb településeken ezeket az elvárásokat sok kiszolgáló út nem tudja teljesíteni; az alacsony beépítési sűrűség miatt az egy lakosra jutó útterület magas; a település az úthálózat elhasználódása miatti karbantartási feladatai mellett csak lassú ütemben tudja az új utakat kiépíteni. A fenntartható

településfejlődésre vonatkozó elméletek ezért városi környezetben az alacsony sűrűségű beépítéseket nem javasolják; a nagyobb sűrűségű városias beépítések mellett lehetséges csak a közterületek mindenhol magas színvonalát csak biztosítani, még a legfejlettebb országokban is. Természetesen egyik pillanatról a másikra nem változik meg egy település karaktere, ezért a következő pontban a kiszolgáló utak az építési sorrendjének, karbantartási sorrendjének megállapítására vonatkozó javaslatokat teszünk.

2. A kiszolgáló utak sorolása

A kiszolgáló utakról célszerű az utak fizikai adatait, terveit, forgalmát és állapotát tartalmazó katasztert vezetni.

A legtöbb kiszolgáló út lakót út. A fontosságuk ezeknek is a rajtuk bonyolódó forgalommal arányos. Forgalomszámlálás nélkül a forgalmat a feltárt ingatlanok, pontosabban lakások száma alapján becsülhetjük; a napi forgalom durván a lakások számának kétszerese, hiszen átlagos esetben egy lakáshoz egy autó tartozik, mellyel reggel munkába utaznak este pedig haza. Az út állapotát éves útbejárások alkalmával tett szemrevételezés alapján lehet megállapítani felmérve a úttest keresztmetszeti megfelelőségét, burkolat állapotát és a kiegészítők állapotát. Fontos információ lehet a baleseti nyilvántartás; a baleseti gócpontok legtöbbször valamilyen szolgáltatási hiányra is utalnak. Fenntartási munkák sorolásánál tehát előnyben célszerű részesíteni a legnagyobb forgalmú, legrosszabb állapotú utakat.

Új utak építésénél a várható forgalom nagysága a fentiek szerint becsülhető szempont. A nagy hátralék miatt sorolási szempont lehet az utcában elhelyezkedő közintézményen túl az érintettek hozzájárulása.

Más – legtöbbször gazdasági területeket szolgáló – kiszolgáló utak esetében a kiszolgált gazdálkodók helyi gazdaságban betöltött szerepe is szempont lehet a fenntartási munkák sorolásánál. Új utak építésekor – kedvező esetben – városrendezési szerződésben meghatározott módon elvárható az újonnan létesülő telephely hozzájárulása az útfejlesztés megvalósításához, vagy ha a terület tulajdonosa az önkormányzat, akkor az ingatlanértékesítési bevételek lehetnek a forrásai az útfejlesztéseknek.

A sorolások alapján készülő éves programok véglegesítése előtt célszerű a közmuvelővel egyeztetni és a közmuvelőkonstrukciókat és –építéseket az útfelújításokkal, –építésekkel koordinálni.

⁷ A városi, gépjárművel is járható utak között városszerkezeti szerepük szerint forgalmi-, gyűjtő- és kiszolgáló (legtöbbször: lakó-) utakat különböztetünk meg. A forgalmi utak általában tranzit forgalmat is bonyolítanak, de legalább városrészeket (is) kötnek össze.

A gyűjtő utak a kiszolgáló utak forgalmát gyűjtik össze és vezetik a forgalmi utakhoz. A kiszolgáló utak feladata a mellettük elhelyezkedő ingatlanok feltárása.

RÖVIDÍTÉSEK JEGYZÉKE

CLLD	(Community-Led Local Development) közösségi irányítású helyi fejlesztés
DRS	Duna Regionális Stratégia
EFOP	Emberi Erőforrás Fejlesztési Operatív Program
ERFA	Európai Regionális Fejlesztési Alap
ESZA	Európai Szociális Alap
Étv.	Az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvény
EU	Európai Unió
GINOP	Gazdaságfejlesztési és Innovációs Operatív Program
GP	Komárom Város Önkormányzata 2015-2019. évekre szóló gazdasági programja
HEP	Helyi Esélyegyenlőség Program
HUSK	Magyarország-Szlovákia Határon Átnyúló Együttműködési Program
IKOP	Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program
IKT	információs és kommunikációs technológiák
ITS	Integrált Településfejlesztési Stratégia
IVS	Integrált Városfejlesztési Stratégia = Komáromban ez a hivatkozás a 2008-ban jóváhagyott IVS-re vonatkozik
KEHOP	Környezeti és Energiahatékonysági Operatív Program
KEMITP	Stabilan az élvonalban – Integrált Területi Program Komárom – Esztergom megye 2014-2020
KÖFOP	Közigazgatás- és Köszolgáltatás Fejlesztési Operatív Program
MJ	Megalapozó Javaslato

mcs.	munkacsoport
MV	Megalapozó Vizsgálat = a TK előkészítéseként készült dokumentáció
OFTK	Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Konceptió
OTrT	Országos Területrendezési Terv
RSZTOP	Rászoruló Személyeket Támogató Operatív Program
SDR vagy EUSDR	EU Duna Régió Stratégia
szgk.	személygépkocsi
TDM	turisztikai desztináció menedzsment
TK	Településfejlesztési Konceptió
TOP	Terület- és Településfejlesztési Operatív Program
VEKOP	Versenyképes Közép-Magyarország Operatív Program

HIVATKOZOTT JOGSZABÁLYOK JEGYZÉKE

(A szövegben sok jogszabályi hivatkozás van; itt csak a legfontosabb, alapvető jogszabályokat soroljuk fel.)

1990. évi LXV. törvény a helyi önkormányzatokról
1991. évi XX. törvény a helyi önkormányzatok és szerveik, a köztársasági megbízottak, valamint egyes centrális alárendeltségű szervek feladat- és hatásköreiről
1995. évi LVII. törvény a vízgazdálkodásról
1997. évi LXXVIII. törvény az épített környezet alakításáról és védelméről
2011. évi CLXXXIX. törvény Magyarország helyi önkormányzatairól
2011. évi CXC. törvény a nemzeti köznevelésről
2012. évi XCIII. törvény a járások kialakításáról, valamint egyes ezzel összefüggő törvények módosításáról
2012. évi CLXXXVIII. törvény a köznevelési feladatot ellátó egyes önkormányzati fenntartású intézmények állami fenntartásba vételéről
- 253/1997. (XII. 20.) Korm. rendelet az országos településrendezési és építési követelményekről (OTÉK)
- 11/2010. (IV. 28.) KvVM rendelet a folyók mértékadó árvízszintjeiről (2013.03.15. -)
- 12/2012. (V.23.) önkormányzati rendelet az Önkormányzat vagyonáról, a vagyonnal való rendelkezés és vagyonkezelés szabályairól
- 314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet a településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről
- 22/2013. (XII.18.) önkormányzati rendelet a háziorvosi, a fogorvosi, a házi gyermekorvosi és védőnői körzetekről

FELHASZNÁLT FORRÁSOK, DOKUMENTUMOK

- 1-6 Által-ér vízgyűjtő-gazdálkodási terv, Vízügyi és Környezetvédelmi Központi Igazgatóság, Észak-dunántúli Környezetvédelmi és Vízügyi Igazgatóság, 2010. április
- 2000 W társadalom (<http://de.wikipedia.org/wiki/2000-Watt-Gesellschaft>)
- A Dunamenti országos Limes útvonal kulturális- és örökségturizmus fejlesztési koncepciója 3. magterület: Ács – Komárom – Almásfüzitő, Budapest, 2016. június
- A Kárpát Medence vízborította és árvízjárta területei, az ármentesítő és lecsapoló munkálatok megkezdése előtt. 1: 600.000; M. Kir. Földművelésügyi Minisztérium Vízügyi Intézete, Budapest 1938.; <http://foldepites.files.wordpress.com/2009/12/5-karpat-medence-keszwo9.jpg> 2014.02.15.
- A Magyar Közművelődés Szakpolitikai Koncepciója
- Általános Útmutató a Felhívásokhoz, 2.0 verzió, Kiadó: Miniszterelnökség, Széchenyi 2020, 2016.01.15.
- Az Európai Unió Duna Régió Stratégiája (EDRS)
- Balogh Tamás: Országos Limes – Kulturális turisztikai fejlesztési koncepció
- Békássy Jenő: Komárom és Esztergom Vármegyék újjáépítése Trianon után, Budapest, http://www.jamk.hu/ek/public/09050601/ke_varmegye_trianon.pdf 2016.03.14.
- Donella és Dennis Meadows, Jorgen Randers: The Limits to Growth (A növekedés határai), Római Klub 1972
- Duna Regionális Stratégia
- Egy város - két ország, Komárom - Komarno, Selye János Egyetem Kutatóintézete, Komárom, 2007
- Előterjesztés a bérlakásokra vonatkozó lakáskonceptióról a 2013.04.24-i képviselőtestületi ülésre és az előterjesztés mellékletében szereplő lakáskonceptió 2013.
- EU 2020
- Európa Parlament: Eurovelo Európai Kerékpárút Hálózat, Összefoglalás, [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/Join/2012/474569/IPOL-TRAN_ET\(2012\)474569\(SUM01\)_HU.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/Join/2012/474569/IPOL-TRAN_ET(2012)474569(SUM01)_HU.pdf) 2014.04.29.
- EUROVELO 6 (Rajka-Budapest, Budapest déli agglomeráció) – Kerékpáros útvonal fejlesztését megalapozó megvalósíthatósági tanulmány, Közlekedési Koordinációs Központ, 2014.
- Fényes Elek: Komárom vármegye, Pest, 1848.
- http://ec.europa.eu/eip/smartcities/files/operational-implementation-plan-oip-v2_en.pdf 2016.02.26.
- http://ec.europa.eu/eip/smartcities/files/sip_final_en.pdf 2016.02.26.
- <http://konyv.ker.eso.hu/konyv/kereses?szoveg=kategoria:helyt%F6rt%E9net%2F%2Bkiado:komp%2Brom>
- <http://www.cenelec.eu/standards/Sectors/SmartLiving/smartcities/Pages/default.aspx> 2016.03.03. (okos város indikátorok és technológiák minősítésének szabványosítása)
- http://www.eltis.org/sites/eltis/files/sump_guidelines_en.pdf 2016.02.26.
- http://www.epa.gov/sites/production/files/2016-01/documents/small_town_econ_dev_tool_010516.pdf 2016.02.26.
- <http://www.kemarchiv.hu/data/files/202506770.pdf>
- <http://www.kemma.hu/>
- <http://www.lgc.org/about/ahwahnee/principles/> 2016.02.26.
- http://www.oktatas.hu/hivatali_ugyek/kir_intezmenykereso 2016.03.06.
- https://hu.wikipedia.org/wiki/Magyarorsz%C3%A1g_vas%C3%BAti_k%C3%B6zleked%C3%A9se 2016.03.08.
- <https://de.wikipedia.org/wiki/Schieneng%C3%BCterverkehr> 2016.03.08.
- https://en.wikipedia.org/wiki/Smart_city 2016.02.26.
- https://en.wikipedia.org/wiki/Smart_growth, 2016.02.26.
- Idam, F.V.:Bauen im Welterbegebiet – Untersuchungsgebiet Hallstatt, Wien-Hallstatt, 2004;
- Integrált Városfejlesztési Stratégia 2008.

- Interjú Anton Marekkal, Észak-Komárom 2010-2014 ciklus beli polgármesterével. (<http://www.bumm.sk/49449/cikk.html> 2014.10.10.)
- Jeney László, Kulcsár Dezső, Tózsza István: Gazdaságföldrajzi tanulmányok közigazdászoknak, Gazdaságföldrajz és Jövő kutatás Tanszék, Budapesti Corvinus Egyetem, 2013. 105.o.
<http://unipub.lib.uni-corvinus.hu/1128/1/04telepulesmarketing.pdf>
- Klaus Borhard: Orientierungswerte für die städtebauliche Planung (München, 1975)
- Komarno és Komárom város területrendezési dokumentumainak és fejlesztő programjainak összehangolása azok közös és összehangolt fejlesztése céljából, tervdokumentáció, 2012
- Komárom - Magyarország megyéi, Kossuth Könyvkiadó, 1985
- Komárom a XXI. század küszöbén, CEBA Kiadó, Budapest, 2002
- Komárom Város Helyi Esélyegyenlőségi Programja (utolsó felülvizsgálat: 319/2015 (XII.17.) Önk. határozattal.
- Komárom város középtávú városfejlesztési koncepciója (2006 – 2013)
- Komárom Város Önkormányzata 2015-2019. évekre szóló gazdasági programja, jóváhagyva: 122/2015. (V.21.) Önk. határozattal.
- Komárom, Szőny, Almásfüzitő településcsoport általános rendezési terv, Városépítési koncepció VÁTI 1978
- Komárom-Esztergom megye területfejlesztési koncepciója III. javaslattevő fázis
- KOVIT-TERV: Komárom Város Belterületi vízkár-elhárítási tervének aktualizálása. 2013.09.25.
- KOVIT-TERV: Komárom város belterületi vízkár-elhárítási tervének aktualizálása, 659/2013-Vk01
- KOVIT-TERV: Komárom Város Egyesített vízkár elhárítási terve. 2001.11.14.
- Magyarország településhálózata 1. Agglomerációk és település-együttesek, KSH 2014, http://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/mo_telepuleshalozata/agglomeracio.pdf
- Magyarország Vármegyéi és Városai II. (cd) Arcanum, 2002., ISBN 963 9374 33 4
Dr. Borovszky Samu szerk.:
Magyarország vármegyéi és városai (1869-1914)
- Magyarország monográfiája
Komárom vármegye és Komárom sz. kir. város
- Nemzeti Fejlesztés 2030 - Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Koncepció 1/2014. (I.3.) OGY Határozat
- Nemzeti Fejlesztés 2030 - Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Koncepció 2013 (OFTK)
- Nemzeti Infokommunikációs Stratégia
- Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia
- Nemzeti Közlekedési Stratégia (NKS) - Változatelemzés a stratégiai elemekre, Esztergom és Komárom térség kapcsolatrendszerének összközlekedési vizsgálata, 2013. november
- Nemzeti Reform Program
- Nemzeti Vízgazdálkodási Stratégia
- NKS Országos Vasútfejlesztési Koncepció, 2013
oktatas.hu
- OPERATÍV PROGRAMOK
- Emberi Erőforrás Fejlesztési Operatív Program
 - Gazdaságfejlesztési és Innovációs Operatív Program
 - Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program
 - Környezeti és Energiahatékonysági Operatív Program
 - Közigazgatás- és Közszolgáltatás Fejlesztési Operatív Program
 - Rászoruló Személyeket Támogató Operatív Program
 - Terület- és Településfejlesztési Operatív Program
- Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Koncepció - Nemzeti Fejlesztés 2030
- Országos Hulladékgyűjtési és Tárolási Terv 2009 – 2020.
- Pirisi Gábor: A magyar kisvárosok differenciált fejlődése a rendszerváltozás után, Phd-értekezés, Pécs, 2008
- Pons Danubii Fejlesztési Terv 2014 - 2020
- SBB, Neues Konzept bei Rangierleistungen 2008.06.30. <http://www.eurailpress.de/news/bahnbetrieb/single-view/news/sbb-neues-konzept-bei-rangierleistungen-1.html> 2016.03.08.
- Schediwy, Robert: Rekonstruktion – Wiedergewonnenes Erbe oder nutzloser Kitsch?, LIT Verlag GmH & Co., Wien, 2011

https://books.google.hu/books?id=uunleNkYBkAC&pg=PA134&lpg=PA134&dq=rekonstruktion+der+stadt+car-nuntum&surce=bl&ots=Ih0JzKucgX&sig=v8500EDL0WMxKBG-csd_uS8mQfTo&hl=hu&sa=X&ved=0ahUKewiV9aSp4cfMAhWLA-xoKHWciCBoQ6AEiOzAE#v=onepage&a=rekonstruktion%20der%20stadt%20car-nuntum&f=false 2016.05.07.

Stabilan az élvonalban – Integrált Területi Program Komárom – Esztergom megye 2014-2020

Számadó Emese: Új-Szőnytől Komáromig, Komárom, 2006.

Szarvas Péter: Mezővédő erdősávok, fasorok jellemzése, ökológiai feltárása, kihatásai, doktori disszertáció, Debrecen, 2010.

Szénássy könyvtár 943.9 Sz 59

Szénássy Zoltán: Rév-Komárom, KT Könyv- és Lapkiadó Kft., Komárom

Szociális Szolgáltatástervezési koncepció, 188/2007. (X. 18.) és 184/2013. (IX.23.) Önk. határozat

Területi Agenda 2010 - Egy sokszínű régiókból álló, befogadó, intelligens és fenntartható Európa felé

The State of European Cities in Transition 2013 - Taking Stock after 20 Years of Reform, UN-Habitat, 2013

Vajda Barnabás: Államhatár és identitás in Monographiae Comaromienses 3., Selye János Egyetem Tanárképző Kara, Komárom, 2011. - Komárom/Komarno <http://www.watson.sk/NZONLINE/docs/Allam-hatar%20es%20identitas.pdf> (2014.10.10.)

Városfejlesztési Kézikönyv 2. kiadás kiadó: Nemzeti Fejlesztési és Gazdasági Minisztérium, Területfejlesztésért és Építésügyért Felelős Szakállamtitkárság, 2009.

Városrehabilitáció 2007-2013-ban Kiadó: ÖTM, Területfejlesztési és Építésügyi Szakállamtitkárság, Budapest, 2007.

Welterbe-Manual, Handbuch zur Umsetzung der Welterbekonvention in Deutschland, Luxemburg, Österreich und der Schweiz; Deutsche UNESCO-Kommission, 2009. Bonn, https://www.unesco.de/fileadmin/medien/Dokumente/Bibliothek/Welterbe-Manual_DUK_2009/Welterbe-Manual_2_Aufl_volltext.pdf

Westphal, Christiane: Dichte und Schrumpfung, IÖR Schriften, Band 49, 2008.