

EGYEZTETÉSI ANYAG

ITS BUDAPEST stratégia 2020

INTEGRÁLT TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI STRATÉGIA
MEGALAPOZÓ MUNKARÉSZ / STRATÉGIAI MUNKARÉSZ

2014. JANUÁR 31.

MEGBÍZÓ: BUDAPEST FŐVÁROS ÖNKORMÁNYZAT

SAKMAI IRÁNYÍTÓ: BUDAPEST FŐVÁROS FŐPOLGÁRMESTERI HIVATAL

VÁROSÉPÍTÉSI FŐOSZTÁLY

Finta Sándor főépítész
Maczák Johanna
Mátrai Réka
Garay Márton

SZERZŐK

TELEPÜLÉSFEJLESZTÉS:

BFVT Kft.

Szerzők:

Albrecht Ute
területrendező tervező – vezető településtervező,
okl. építésmérnök
TR 01-0517, TT/1É 01-0517

András István
területrendező tervező – vezető településtervező,
okl. építésmérnök
TR 01-0525, TT/1É 01-0525

Bedőcs Bernadett
okl. geográfus,
Fonyódi Mariann PhD
okl. építésmérnök

Közreműködött:

Balla Mariann
okl. építésmérnök
Érsek Gábor
okl. településmérnök
Horváth Ágnes
okl. településmérnök, okl. építésmérnök
Németh Andrea
okl. építésmérnök
Szűcs András
okl. településmérnök
Tóth Attila
okl. településmérnök
Zöldi Péter
okl. építésmérnök

INFRASTRUKTÚRA:

BFVT Kft.

Szerzők:

Pető Zoltán
okl. építőmérnök, közlekedéstervező
K1d-1 01-2321
Román Péter
okl. építőmérnök
Orosz István
okl. villamosmérnök, mérnök-közgazdász
Becsák Péter
okl. közlekedésmérnök

VÁROSI KLÍMA:

ABUD Kft.

Dr. Reith András, PhD
okl. építésmérnök, MSc. ClimaDesign

Közreműködött:

Kiss Ida
okl. építésmérnök, városenergetikai szakmérnök

TERMÉSZETI KÖRNYEZET:

BFVT Kft.

Szerzők:

Tatai Zsombor
okl. tájépítésmérnök
K/2 01-5263
Pogány Aurél
okl. kertésmérnök, táj- és kertépítész
TK 01-5060
Niedetzky Andrea
okl. tájépítésmérnök
K/2 01-5152
Zétényi Dávid
okl. tájépítésmérnök

TÉRINFORMATIKA:

BFVT Kft.
Pizág Csaba
építőmérnök, térinformatikai szakmérnök

GAZDASÁG:

BFVT Kft.

Szerzők:

Karácsony Krisztián
okl. geográfus
Horváth Áron
okl. közgazdász

TÁRSADALOMTUDOMÁNY:

BFVT Kft.

Szerzők:

Dr. Csizmady Adrienne
szociológus
Dr. Rédei Mária
MTA Doktora, DSc
Karlik Csilla
okl. geográfus
Erdélyi Tea
szociológus

RÖVIDÍTÉSEK JEGYZÉKE

Budapest 2030 /VFK	Hosszú távú Városfejlesztési Konceptió
Budapest 2020 / ITS	Budapest Integrált Településfejlesztési Stratégiája
BFVK	Budapest Főváros Vagyongazdálkodó Központ Zrt.
BGYH	Budapest Gyógyfürdői és Hévízei Zrt.
BKK	Budapesti Közlekedési Központ Zrt.
BKV	Budapesti Közlekedési Zrt.
BTFK	Budapest Területfejlesztési Konceptiója
BVK	BVK Holding Budapesti Városüzemeltetési Központ Zrt.
CLLD	Közösség által irányított helyi fejlesztések
EFOP	Emberi Erőforrás-fejlesztési Operatív Program
EIB	Európai Beruházási Bank
EIT	Európai Innovációs és Technológiai Intézet
ERFA	Európai Regionális Fejlesztési Alap
ESCO-finanszírozás	Energia szolgáltató vállalat (Energy Saving Cooperation) általi harmadik feles finanszírozás
ESZA	Európai Szociális Alap
Étv.	1997. évi LXXVIII. törvény az épített környezet alakításáról és védelméről
EUDRS	Az Európai Unió Duna Régióra vonatkozó Stratégiája
F+F+I /KFI	Kutatás-fejlesztés és innováció
FÁNK	Fővárosi Állat és Növénykert Zrt.
FCSM	Fővárosi Csatornázási Művek Zrt.
FKF	Fővárosi Közterület-fenntartó Zrt.
FKSZT	Budapesti Központi Szennyvíztisztító Telep
GINOP	Gazdaságfejlesztési és innovációs Operatív Program
IKOP	Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program
IKT	Infó-kommunikációs technológiák
ITB/ITI	Integrált Területi Beruházások
ITS	Integrált Településfejlesztési Stratégia
IVS	Integrált Városfejlesztési Stratégia
KA	Kohéziós Alap
KEHOP	Környezeti és energiahatékonysági Operatív Program
KKK	Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ
KKV	Kis- és középvállalkozások
KMR	Közép-magyarországi Régió
MFB	Magyar Fejlesztési Bank Zrt.
NFM	Nemzeti Fejlesztési Minisztérium
NGM:	Nemzetgazdasági Minisztérium
NIF	Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt.
NKS	Nemzeti Közlekedési Stratégia
NTK	Nemzeti Turizmusfejlesztési Konceptió
OFTK	Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Konceptió
OP	operatív program
RIS3	Közép-Magyarország Regionális Innovációs Fejlesztési Stratégia
TFP	Tematikus fejlesztési program
Tftv.	Területfejlesztési törvény
VEKOP	Versenyképes közép-Magyarország Operatív Program

TARTALOMJEGYZÉK

BEVEZETÉS	5
<i>Városfejlesztés, integrált tervezés / Budapest Integrált Városfejlesztési Stratégiája (2008) / Tervezési környezet: az ITS, mint fejlesztési dokumentum szerepe, célja / Az ITS készítés módszertana és felépítése</i>	
I. HELYZETFELTÁRÓ ÉS ELEMZŐ MUNKARÉSZ	8
I. 1. TELEPÜLÉSHÁLÓZATI ÖSSZEFÜGGÉSEK, TÉRSÉGI KAPCSOLATOK	8
<i>Nemzetközi szerep és kapcsolatok / Országos szerepkör és kapcsolati rendszer / Budapest várostérsege / Budapest mint település / SWOT / Fejlesztési kihívások</i>	
I. 2. FEJLESZTÉSI ÉS RENDEZÉSI KÖRNYEZET, ILLESZKEDÉS	13
<i>A területfejlesztési dokumentumokkal való összefüggések vizsgálata / A területrendezési tervekkel való összefüggések vizsgálata / A szomszédos települések hatályos fejlesztési, településszerkezeti terveinek vonatkozó megállapításai / Hatályos településfejlesztési döntések bemutatása / SWOT / Fejlesztési kihívások</i>	
I. 3. BUDAPEST TÁRSADALMA	18
<i>Demográfiai jellemzők / Képzettség, foglalkoztatottság, jövedelmi viszonyok, életminőség / Háztartások számának, összetételének változása / Népeség egészségi állapota / Térbeli-társadalmi rétegződés, konfliktusok, érdekviszonyok, krízisterületek / Identitást erősítő tényezők / SWOT / Fejlesztési kihívások</i>	
I. 4. BUDAPEST HUMÁN INFRASTRUKTÚRÁJA	27
<i>Egészségügy / Gondozás / Oktatás / Kultúra / Sport / Lakáshelyzet / SWOT / Fejlesztési kihívások</i>	
I. 5. ESÉLYEGYENLŐSÉG BIZTOSÍTÁSA	35
<i>Mélyszegénységben élők és veszélyeztetettek / Hátrányos helyzetű, intézményi nevelésből kikerülő fiatalok / Roma népesség / Nők / Idős és időszedő városlakók / Fogyatékos, tartósan egészségkárosodott emberek / SWOT / Fejlesztési kihívások / Célcsoport alapú beavatkozási irányok</i>	
I. 6. BUDAPEST GAZDASÁGA	41
<i>Budapest gazdasági súlya, szerepköre / Gazdasági ágazatok, jellemzőik / A gazdasági szervezetek jellemzői, fontosabb beruházásai / A gazdasági versenyképességet befolyásoló tényezők / Ingatlanpiaci viszonyok / SWOT / Fejlesztési kihívások</i>	
I. 7. AZ ÖNKORMÁNYZAT GAZDÁLKODÁSA, A TELEPÜLÉSFEJLESZTÉS ESZKÖZ- ÉS INTÉZMÉNYRENDSZERE	54
<i>Költségvetés, gazdasági program / Az önkormányzat településfejlesztési és helyi gazdaságfejlesztési tevékenysége, intézményrendszere / Vagyongazdálkodás / Lakásgazdálkodás / Energiagazdálkodás / SWOT / Fejlesztési kihívások</i>	
I. 8. TÁJ, TERMÉSZETI ADOTTSÁGOK ÉS ZÖLDFELÜLETI RENDSZER	68
<i>Természeti adottságok, tájhasználat / Védett, védendő táji-, természeti értékek, területek / A zöldfelületi rendszer elemei / A zöldfelületi ellátottság / SWOT / Fejlesztési kihívások</i>	

I. 9.	ÉPÍTETT KÖRNYEZET	72
	<i>Városszerkezeti sajátosságok / Területfelhasználás jellemzői / SWOT / Fejlesztési kihívások</i>	
I. 10.	BUDAPEST ÉPÍTETT ÉRTÉKEI	78
	<i>Az épített értékek elhelyezkedése / A területi védelem elemei / A helyi védelem elemei / Az épített értékek konfliktusai, problémái / SWOT / Fejlesztési kihívások</i>	
I. 11.	KÖZLEKEDÉS	85
	<i>Közlekedés-hálózati kapcsolatok / Közúti közlekedés rendszere / Városi közösségi közlekedés / Kerékpáros és gyalogos közlekedés / Parkolás / SWOT / Fejlesztési kihívások</i>	
I. 12.	KÖZMŰVEK	98
	<i>Víziközművek / Energia / Megújuló energiaforrások alkalmazása, a környezettudatos energiagazdálkodás lehetősége / Elektronikus hírközlés – ellátás, kiépítettség alakulása, nemzetközi összehasonlítás / SWOT / Fejlesztési kihívások</i>	
I. 13.	KÖRNYEZETVÉDELEM	107
	<i>Földtani viszonyok, talajszennyezés / Felszíni és a felszín alatti vizek / Levegőtisztaság és védelme; zaj- és rezgésterhelés / Hulladékkezelés / Árvízvédelem; katasztrófavédelem egyéb szegmensei / Városi klíma / Fennálló környezetvédelmi konfliktusok, problémák / Fényszennyezés / SWOT / Fejlesztési kihívások</i>	

II. HELYZETÉRTÉKELŐ MUNKARÉSZ

II. 1.	A HELYZETELEMZÉS EREDMÉNYEINEK ÉRTÉKELÉSE, SZINTÉZIS	116
	<i>Összefüggések vizsgálata / Problématérképek / A közelmúltra is érvényes, stratégia szempontjából is meghatározó folyamatok, tendenciák összegzése / Legfontosabb fejlesztési kihívások</i>	
II. 2.	ELTÉRŐ JELLEMZŐKKEL RENDELKEZŐ TELEPÜLÉSRÉSZEK	137
	<i>Budapest zónarendszere / Belső zóna / Duna menti zóna / Átmeneti zóna / Elővárosi zóna / Hegyvidéki zóna / Szegregált vagy szegregációval veszélyeztetett területek lehatárolása, térképi ábrázolása és helyzetelemzés / Egyéb szempontból beavatkozást igénylő területek</i>	

VÁROSFEJLESZTÉS, INTEGRÁLT TERVEZÉS

Városfejlesztés az Európai Unióban, az integrált tervezés jelentőségének megerősödése

Az Európai Unió 2020-ig érvényes átfogó stratégiájának, az Európa 2020-nak a végrehajtásában kiemelt szerepet kap az európai városok fejlesztése.

A stratégia Európa intelligens („smart”), fenntartható („sustainable”) és befogadó („inclusive”) növekedésének céljaira összpontosít, és e célokhoz az Európai Unió egészére vonatkoztatva konkrét célértékeket is társít a foglalkoztatás, a kutatás-fejlesztés, az éghajlatvédelem és fenntartható energiagazdálkodás, az oktatás valamint a szegénység és a társadalmi kirekesztés elleni küzdelem területén.

A stratégia városi dimenzióját többek között az EU Bizottság által 2011 novemberében publikált hetedik közbeszű előrehaladási jelentése mutatja be, érvelve amellett, hogy a különböző helyi szükségletek és lehetőségek támasztotta igényekre az integrált megközelítésmód segítségével adható helyspecifikus, így eredményes válasz.

Az EU Területi Agendája is megerősíti a városok szerepét, az integrált és többszintű megközelítés alkalmazását javasolja a városfejlesztési és városrehabilitációs politikákban, valamint támogatja azokat az erőfeszítéseket, amelyek arra irányulnak, hogy „a városok az intelligens, fenntartható és befogadó fejlődés motorjaivá váljanak, és vonzóak legyenek az élhető lakhelyet és munkát keresők, valamint a turisták és a befektetők számára is.”

Kijelenti, hogy „a városoknak adott esetben a közigazgatási határaikon kívülre is figyelniük kell, a funkcionális régiójukat tartva szem előtt, melybe a városkörnyéki területek is beletartoznak. Érvet az ágazati szakpolitikák területi koordinációja mellett, mely „valamennyi területi szinten” érvényesítendő, illetve bátorítja a városokat arra, hogy „szükség szerint a területükön végzett valamennyi beavatkozás hatékonyságának növelése érdekében készítsenek és fogadjanak el integrált stratégiákat és területi terveket.”

A városfejlesztésért felelős miniszterek informális találkozóin született nyilatkozatok közül az alábbi három befolyásolja érdemben a városfejlesztési stratégiák tartalmi és módszertani elemeit:

- Budapesti Nyilatkozat (az európai városok demográfiai és klímaváltozási kihívásaival kapcsolatos feladatokat határozza meg),
- a Toledói Nyilatkozat (az integrált városfejlesztés értelmezéséről, stratégiai lehetőségeiről),

- a Marseille-i Nyilatkozat (szakmai segítséget nyújthat a városi stratégiák gazdasági társadalmi, környezeti, és menedzsment szempontokat integráló tervezéséhez, európai összehasonlításra is lehetőséget adva).

Integrált városfejlesztés Magyarországon

Magyarországon 2007 októberében bocsátotta az akkori felelős minisztérium, az Önkormányzati és Területfejlesztési Minisztérium, a városok rendelkezésére azt az – azóta egyszer, 2009-ben módosított – városfejlesztési kézikönyvet, amely alapján 2008-ban elkészült számos város Integrált Városfejlesztési Stratégiája (IVS), többek között Budapesté, valamint a budapesti kerületeké is.

A 2007-2013-as programozási időszakban a Regionális Operatív Programok városfejlesztési konstrukciójának túlnyomó többségére csak azon városok pályázhattak, amelyek elkészítették a középtávú fejlesztési céljaikat tartalmazó, a fejlesztendő akcióterületeket kijelölő IVS-üket.

2012 novemberében került elfogadásra a 314/2012. kormányrendelet a településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről. E rendelet keretében a Kormány jogszabályba foglalta a középtávú településfejlesztési stratégiák tartalmi és egyes eljárási jellegű követelményeit, amely a jelen Integrált Településfejlesztési Stratégia alapjául is szolgál.

Fentiek alapján jelen dokumentum az annak jogi alapjául szolgáló 314/2012. kormányrendelet iránymutatóival összhangban készült.

BUDAPEST INTEGRÁLT VÁROSFEJLESZTÉSI STRATÉGIÁJA (2008)

2008-ban készült integráló keretstratégiaként Budapest Városfejlesztési Stratégiája, mely a szintén hétéves időszakra készült Podmaniczky Program (2005) aktualizálását jelentette.

A módszertani elvárásoknak megfelelően a keretstratégia felvázolta a városfejlesztés középtávú stratégiai céljait, a területi, városrészekre vonatkozó célokat, s a közöttük lévő összefüggéseket, azokat a nagyobb, kerülethatárokat átlépő projektterületeket/akcióterületeket, ahol a különböző szereplők fejlesztései közötti szinergiák a legnagyobb hatást eredményezik, továbbá kidolgozta a stratégia végrehajtásához nélkülözhetetlen eszköz- és intézményrendszert is.

A stratégia a reális megvalósíthatóságot fontos szempontként definiálta, azonban a 2008-at követő, első

sorban külső fejlesztési környezetben zajló változások ezt jelentősen befolyásolták.

A pénzügyi és finanszírozási válság negatív hatása a magánszektor fejlesztői dinamikájára vonatkozóan még ma is érzékelhető. A 2010-ben megjelenő új politikai vezetés újradefiniálta a fejlesztéspolitikai irányokat, az uniós támogatási rendszer is több szempontból jelentősen átalakult, előtérbe helyezve a vállalkozásfejlesztési projektek támogatását.

A helyi önkormányzatokra vonatkozó törvény jelentősen átalakította az önkormányzatok, többek között a Fővárosi Önkormányzat feladatait, hangsúlyosabbá vált a kötelező feladatok ellátása, erősödött a finanszírozás kötöttsége. A megváltozott gazdasági-finanszírozási, politikai és jogi környezet egyaránt indokolja a 2008-as IVS aktualizálását, átdolgozását.

TERVEZÉSI KÖRNYEZET: AZ ITS, MINT FEJLESZTÉSI DOKUMENTUM SZEREPE, CÉLJA

Budapest a 2014-2020-as programozási időszak tervezési, stratégiaalkotási folyamatában speciális helyzetben van, mivel Budapestnek a városfejlesztési koncepció és az ITS mellett a magyarországi megyék számára előírt tervezési dokumentumokat is el kell készítenie.

A megyei tervezés szorosan kapcsolódik az Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Koncepció (OFTK) elkészítéséhez, illetve a 2014-2020-as programozási időszakra irányuló operatív programok tervezéséhez.

A Nemzetgazdasági Minisztérium (NGM) és a Nemzeti Tervezési Hivatal (NTH) koordinációja mellett 2012-2014-ben elkészült Budapest területfejlesztési koncepciója, mely az Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Koncepció (OFTK) 2013. decemberi elfogadását követően kerülhet jóváhagyásra a Közgyűlés által. A 218/2009. (X. 6.) Korm. rendelet tartalmának megfelelően megkezdődött a területfejlesztési stratégia és az operatív program kialakítása is.

Az uniós tervezés szempontjából a területfejlesztési tervek fontos funkciója a helyi adottságok alapján meghatározott sajátos területi és ágazati igények, szempontok közvetítése az OP tervező szaktárcák felé.

Budapest készülő **területfejlesztési programja tehát a város egészére vonatkozó koordináló terv** lesz, amely célkitűzéseiben természetesen összhangban lesz az ITS céljaival. Ebben az értelemben a területfejlesztési tervezés teljes tervezésnek felel meg, azaz a területfejlesztésben érintett összes résztvevő igényeit, érdekeit hangolja össze, s fogalmaz meg célokat, prioritásokat.

A fejlesztési célok, prioritások és intézkedések vonatkozásában a területfejlesztési terv elsősorban a gazdaságfejlesztést helyezi a fókuszba. Így **az ITS a városvezetés stratégiájának tekinthető, a Fővárosi Önkormányzat által előkészítendő, koordinálandó, megvalósítandó fejlesztéseket, projekteket helyezve a középpontba.** A két dokumentum ily módon teljes mértékben össz-

hangban van egymással, s az említett módon kiegészítik egymást.

AZ ITS KÉSZÍTÉS MÓDSZERTANA ÉS FELÉPÍTÉSE

A Kormány a fentebb említett 314/2012-es kormányrendelet keretében jogszabályba foglalta a középtávú településfejlesztési stratégiák tartalmi követelményeit. A dokumentum fő fejezetei az irányadó kormányrendelettel összhangban a következők:

➤ MEGALAPOZÓ MUNKARÉSZ:

- Helyzetfeltáró és elemző munkarész
- Helyzetértékelő munkarész

➤ STRATÉGIA:

- Középtávú célok és azok összefüggései
- A megvalósítást szolgáló beavatkozások
- Anti-szegregációs program
- A stratégia külső és belső összefüggései
- A stratégiai megvalósíthatóságának főbb kockázatai
- A megvalósítás eszközei és nyomon követése

Tekintettel arra, hogy Budapest Városfejlesztési Koncepciója (VFK) a közelmúltban került kidolgozásra illetve jóváhagyásra (2013. április), az ITS nagymértékben támaszkodott a VFK megalapozó vizsgálataira, helyzetértékelésére. A megalapozó vizsgálatok az ITS esetében a VFK releváns fejezeteinek aktualizálására, bizonyos szempontokkal történő kiegészítésére irányultak.

A helyzetfeltáró rész így az adott tématerületre vonatkozó elemző, értékelő megállapítások mellett igyekszik a más tématerületekkel való összefüggéseket, valamint az adatok bemutatása mellett a folyamatokat is értelmezni.

A vizsgálati munkarész aktualizálása során a város társadalmi és gazdasági folyamataiban bekövetkező, s a középtávú stratégia kialakítása szempontjából lényeges, meghatározó változások bemutatása a cél, hangsúlyosan azon területek elemzésével, melyek összefüggésben lehetnek a hazai, illetve EU szinten meghatározott fő fejlesztési célokkal.

Az ITS a VFK-nak azonban nem csak a helyzetelemzésre épített, hanem olyan középtávú megvalósítható célokat tűzött ki, amelyek összhangban állnak a VFK célrendszerével és középtávú a lehető legnagyobb mértékben képesek hozzájárulni azok teljesüléséhez.

Az ITS tehát az érvényes településfejlesztési koncepcióra épülve reálisan megvalósítható, operatív jellegű stratégiaként készült el.

A stratégia időtávja illeszkedik az EU programozási ciklusához, tehát az a 2014 és 2023 (2020-at követően a projektek megvalósítására további 3 év áll rendelkezés-

re) között megvalósítani tervezett fejlesztéseket és fejlesztési irányokat foglalja magában.

Az ITS készítésének módszertana kapcsán fontos megjegyezni, hogy jelen dokumentum készítésével párhuzamosan zajlott a 2014-2020-as EU-támogatással megvalósuló operatív programok tervezése, kialakítása, egyeztetése a hazai és uniós szervezetekkel, így az ITS készítése során külön figyelmet igényelt a folyamatosan változó külső környezet információinak kezelése, integrálása jelen dokumentumba.

Fontos hangsúlyozni, hogy az ITS nem lehet a jövőben sem egy statikus terv, a változó belső és külső fejlesztési környezettel összhangban, azokat monitorozva, rendszeres aktualizálást kíván.

Az ITS meghatároz olyan stratégiai irányokat, amelyek egyrészt további ágazati és területi stratégiák, programok, rövidtávú akciótervek részletes kidolgozását alapozzák meg, másrészt stratégiai keretet biztosítanak a projektek részletes kidolgozásához, új projektek generálásához.

A tervezésnek ez a „kontinuitása” egyben lehetőséget ad és igényli is a város fejlesztésében érdekelt szereplőkkel való folyamatos kapcsolattartást, kommunikációt és együttműködést.

Jelen tervezési környezetben az ITS szerepe, hogy bemutassa azokat a konkrétabb ágazati és területi fejlesztési irányokat, projekteket, melyet Budapest Főváros Önkormányzata középtávon kíván megvalósítani a VFK hosszútávú céljainak elérése érdekében.

I. 1. TELEPÜLÉSHÁLÓZATI ÖSSZEFÜGGÉSEK, TÉRSÉGI KAPCSOLATOK

Budapest kapcsolatait meghatározzák a különböző térségi funkciói, pozíciói. Budapest településhálózati összefüggései és térségi kapcsolatai különböző szinteken vizsgálándók:

- Budapest nemzetközi és európai helyzetének vizsgálata, az Európai városhálózatban való szerepének bemutatása.
- Budapest szerepköre Magyarország fővárosaként.
- Budapest kapcsolatai az agglomerációban és az ún. funkcionális várostérségben.
- Budapest, mint település, a kerületekkel való kapcsolat vizsgálata.

NEMZETKÖZI SZEREP ÉS KAPCSOLATOK

Budapest az európai városhálózat tagjaként 1,7 millió fős lakosságával európai viszonylatban is a jelentősebb városok közé tartozik, ezen kívül az európai kontinens egy minden irányból jól átjárható metszéspontjában helyezkedik el. Földrajzi helyzete egyedülálló adottságokat hordoz, **Budapest valódi csomóponti pozícióban van.** Budapest nemzetközi szerepét a nemzetközi közlekedési kapcsolatai mellett a történetileg kialakult központi szerepkörök adják egyelőre. A transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztési elemei, a Budapesten kereszteződő IV., V. és VII. közlekedési folyosók mellett interkontinentális közlekedési kapcsolatokat a repülés és a Duna – mint tengeri hajóforgalmat is biztosító vízi út – nyújt Budapest részére. Ezen túlmenően közúton és vasúton egyaránt biztosítottak a kontinensen belüli nemzetközi kapcsolatok.

A földrajzi elhelyezkedésből adódó helyzeti potenciál gazdasági szempontból ugyanakkor kihasználatlan, a makroregionális szerepkör növelése szükséges. A 2008-ban elkészült IVS a keleti és a déli régiók (Balkán) irányába ellátási funkciókat koncentráló **kapuváros pozíció** megszerzését jelölte meg mint stratégiai célt, ugyanakkor az elmúlt 5 évben ezt a szerepkört nem sikerült erősíteni. Budapest pozicionálásában fontos szerepet játszik a Duna, mely az egyik legfontosabb térszervező erő európai léptékben.

Az EU Duna Régió Stratégiájának elfogadására 2011-ben került sor, Budapest azonban az eltelt idő alatt egyetlen téma vonatkozásában sem tudott kompetencia központ szerepkört kialakítani. Tekintettel a város adottságaira és fejlesztési tapasztalataira, makroregionális léptékben is vezető szerepre tehet szert a kultúra, örökség, turizmus, s az ehhez kapcsolható gazdaságfejlesztés, valamint a térségi közlekedésfejlesztés és szervezés területein. Budapest Duna térségben való pozicionálása, az ehhez szükséges részletes vizsgálatok és tartalmak kialakítása fontos feladata lesz a térségi együttműködésen alapuló Duna Tematikus Fejlesztési Programnak (2014) is.

Budapest nemzetközi üzleti megítélése az elmúlt évek alatt folyamatosan romlott. Budapest számára – kapcsolódva az Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Koncepció stratégiai irányaihoz – az innováció jelenthe-

ti az egyik olyan irányt, mely makroregionális szinten is kitörési pontot, szervező erőt jelenthet. Ehhez jó alapot nyújt az is, hogy 2012-től budapesti székhellyel működik az Európai Unió innovációs intézete, az Európai Innovációs és Technológiai Intézet (EIT). A másik térszervező lehetőség továbbra is a Duna, melyben Budapestnek Magyarországgal együtt kell pozícióit megerősíteni.

ORSZÁGOS SZEREPKÖR ÉS KAPCSOLATI RENDSZER

Budapest Magyarország fővárosaként fontos államigazgatási, illetve közigazgatási szerepet is betölt a településhálózat hierarchikus rendszerében, ennek következtében az államigazgatás intézményrendszerének infrastrukturális fejlesztései is itt koncentrálnak. Ezek a projektek a Főváros számára is fontos és jelentős beruházások, hozzájárulnak egy-egy városrész, sőt egész Budapest presztízsének, gazdasági prosperitásának növeléséhez.

Budapest kiemelkedő adottságokkal bír, egyedi történelmi és építészeti örökséggel rendelkező főváros. A város jelentősége és súlya az országon belül folyamatosan növekszik, úgy az itt élő népesség száma, mint a gazdaság teljesítménye alapján is.

Helyzeti potenciálját az értékes települési-táji környezet mellett, a nemzetközi mércével mérve is jelentős, magas színvonalú kulturális és tudományos élet, valamint az itt koncentrálnak kutatás-fejlesztés adja.

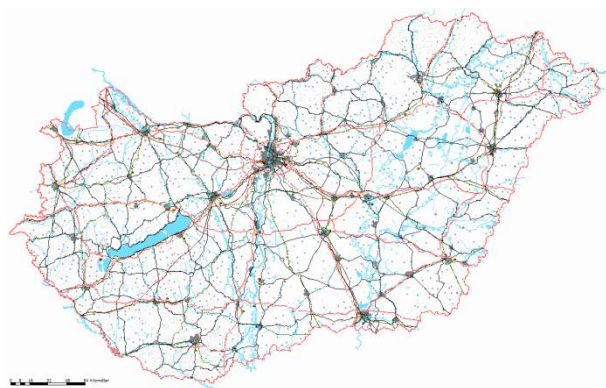
Társadalom, gazdaság

A főváros népessége az ország egészének majdnem egyötödét jelenti (1,7 millió fő), amely egyúttal jelentős fogyasztói piacot képvisel. A lakosságnak nem csak a száma, hanem az összetétele és a magasabb jövedelme miatt is meghatározó szerepe van a hazai gazdaságban. Az ország társadalmi- és gazdasági fejlesztési lehetőségei erőteljesen befolyásolják Budapestnek és várostérségének lehetőségeit, ugyanakkor Budapest gazdaságának állapota és fejlődésének dinamikája az ország teljesítőképessége szempontjából kiemelt jelentőségű. Az ország GDP-jének mintegy 40 százaléka származik

Budapestről, míg az egy főre jutó GDP az országos átlag 220 százaléka (2010-es adat).

Közlekedés

Az ország sugaras szerkezetű gyorsforgalmi és főút hálózata, valamint **Budapest centrális területi elhelyezkedése igen előnyös az országos kapcsolatok biztosításának szempontjából**. Jelenleg az ország összes, hosszabb szakaszon kiépített gyorsforgalmi úthálózati eleme érinti Budapestet, a körirányú elemek hiányában azonban ez jelentős átmenő forgalmat is generál.



Kivonat: Országos Területrendezési Terv – Közlekedési hálózat és a települések rendszere

Az országos közlekedésfejlesztési elképzelések – első sorban a gyorsforgalmú úthálózat vonatkozásában – a jelenlegi sugaras szerkezet továbbfejlesztéseként két körirányú elem (M8 és M9) megvalósítását tűzték ki, **kiegyensúlyozott térségfejlesztést lehetővé tevő gyűrűs-sugaras hálózat elérését megcélózva** (mely természetesen biztosítaná Budapest elkerülését is).

Az ország sugaras szerkezetű vasúthálózata szintén igen előnyös az országos kapcsolatok szempontjából Budapest számára. Az országos vasúthálózat 11 vonala fut össze Budapesten, az ország keleti és nyugati része közötti kapcsolatot biztosító 4 vasúti Duna-hídból 2 itt található. A vasúti közlekedés infrastruktúrája ugyanakkor műszakilag leromlott állapotú.

A vasúti közlekedés esetében – bár kisebb jelentőséggel, mint a közúti közlekedés terén – szintén megjelenik a körirányú kapcsolatok fejlesztése (V0). **A fejlesztésnek Budapestet tehermentesítő előnyei mellett azonban azzal a hátránnyal is számolnia kell, hogy így kihasználatlanul marad a teherforgalom megállításából adódó lehetőség az átmenő áruk magas hozzáadott értékkel növelt gazdaságba kapcsolására.**

A Duna az országos közlekedésben nem jut érdemben szerephez, menetrendszerű személyhajó közlekedés nem létezik, az országon belüli áruszállítás elenyésző. Budapest országos közforgalmú kikötője a csepeli Szabadkikötő. Menetrendszerű belföldi légi közlekedés nem bonyolódik az országon belül annak mérete folytán, ennek megfelelően Budapestet csak a nemzetközi légiközlekedés érinti.

BUDAPEST VÁROSTÉRSÉGE

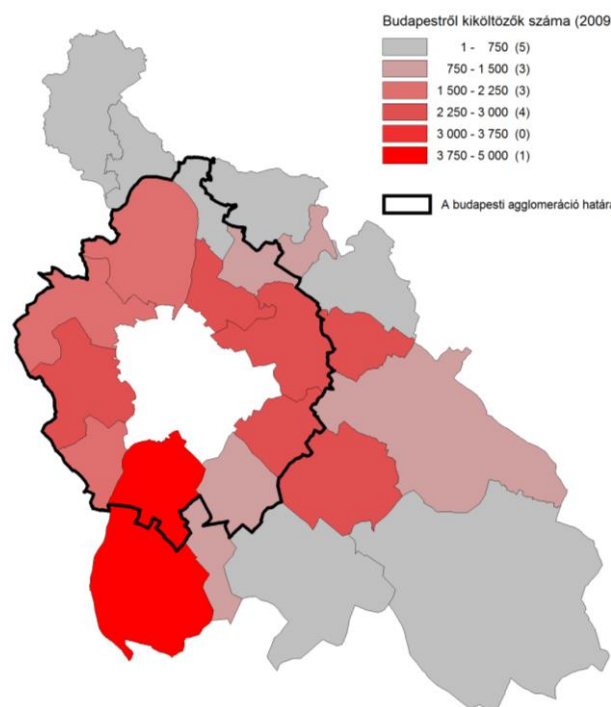
A várostérséget Budapest és a vele „együtt élő” környezete alkotja. E térség funkcionális szempontból összefügg, társadalmi, gazdasági és környezeti folyamatok intenzív kölcsönhatásának tere.

Budapest Magyarország egyetlen városa, amely körül európai léptékben is jelentős nagyvárosi agglomeráció alakult ki. A főváros növekvő és erősödő agglomerációja tovább erősíti országon belüli jelentőségét, közvetítő „kapuváros” és „híd” szerepét.

Budapest térségének meghatározása többféleképpen lehetséges: a legkisebb területű térségtől, a törvényileg meghatározott agglomerációs területtől a Budapesttel ténylegesen együttműködő térségig definiálhatjuk.

Budapest és agglomerációja, valamint a funkcionális várostérség

A Budapesti agglomeráció a fővárost és 80 városkörnyéki agglomerálódó települést – közte 31 várost – magában foglaló, múltjában, jelenében és jövőjében egymáshoz sok szállal kapcsolódó, egymásra utalt térség. Az agglomerációt a valós folyamatok mellett jogszabály is nevesíti. A Budapesti Agglomeráció Területrendezési Tervéről szóló 2005. évi LXIV. törvény (BATrT) meghatározza a keretfeltételeket az agglomerációval érintett települések településrendezési eszközeinek készítéséhez, illetve módosításához. A Budapesti agglomeráció területe 2538 km², amely Magyarország területének mindössze 2,7%-a, de ebben a térségben él a magyar népesség mintegy negyede, két és félmillió ember és itt termelik az ország bruttó nemzeti jövedelmének közel 50%-át.



Budapestről kiköltözők megoszlása Pest megye kistérségei között 2009-ben

A fővárossal ténylegesen együttműködő térség azonban túlnyúlik az agglomeráció határain. A főváros és vele együtt élő környezete (közel 3 millió fő) együtt alkotja a budapesti ún. **funkcionális várostérséget**, a budapesti gazdasági tér még ennél is nagyobb kiterjedésű és jelentőségű. Budapest és várostérsége a népesség, a jövedelem és a tőkekonzentráció tekintetében kiemelkedő az ország más térségeihez viszonyítva. E térség közigazgatásilag ugyan tagolt, de funkcionális szempontból a társadalmi-, gazdasági- és környezeti folyamatok intenzív kölcsönhatásának tere.

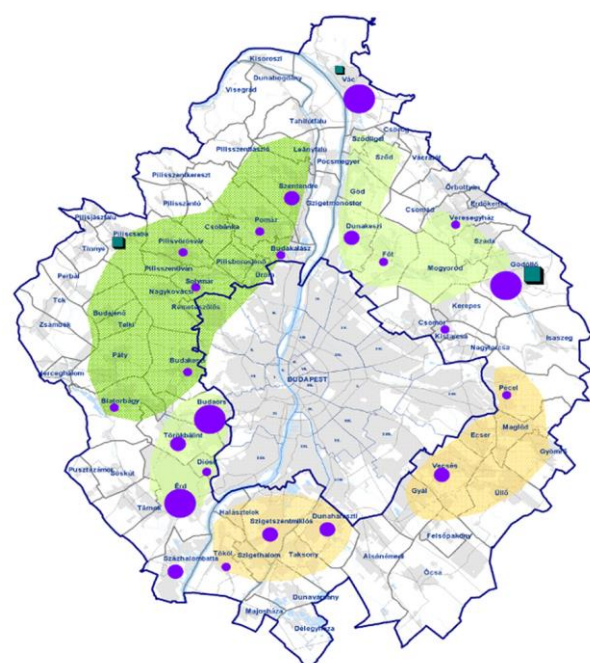
Budapest és várostérsége összetett, különböző szempontok alapján vizsgálva eltérő területű lehet:

- Budapest és a budapesti gazdasági térhez tartozó városok (Tatabánya, Székesfehérvár, Dunaújváros, Kecskemét, Szolnok, Hatvan-Gyöngyös),
- Budapest és Pest megye, illetve az agglomerációs területei.

Mindkét területi szintről elmondható, hogy erőteljes és növekvő a népesség és a gazdaság koncentrációja.

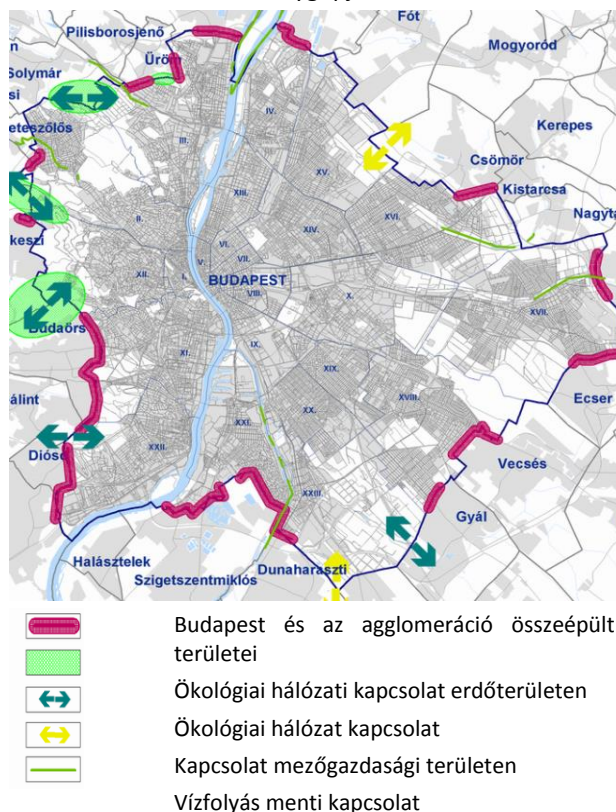
Az elmúlt évtizedben nemcsak tovább nőtt a térség népessége, de a növekedés üteme is gyorsult.

Budapest és agglomerációja között számos, évtizedek óta fennálló konfliktus, egyensúlytalanság létezik, mely gyengíti a lehetőségek kihasználását. Ilyenek a műszaki és humán infrastruktúra ellátottságban fennálló szerkezeti problémák, amelyek a rendszerváltást követő gyors agglomerációs népességnövekedéssel még hangsúlyosabbá váltak.



- Felsőoktatási intézmény, jelentősebb vonzerővel
- Foglalkoztatási szerepkör
- Lakóterület, vonzó táji környezetben
- Lakóterület, kertvárosi környezetben
- Lakóterület, vidéki környezetben

Különösen érzékenyen jelentkezik a probléma a közlekedés, az oktatás, az egészségügy és a kultúra területén, mivel a kiköltözők döntően Budapestre járnak dolgozni, tanulni, művelődni. A városhatárt több mint 600.000 utazás keresztezi irányonként nap mint nap, ennek kétharmada személygépjárművel történik.



- Budapest és az agglomeráció összeépült területei
- Ökológiai hálózati kapcsolat erdőterületen
- Ökológiai hálózati kapcsolat
- Kapcsolat mezőgazdasági területen
- Vízfolyás menti kapcsolat

Az ún. funkcionális várostérség településeinek a vasúti- és az autóbussz-hálózatokhoz nem kapcsolódik tervszerűen kialakított, jelentős befogadói képességgel rendelkező, a hosszú idejű parkolást szolgáló ún. P+R rendszerű parkoló hálózat.

Budapesten belül, elsősorban a gyorsvasúti hálózathoz kapcsolódva kiépült ugyan egy több mint 4.000 férőhellyel rendelkező P+R rendszerű hálózat, ez azonban a többi település forgalma számára messze nem elégséges, különösen, hogy ugyanezen parkolók szolgálnak a külső kerületek lakossága számára is eszközváltási pontként.

Budapest a közigazgatási területét tekintve 25 településsel határos, a főváros területén levő 226 km-es (jelenleg messze nem összefüggő) kerékpárút-hálózat viszont csak 6 település esetében éri el a városhatárt.

A főváros és agglomerációja között jelentős az utazási igény, a kerékpáros közlekedés 5-8 km-es távolságban versenyképes a többi közlekedési móddal. Ebből kifolyólag ennek a környezetbarát közlekedési módnak érdemi szerepe lehetne megfelelő infrastruktúra megléte esetén a térségi közlekedési kapcsolatokban is.

Az ún. funkcionális várostérség települései között napi utazási igényeket szolgáló menetrendszerű hajóforgalom jelenleg nincs, a területileg érintett települések

forgalmát a folyóval párhuzamos közutak, vasútvonalak, HÉV-vonalak bonyolítják le.

Budapest térségi kapcsolatai a domináns közúti és vasúti közlekedésben hálózati szempontból kedvezőek, a közutak azonban a forgalmi szempontokat tekintve túlterheltek, a vasúti pályák jelentős részének pedig a műszaki színvonala nem megfelelő.

A térségen belüli intézményesített együttműködés alacsony hatékonyságú. **Budapest és funkcionális várostérsége között az együttműködés szintje jelenleg nem megfelelő, a térségi pozíció megerősítése érdekében szorosabb kapcsolat szükséges. Az együttműködés legfontosabb feladata a konfliktusok feloldása mellett azoknak az eszközöknek a közös kidolgozása, melyek képessé teszik az agglomeráció településeket arra, hogy kihasználják a térség gazdasági potenciáljában meglévő lehetőségeket.**

A korlátokat nem objektív akadályok képezik, hanem intézményi, törvényi (közigazgatási, gazdaságpolitikai, önkormányzati gazdálkodási, városmenedzsmentbeli stb.), valamint a hiányzó gazdasági és humán motivációk.

Ökológiai kapcsolatok

A város ökológiai-zöldfelületi kapcsolatait az agglomerációs térség meghatározó természeti területeitől kiinduló, Budapest városszövetébe ékszerűen benyúló zöldfelületi elemek alkotják. Ezek a városkörnyékkel alkotott zöldfelületi kapcsolatok döntően befolyásolják a város zöldfelületi rendszerének ökológiai értékeit. Az alábbi zöldfelületi-ökológiai kapcsolatok jellemzőek Budapest városkörnyékén:

- a Budai-hegyvidék erdőterületei, amelyek a városhatár mentén leghosszabban biztosítanak kapcsolatot a térség zöldfelületeivel,

- a Duna, amely nemcsak ökológiai folyosó, hanem rekreációs potenciálja is jelentős,
- a kisebb vízfolyások: Mogyoródi-, Szilas-, Rákos-, Gyáli-, Hosszúréti-, Aranyhegyi-patak.

A városhatár mentén – a települési területek összeépülése miatt – kevés a lehetőség újabb beépítésre szánt fejlesztési terület kijelölésére, zöldhálózati kapcsolatok elsősorban a budai oldalon lehetségesek a város és környéke között.

BUDAPEST MINT TELEPÜLÉS

Budapest jogállása sajátos Magyarországon: főváros, megye és település, mely 23 kerületből áll. A főváros és a kerületek önálló helyi önkormányzattal rendelkeznek, **így az önkormányzati rendszer kétszintű.**

A főváros és a fővárosi kerület törvényben meghatározott önálló feladat- és hatáskörű települési önkormányzatként működik.

Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX. törvény 2013. január 2-től hatályos rendelkezései alapján az előbbi ellátja azokat a kötelező és önként vállalt helyi, települési feladat- és hatásköröket, melyek a főváros egészét vagy egy kerületet meghaladó részét érintik, valamint amelyek a fővárosnak az országban betöltött különleges szerepköréhez kapcsolódnak. A kerületi önkormányzat működési területén köteles gondoskodni a törvényben meghatározott feladatok ellátásáról.

A fővárosi önkormányzat szerepe a városfejlesztésben a közelmúltban történt jogszabályi változások következményeként csökkent. A budapesti várostérség harmonikus fejleszthetősége érdekében a sokszereplős térben a városfejlesztési beavatkozások koordinálására, irányítására meg kell teremteni a megfelelő eszközzrendszert.

SWOT

ERŐSSÉGEK	GYENGESÉGEK
<ul style="list-style-type: none"> Budapest egyedi történelmi és építészeti örökséggel rendelkező főváros, Közép-Európa egyik legnagyobb népességszámú várostérsége; történetileg kialakult központi szerepkörök; jelentős fogyasztói piac, munkaerő: Budapesten és várostérségében él Magyarország népességének negyede; jelentős gazdasági pozíció: Budapesten és várostérségében állítják elő az ország bruttó nemzeti jövedelmének közel 50%-át; hálózati szempontból kedvező közlekedési kapcsolatok; országon belül stabil és erősödő szerepkör. 	<ul style="list-style-type: none"> Forgalmi szempontból túlterhelt közlekedési kapcsolat Budapest és várostérsége között; a kétszintű önkormányzati rendszerből adódó koordinációs és együttműködési problémák; az agglomeráció műszaki és humán infrastruktúrája alulméretezett, emiatt Budapesté túlterhelt; a Budapesti agglomeráció települései nem tudják kihasználni a térség gazdasági potenciáljában meglévő lehetőségeket; várostérségi szinten – különösen az agglomeráción kívüli területekkel – gyenge együttműködés, a makroregionális szerepkör máig nem definiálható egyértelműen; nagy tranzitforgalom, kevés megállító és hozzáadott értékkel bíró gazdasági funkció.
LEHETŐSÉGEK	VESZÉLYEK
<ul style="list-style-type: none"> Az európai kontinens egy minden irányból jól átjárható metszéspontjában helyezkedik el – makroregionális szerepkörök megerősítésének lehetősége; különleges földrajzi fekvés, eltérő tájak és különböző kultúrák határán, történelmi központi szerepkörök. 	<ul style="list-style-type: none"> Makroregionális pozíciókért erősödő verseny a térség nagyvárosai között; az ország aktuális nemzetközi megítélése erőteljesen befolyásolja a befektetői/üzleti döntéseket; üzleti, gazdasági szektort érintő gyakran változó országos jogszabályok.

FEJLESZTÉSI KIHÍVÁSOK

- Makroregionális szerepkör(ök) - részben a Duna térhez kapcsolódva - kialakítása, megerősítése;
- Budapest várostérség pozitív nemzetközi megítélésének erősítése (városmarketing, Budapest márka);
- A várostérség szereplőivel történő intenzívebb együttműködés, problémák közös megoldása, fejlesztési potenciál közös kiaknázása;
- Kerületekkel történő intenzívebb együttműködés.

I. 2. FEJLESZTÉSI ÉS RENDEZÉSI KÖRNYEZET, ILLESZKEDÉS

A területfejlesztésről és területrendezésről szóló – módosított – 1996. évi XXI. törvény szerint a **területfejlesztés**: „Az országra, valamint térségeire kiterjedő társadalmi, gazdasági és környezeti területi folyamatok figyelése, értékelése, a szükséges tervszerű beavatkozási irányok meghatározása, rövid, közép- és hosszú távú átfogó fejlesztési célok, koncepciók és intézkedések meghatározása, összehangolása és megvalósítása a fejlesztési programok keretében, érvényesítése az egyéb ágazati döntésekben.”

A TERÜLETFEJLESZTÉSI DOKUMENTUMOKKAL VALÓ ÖSSZEFÜGGÉSEK VIZSGÁLATA

A területfejlesztést megalapozó dokumentum a **területfejlesztési koncepció**, melyek közül Budapestet érinti:

- Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Koncepció,
- a szomszédos Pest megye hatályos és a formálódó területfejlesztési koncepciója, valamint
- Budapest egyeztetés alatt álló területfejlesztési koncepciója.

OFTK Budapestet érintő vonatkozásai

Az új Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Koncepció (a továbbiakban: OFTK) jelenti a 2014–20-as időszak hazai és uniós finanszírozású fejlesztéseinek alapját, ezért Budapest településfejlesztési stratégiájának készítéséhez a formálódó dokumentum tartalmának ismerete kiemelt fontosságú.

A megújított OFTK összefoglalja minden fontos hazai politikai és szakpolitikai dokumentum (különösen: a Növekedési Terv, az Új Széchenyi terv, a Nemzeti Reformprogram, a Geostratégia, a Vidékstratégia) releváns üzeneteit.

A területfejlesztési fejezet a megyei önkormányzatok és Budapest által jelzett megyei, illetve fővárosi fejlesztési elképzeléseket figyelembe véve, azokat összehangolva adja meg a területfejlesztési célokat.

Budapest - Európa más nagy városaihoz hasonlóan - a közelmúltban bekövetkezett változások miatt **új kihívásokkal** kell, hogy szembenézzon:

- az Európai Unió csatlakozással az európai térben, az európai városokkal együttműködve, azokkal versenyezve, a számára és Magyarország számára legelőnyösebb szerepköröket kell megtalálnia;
- a globális gazdasági, pénzügyi, ingatlanpiaci és energiaválság elhúzódása drámai módon érzékelteti a gazdaság jelenlegi modelljének fenntarthatatlanságát;
- a globális klímaváltozás következményei a nagy városokban fokozottan érvényesülnek, mivel a városi mikroklimában tapasztalható változások egyértelműen az ember tevékenységéhez kapcsolhatók;
- Budapest népességének összetételét kedvezőtlenül befolyásolja a visszafordíthatatlan előregedés, amely a jövőben növekvő eltartási terhet jelent a társadalom egésze számára.

Fenti kihívásokra válasz kínálkozik az OFTK hosszú távra (2030-ra) megfogalmazott országos szintű célkitűzésen keresztül:

1. Értéktermelő, foglalkoztatást biztosító gazdaság és növekedés feltételeinek biztosítása.
2. Egészséges és megújuló társadalom elősegítése.
3. Természeti erőforrásaink fenntartható használata, az értékek megőrzése.
4. Térségi potenciálokra alapozott, fenntartható térszerkezet kialakítása

Az átfogó célok elérése érdekében az OFTK tizenkét, az átfogó céloknál egyenként jóval szűkebb tárgykörű, nemzeti jelentőségű ágazati és területi tématerületeket felölelő specifikus célt tűz ki. A specifikus célokat a lehetséges kitörési pontokra és fordulatot igénylő területek köré építi a dokumentum.

- Gazdasági növekedés, versenyképes, exportorientált, innovatív gazdaság;
- Gyógyuló és gyógyító Magyarország, egészséges társadalom;
- Öngondoskodó, élhető és életképes vidék, egészséges élelmiszer-termelés és ellátás;
- Kreatív- és tudástársadalom, korszerű gyakorlati tudás, K+F+I;
- Közösségi megújulás, értéktudatos és szolidáris társadalom, roma integráció;
- Biztonság, korszerű és hatékony nemzeti közszolgáltatások, jó állam;
- Stratégiai erőforrások nemzeti megőrzése, fenntartható használata, környezetbiztonság;
- Az ország makroregionális gazdasági és térszerkezeti csomópont;
- Növekedésünk motorjai: városok, kiemelt térségek és befektetési övezetek;
- Vidéki térségek értékalapú felemelése;
- Egységes és integráló társadalom és gazdaság, egyenlő létfeltételek az ország egész területén;
- Mobilitás, az elérhetőség megújuló rendszerei és kapcsolt terei.

Az OFTK Budapest területfejlesztési igényei és feladatai című fejezetében - a többi megyéhez hasonlóan - a **főváros** pozicionálásra kerül a következő fejlesztési irányok kijelölése mellett:

- A térségi pozíció erősítése a földrajzi, geopolitikai adottságok kihasználásával;

- Az összmagyarság identitásának erősítése, a Kárpát-medence kulturális központjaként;
- Összehangolt fejlesztések a várostérségben – feladatmegosztás megszervezése;
- Egységes Budapest – hatékony közigazgatási rendszerrel;
- A népesség megtartása vonzó, egészséges életkörülmények biztosításával, az esélyegyenlőség megerősítésével és a rugalmas lakásstruktúra kialakításával;
- Kezdeményező város- és térségfejlesztés, tudás- és készségalapú gazdaságfejlesztés, zöld gazdasági kultúra meggyökereztetése, valamint a turizmusban rejlő gazdasági lehetőségek kihasználása;
- A gazdasági fejlődést lehetővé tevő differenciált területi kínálat biztosítása;
- A város és a Duna együttélésének megteremtése;
- Kiegyensúlyozott városi térszerkezet kialakítása differenciált központrendszerrel, a kompakt város elvének megvalósítása;
- A területhasználat és a közlekedés integrált fejlesztése, a városi közösségi közlekedés súlyának növelése.

Pest Megyei Területfejlesztési koncepció (PMTFK)

Budapest és Pest megye területfejlesztési koncepciója a kölcsönös előnyök kidolgozása mellett zajlott.

Pest megye jövőképe a dokumentum szerint:

- Európai szinten versenyképes, minőségi életfeltételeket biztosító megye, valamint
- a gazdasági környezet megújítása.

Pest megye átfogó céljai:

- Térszerkezet fejlesztése és kiegyensúlyozása: A lokális- és makrotérségi érdekeket kiszolgálni tudó, fenntartható környezet;
- Gazdaság dinamizálása: Az értékteremtő képesség növelése a térség adottságaira építve;
- Társadalmi megújulás: Testben és lélekben egészséges, együttműködő egyén és közösségek.

Pest megye specifikus céljai:

- Az együttműködések intézményesítése a térségi szereplőkkel, a megye belső intézményfejlesztése, menedzsment szervezetének felállítása;
- A fejlődésben lemaradó Szobi, Aszódi, Nagykátai, Ceglédi, Ráckevei térségek gazdasági-társadalmi felzárkóztatása;
- Makroregionális logisztikai funkciók és a rászervezhető értékteremtő képesség erősítése kiemelten az M0 mentén a Liszt Ferenc nemzetközi repülőtér térségében;
- Pest megye térségének nemzetközi és országos multimodális közlekedési kapcsolatrendszerének fejlesztése a transzfer szerep ellátása és hálózatos térstruktúra kialakulása érdekében;
- A térség kohéziójának javítása érdekében a megye belső közlekedési kapcsolatrendszerének fejlesztése,

kiemelten a térségközpontok és vonzaskörzetük közlekedését és az elővárosi közlekedést;

- Adottságokra épülő, munkamegosztásban együttműködő, policentrikus települési struktúra kialakítása;
- A gazdaság teljesítményének, hatékonyságának és stabilitásának erősítése; több lábon álló gazdaság; a technológia és tudásintenzív, valamint a foglalkoztatást erősítő ágazatok kiegyensúlyozott fejlesztése;
- Gazdasági húzóterseink innovációs teljesítményének, versenyképességének, exportjának növelése;
- Kreatív, tudásalapú társadalom, korszerű gyakorlati tudás biztosítása, az oktatás intézményrendszerének infrastrukturális és tartalmi megújítása, a kultúra, kulturális értékek megőrzése és fejlesztése, a térségi- és helyi identitás erősítése;
- Egészséges társadalom, a lakossága egészségi állapotának javítása, kiemelt hangsúlyt fektetve az egészséges életmódra és a prevencióra;
- A közösségek megújítása, a családi értékek előtérbe helyezése, „családbarát” megye, a társadalmi bizalom erősítése;
- Tervezett, koordinált térségfejlesztés, takarékos területhasználat, épített és környezeti értékek megóvása és fejlesztése.

Budapest területfejlesztési koncepciója (BTFK)

A Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX. törvény Budapest számára az ellátandó feladatok terén változást hozott. Újszerű, hogy a korábbi településfejlesztési (városfejlesztési) feladatok mellett megjelent a megyei önkormányzatok feladatát képező területfejlesztés is.

A jogszabály rendelkezései alapján Budapest vonatkozásában a fővárosi önkormányzat ellátja mindazokat a terület- és településfejlesztési, valamint területrendezési, településrendezési és településüzemeltetési feladatokat, amelyek a főváros egészét érintik, vagy amelyek a fővárosnak az országban betöltött különleges szerepköréhez kapcsolódnak.

A koncepció mellett 2014 I. félévében készül el a területfejlesztési program (stratégia és operatív program), mely már a Főváros területén, középtávon megvalósítani kívánt prioritásokat és intézkedéseket tartalmazza. A hatékony koordináció és döntéshozatal intézményi keretei várostérségi szinten – a Középmagyarországi Regionális Tanács megszűntetését követően – nem biztosítottak jelenleg. A Főváros területfejlesztésben betöltött szerepét jelentősen befolyásolják a későbbiekben azok a döntések, melyek a 2014-2020-as uniós források végrehajtási mechanizmusaira vonatkoznak majd (integrált területi beruházások (ITI), CLLD, global grant típusú végrehajtás, visszaforgatható alapok kialakítása, stb.).

A területfejlesztési koncepció javaslata megfogalmazza a térség 2030-ra elérni kívánt jövőképét, térszerkezetét, valamint a 2020-ra szóló átfogó és stratégiai célokban előírt állapotot.

A főváros jövőképe, hogy Budapest élhető és vonzó, egyedi karakterű főváros, az ország és a várostérség innovatív gazdasági és kulturális központjaként az európai városhálózat megbecsült tagjává válik.

Az átfogó célok Budapest meglévő értékeire és sokszínűségére alapoznak, meghatározva azokat az irányokat,

melyek az integrált fejlesztési elvek érvényesülése mellett Budapest jövőjének fejlesztési alapjait képezik. Budapest sajátosságai alapján a fejlesztés átfogó céljai az alábbiak:

- Budapest az Európai városhálózat erős tagja,
- Fenntartható, érték- és tudásalapú gazdaság,
- Egészséges, harmonikus, sokszínű városi környezet,
- Javuló életminőség, harmonikus együttélés.

Budapest területfejlesztési koncepciójának célrendszere:



A TERÜLETRENDEZÉSI TERVEKKEL VALÓ ÖSSZEFÜGGÉSEK VIZSGÁLATA

Budapestet érintő területrendezési tervek:

- a felülvizsgálat alatt álló Országos Területrendezési Terv (OTrT),
- a Budapesti agglomerációra vonatkozó kiemelt térség területrendezési terve (BATrT).

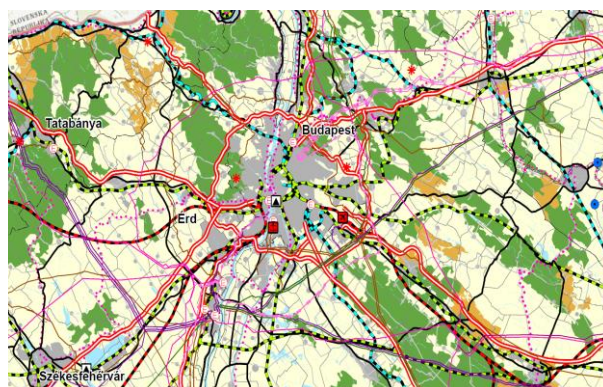
Az egyes rendezési tervek nem lehetnek ellentétesek egymással, a releváns terület- és településrendezési terveknek be kell tartaniuk a „magasabb szintű” terv előírásait. Budapest településszerkezeti tervének készítésekor így különös figyelmet érdemel ezen tervek vizsgálata, az összefüggések keresése.

Budapest esetében az OTrT elhatározásai a BATrT-n keresztül érvényesülnek.

Országos Területrendezési Terv (OTRT)

A törvény célja, hogy meghatározza az ország egyes térségei területfelhasználásának feltételeit, a műszaki-infrastrukturális hálózatok összehangolt térbeli rendjét,

tekintettel a fenntartható fejlődésre, valamint a területi, táji, természeti, ökológiai és kulturális adottságok, értékek megőrzésére, illetve erőforrások védelmére.



Kivonat: az Országos Területrendezési Terv – Az Ország Szerkezeti terve

Az OTRT az ország szerkezeti tervét, valamint az országos térségi övezeteket és az ezekre vonatkozó szabályokat foglalja magába. Keretterv, amelynek előírásai elfo-

adásukat követően az alacsonyabb szintű területrendezési tervekben, valamint a településrendezési eszközön keresztül érvényesülnek, miután a területrendezési tervek országgyűlési, illetve megyei önkormányzati jóváhagyásuk révén jogszabályként fejtik ki hatásukat.

Az Országos Területrendezési Tervről szóló 2003. évi XXVI. törvény 29. §-a előírja az OTRT 5 évenként történő felülvizsgálatát, amely folyamat eredményeként 2013-ban elfogadásra került az OTRT módosítása. A felülvizsgálat során az OTRT eredeti célrendszere, felépítése, szerkezete alapvetően nem változott meg, a hangsúly elsősorban a keretjelleg erősítésén, illetve egyszerűsítésén, a tartalmának és a szabályozásának pontosításán és kibővítésén volt.

A módosító rendelet tervezetében olyan átmeneti rendelkezések szerepelnek, miszerint az OTRT bizonyos kérdésekben „felülírja” a BATRT előírásait, míg az nem kerül az új OTRT-vel összhangban módosításra.

A Budapesti Agglomeráció Területrendezési Tervéről szóló 2005. évi LXIV. törvény (BATRT)

A törvény hatálya Budapestre és Pest megyének a Budapesti agglomerációhoz tartozó településeire, illetve települési önkormányzataira terjed ki. A Budapesti Agglomeráció Területrendezési Tervéről szóló 2005. évi LXIV. törvény (BATRT) 2011. szeptember 1-én hatályba lépett módosítása a keretfeltételeket határozza meg az agglomerációval érintett települések településrendezési eszközeinek készítéséhez, illetve módosításához.

A SZOMSZÉDOS TELEPÜLÉSEK HATÁLYOS FEJLESZTÉSI, TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVEINEK VONATKOZÓ MEGÁLLAPÍTÁSAI

Országosan jellemző a koordináció nagyon alacsony szintje, ez a településfejlesztésben is megmutatkozik. A települések külső területeit gyakran inkább perifériának tekintik, mint más települések felé kapcsolatot biztosító területnek, ezért többszörösen párhuzamos rendszerek épülnek ki, funkciók települnek le, gyakran egymás hatásait nem erősítve, hanem kioltva, zavarva.

A jelenlegi gazdasági és közigazgatási rendszerben a települések egymással konkurálnak a fejlesztőerő, a beruházások odavonzása tekintetében, ebben a versenyben legsikeresebb – ökológiai szempontból viszont „gyenge láncszem” – az a település, amely adottságai folytán a lehető legnagyobb még beépítetlen területtel és a lehető legkevesebb korlátozással rendelkezik.

Ez a verseny a partnerség és a magasabb rendű ökológiai elvek ellen hat, ellenérdekelté teszi az agglomerációs településeket mind a szomszédok, mind Budapest viszonylatában.

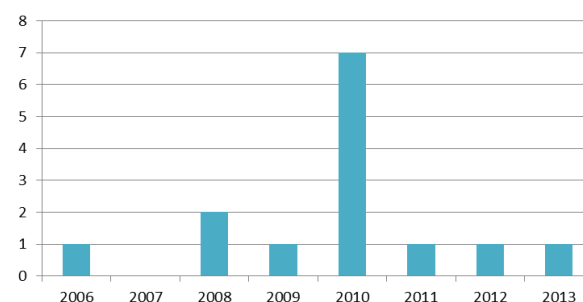
HATÁLYOS TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI DÖNTÉSEK BEMUTATÁSA

A Fővárosi Közgyűlés 767/2013. (IV.24.) Kgy. határozatával fogadta el új városfejlesztési koncepcióját **Budapest 2030 hosszú távú városfejlesztési koncepció** címmel. A koncepció jövőképe és átfogó céljai a stratégia alapját képezik, ezért ezek ismertetése a II. stratégiai munkarészben szerepel.

Hatályos településfejlesztési és településrendezési szerződések

A településfejlesztési szerződések története a Fővárosban 2006-ig nyúlik vissza, amikor egy jelentős fejlesztési terv látott napvilágot, és a befektető, a kerület és a fővárosi önkormányzat között egy háromoldalú megállapodás jött létre a jövőbeli fejlesztés keretfeltételeiről. A következő években egy-egy ilyen szerződés került megkötésre, míg jelentősebb számú megállapodás a 2010-es évben jött létre.

A Főváros által megkötött TRSZ-ek száma év / db

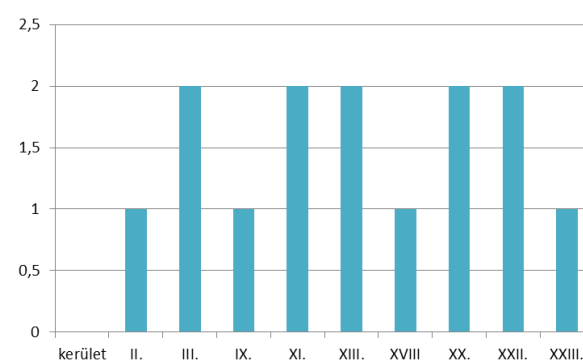


Forrás: Fővárosi Önkormányzat, megjegyzés: TRSZ-ek melyben a Fővárosi Önkormányzat szerződő fél.

A szerződések által lefedett fejlesztési területek mérete nagy szórást mutat, az esetek felében 5 hektár alattiak, míg a többi esetben 30-50 hektár közöttiek.

Az érintett területek elsősorban a főváros külső kerületeiben találhatók, mivel itt számos olyan jelentős terület áll rendelkezésre, melyek fejlesztési potenciállal rendelkeznek, de a fővárosi keretszabályozás illetve a kerületi szabályozás módosítását is igénylik.

A Fővárosi Önkormányzat által megkötött TRSZ-ek száma kerületenként



A szabályozás módosítások célja általában a beépíthetőség lehetőségének megteremtése vagy a beépítés

mértékének növelése. Az elérni kívánt övezetek nagyrészt városközponti, intézményi vagy munkahelyi jellegűek, ahol vegyes funkciók beépítést terveznek kialakítani.

A különböző TRSZ-ek a fejlesztőt a szabályozás módosításáért bizonyos beruházások vállalására kötelezi egy meghatározott ütemterv szerint. A fejlesztői vállalások nagy része közvetlenül a terület fejlesztéséhez kapcsolódik:

- közműhálózat fejlesztés (telekhatáron kívüli hálózatfejlesztés),
- közúthálózat fejlesztés (feltáró utak, csomópontok bővítése, kialakítása),
- gyalogos járdák, kerékpárutak kiépítése a területhez kapcsolódóan,
- területátadás az önkormányzat számára jövőbeli közútfejlesztéshez,
- környezetvédelmi, árvízvédelmi és zajvédelmi fejlesztések elvégzése,
- közterület, közpark kialakítása és átadása az önkormányzat számára,

- tömegközlekedési hálózat fejlesztése (megálló, végállomás kialakítás),
- P+R parkolók kiépítése a területen vagy a közeli tömegközlekedési csomópontban.

A különböző vállalkozások illetve kötelezettségek csak ritkán lépik túl az adott fejlesztési terület közvetlen hatásterületét. Néhány esetben számol a szerződés a fejlesztés közvetett hatásaival és ír elő a fejlesztő számára az egész kerületi közszolgáltatási infrastruktúra fejlesztésére (Ft/átadott lakás/év) illetve kapcsolódó vonalas tömegközlekedési hálózat teljes kapacitás növelésére vállalkozásokat.

Ugyanúgy csak pár esetben írt elő a szerződő önkormányzat készpénzes hozzájárulást a fejlesztő számára, mely elsősorban a tömegközlekedési hálózat fejlesztésére (Ft/év), közeli lakóterület rehabilitációs programjában való részvételre (egy összeg) illetve közszolgáltatási infrastruktúra fejlesztésére vonatkozott (Ft/átadott lakás/év).

SWOT

ERŐSSÉGEK	GYENGESÉGEK
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Megújuló tervezési környezet (országos, térségi és helyi szinten egyaránt); ▪ meginduló együttműködés Pest megyével a területfejlesztési tervek koordinálásában; ▪ erősödő szerep a területfejlesztésben. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Területfejlesztés szempontjából a várostérség Pest megye határát meghaladó vonatkozásaiban az egyeztetések gyengék, esetlegesek; ▪ gyengülő fővárosi szerep a területrendezésben.
LEHETŐSÉGEK	VESZÉLYEK
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Folyamatban lévő operatív fejlesztési tervek és területrendezési tervek: Budapesten belüli és várostérségi érdekek hatékonyabb egyeztetése, elmélyülő partnerség. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ A területfejlesztés hatékony végrehajtása a Kormány által későbbiekben meghatározásra kerülő, 2014-2020 közötti forrásokra vonatkozó végrehajtási módok függvénye.

FEJLESZTÉSI KIHÍVÁSOK

- Területfejlesztési koordináló szerep erősítése, a döntés-előkészítést és az operatív végrehajtást támogató intézményrendszer kialakítása;
- Intézményi felkészülés az uniós forrásokra vonatkozó végrehajtási szerepkörökre.

I. 3. BUDAPEST TÁRSADALMA

DEMOGRÁFIAI JELLEMZŐK

A 2011. évi népszámlálás szerint az ország népessége 9 millió 937 ezer 628 fő volt, ami 2001 óta 261 ezer fővel (kb. Vas megye népessége) lett kevesebb. A csökkenés nagyobb arányban természetes fogyásból ered, melynek min-dössze egyharmadát tudta ellensúlyozni a nemzetközi bevándorlás. Budapest aránya az ország népességéből 17,4%, ami a korábbiakhoz képest nem jelent változást. A főváros demográfiai mutatói jobbak, mint az országos átlag.

Budapest lakónépessége 1.729,0 ezer fő, mely a 2001-es népszámlálással összehasonlítva 48.881 fővel kevesebb, s mindez az országostól alacsonyabb szintű 2,7%-os népességfogyást jelent. A városmagot alkotó kerületekben csökkent legnagyobb arányban (8,6%) a lakosság száma, míg a külső kerületekben a csökkenés mértéke a tíz év alatt csak 2% volt. Az, hogy Budapest lakónépesség csökkenése az országosnál mérsékeltébb ütemű, a belső és külső bevándorlással hozható összefüggésbe. A szuburbánus kitelepülés 2007-ben megfor-

dult és ez nemcsak közvetlenül növeli a lakosság számát, hanem közvetve fiatalító hatással is van a lakosság életkori összetételére. Budapest vonzása a belső vándorlásban megnyilvánul abban is, hogy az elmúlt évtizedekben is erősödött az a térbeli átrendeződés, ami nagymértékben az ország középső részére, kisebb részben a nyugati területekre koncentrálódik. A migrációs folyamatok harmadik vetülete, hogy a főváros és környéke a határokat átlépő nemzetközi migráció meghatározó befogadói térsége.

NÉPMOZGALMI ÖSSZETEVŐK ALAKULÁSA

Időszak	Élve születés	Halálozás	Természetes szaporodás	Vándorlási különbözet	Tényleges szaporodás	Lakónépesség, időszak végén
1980–1989	208 004	306 250	-98 246	55 701	-42 545	2 016 681
1990–2001	192 106	319 214	-127 108	-111 652	-238 760	1 777 921
2001–2011	172 208	247 031	-74 823	25 942	-48 881	1 729 040

Változás az időszak eleji népesség százalékában

Időszak	Élve születés	Halálozás	Természetes szaporodás	Vándorlási különbözet	Tényleges szaporodás	Lakónépesség, időszak végén
1980–1989	10,1	14,9	-4,8	2,7	-2,1	97,9
1990–2001	9,5	15,8	-6,3	-5,5	-11,8	88,2
2001–2011	9,7	13,9	-4,2	1,5	-2,7	97,3

Az elmúlt két évtizedben tartósan csökkent a születések és a halálozások száma is, amit a 90-es évtizedben 1,9 %-ban, az azt követő évtizedben már csak 1,2 %-ban pótolta a nemzetközi bevándorlás. Nemcsak a határokon kívülről érkezett kevesebb nemzetközi migráns, hanem megindult a kivándorlás is. Mind a kétirányú folyamat kiemelten érinti Budapestet.

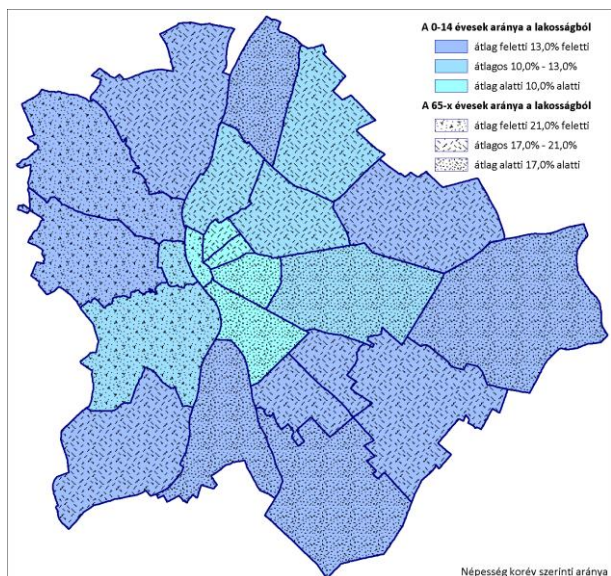
Az országba érkező nemzetközi migránsnak 60-70%-a Budapestre és annak környékére érkezik, a Budapestre irányuló bevándorlás meghaladja az évi 10.000 főt. A folyamat közvetett hatásaként Budapesten évente 3.000 újszülött külföldi szülők gyermeke.

Az évi letelepedőkön túl közel 100 ezer fős külföldi állomány él itt tartósan. Az összes fővárosi adófizetőből a külföldi adófizetők aránya meghaladja a 6%-ot. Budapest a többi uniós nagyvároshoz képest a nemzetközi migráció korai stádiumában van, döntően a szomszédos országok magyar nemzetiségű lakossága telepszik itt le. A schengeni szabadáramlási zóna tagjaként (2008) tapasztalható a harmadik országból érkezők növekedése.

Budapest kozmopolita jellege erősödik, hiszen 160 ország állampolgárai élnek itt, a migránsok számára a belső, sűrűn lakott városrészek jelentik az elsődleges célterületet. Földrajzilag minél távolabbról érkezik valaki, annál inkább a főváros válik elsődleges célpont-jává. A fővárosban egyes kerületeket preferálnak, ami két dolgot jelent a jövőre nézve: a lakóterületek arculata megváltozik és a probléma mértéke elérheti a gettósodást.

Budapest lakossága kor- és nemek szerinti összetételét tekintve is eltér az ország többi térségére jellemzőtől. Továbbra is – az ország megyéihez, de a megyeszékhelyekhez, és a többi városhoz mérten is – a főváros a legidősebb korösszetételű térség: a hatvan évesek és az azon felüliek aránya magas (25 százalék a vidékre jellemző 23 százalékos részesedéssel szemben), és egyedülállóan alacsony a gyermekek aránya (12 százalék, az ország többi területén átlagosan 15 százalék).

Az időskorúak átlagosnál magasabb hányada elsősorban a legidősebb korosztályoknál szembetűnő: az országban élő 80–84 évesek 20, az ennél idősebbek 23 százaléka lakik Budapesten.



A jövő szempontjából fontos az életkori csoportok alakulása. Az életkori megoszlás mutatója szerint az átlagos életkor 44 év, és a következő évtizedben további 3-4 évvel nő. A munkaképes korúak aránya az összlakosságszámhoz képest stabilan 62%, azonban számuk csökkenése folytatódik, és a munkaerőpiacon lassul a demográfiai mennyiségi csere. A munkaerő piac alsó életkori határa a továbbtanulás és annak kitolódása miatt nő, a felső életkori határ, a nyugdíjazási életkor a 62 évről lassan araszol.

A női lakosság születéskori várható élettartama átlagosan 7-8 évvel haladja meg a férfiakét, így az ország lakossága nőiesedik. A női népesség a főváros lakosságának 54 százalékát képezi, 2,0 százalékponttal nagyobb hányadát, mint a vidéki átlag. Budapesten a férfiakét meghaladó női létszám már a jóval fiatalabb korosztályoknál is megfigyelhető.

Budapesten folyamatosan csökken a házasságban élők aránya és nő az egyedül élőké. Öt évtizeddel ezelőtt minden nyolcadik ember volt egyedül, most minden harmadik. A nők termékenysége Budapesten a legalacsonyabb, valamint itt él a legtöbb gyermeknélküli nő és az egygyermekes anya.

Az alacsony gyermekvállalási hajlandóság, a szülések későbbi életkorra történő időzítésével számos más esemény is elhalasztásra kerül, ami nem jelenti a generációs együttlét erősödését. A gyermekvállalás ideje fokozódó mértékben kerül a 35 éves kor fölé, ezzel a nagyszülők is 60 év feletti életkorba érnek. Ennek következtében a generációs kohézió a korábbiaktól eltérően más életkorúakat érint. A jövő nagymértékben korlátozott azzal, hogy a szülő-képes korú nők száma csökken.

A népmozgalmi folyamatok következményeként a budapesti lakosság öreg és öregszik, ami nem járul hozzá, hogy a reprodukcióval fenntartható népesedés valósuljon meg, ezért, a múlt és a jövő koncepcionális eleme a **térbeli mobilitás megőrzése, a vonzás fenntartása**. A térbeli mobilitás folyamatának meghatározó a szerepe a főváros lakónépességének alakulására azzal, hogy

támogatja a reprodukcióval fenntartható népesedési folyamat megvalósulását.

Nemzetiségi összetétel

A 2001-es népszámlálás során a magyar állampolgárok 5,7%-a, a 2011-es során 8,7%-a vallotta magát nemzetiisége, anyanyelve, vagy a családi, baráti közösségben használt nyelv alapján valamelyik nemzetiséghez tartozónak. Jóllehet a nemzetiségek aránya fővárosi szinten is igen alacsony, mégis látható némi tendencia arra, hogy egyes országokból érkezett bevándorlók, illetve az itt született, de az adott nemzetiséghez tartozók mely kerületeket részesítenek inkább (9%-nál magasabb arányban) előnyben.

A legnépesebb fővárosi nemzetiség a német, népességen belüli arányuk a budai kerületekben, valamint Pesten az V., a VI., a IX., a XVIII. és a XXIII. kerületben a legmagasabb. A cigány nemzetiséghez tartozók a pesti belváros egyes részein (VII–X. kerületekben), valamint a peremkerületek közül a XX. és a XXII. kerületben éltek nagyobb arányban. Budapest harmadik legnépesebb nemzetisége a román, ám ez utóbbi nemzetiséghez tartozók népességarányában az egyes kerületek között nem voltak jelentős különbségek.

Mivel Budapestre továbbra is jelentős mértékű belső és növekvő kívülről jövő migráció irányul, ezért a különböző nemzetiségekhez tartozók számának további növekedése várható, mely új kihívásokat teremt, és szükségessé teszi az eltérő kultúrák együttélését elősegítő befogadó környezet erősítését.

Az ide érkező és már itt élő társadalmi kisebbségek befogadásának alapja az egyenlő bánásmód és az **antidiszkrimináció, a befogadó attitűd**, a beilleszkedés támogatása, melyben kiemelt szerep jut a helyi szociális hálónak is.

KÉPZETTSÉG, FOGLALKOZTATOTSÁG, JÖVEDELMI VISZONYOK, ÉLETMINŐSÉG

A foglalkoztatottság és a munkanélküliség számbelisége és szerkezete a mindennapokban is érezteti hatását, befolyásolja a társadalom működését, a gazdaság teljesítményét.

A piacgazdaság egyik motorja a humán erőforrás fejlesztés, melynek fontosságát az emberek önmaguk is felismerték, ezért maguk és gyermekeik érvényesülése érdekében egyre nagyobb mértékben fordítják saját erőforrásaikat is munkaerőpiacon hasznosítható tudás megszerzésére. Az öngondoskodás nem feltétlenül a végzettségek növelését kell, hogy jelentse, hanem a készségek és képességek fejlesztésére irányul.

Képzettség

A statisztika a végbizonyítványt használja az adatgyűjtés alapjául, de éppen a munkaerőpiaci jelentések erősítik meg azt, hogy a kereslet és kínálat a készségek, a

képességek és a tapasztalás mentén történik. A térbeli nem megfelelés egyik jelzőszáma a munkanélküliség.

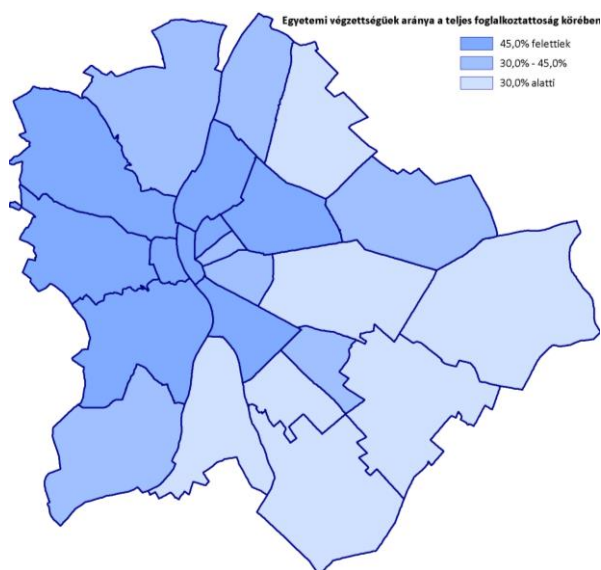
A térbeli mobilitás bizonyos idő és tér határok között ezeket az eltéréseket ingázással képes kiegyenlíteni. Az elmúlt évtizedben fordulat következett be a magasabb iskolai végzettségek teljesülésében. Országosan az általános iskolánál alacsonyabb végzettségűek aránya öt százalék alá csökkent. A felnőtt népességnek közel fele mára legalább érettségivel rendelkezik.

A Budapesten élők eddigi magasabb iskolai végzettsége az országos átlagot meghaladó mértékben tovább nőtt. A változás és Budapest helyzete az iskolai végzettség tekintetében a közép és a felsőfokú végzettségben mérhető. Az általános iskolai végzettségben felzárkózás ment végbe és szinte mindenki rendelkezik általános iskolai végzettséggel. Érdekes a kérdést a megfelelő életkorúakkal és nemek szerint áttekinteni.

	2001.		2011.	
	országosan	Budapest	országosan	Budapest
egyetemi végzettség	13,8	23,8	18,2	34,2
24-29 évesből	12,2	24,0	20,9	37,6
30-34 évesből	13,3	25,1	22,3	40,3
egyetemi végzettség össz. FÉRFI	13,8	27,9	18,2	34,9
egyetemi végzettség össz. NŐ	11,6	20,7	19,7	33,4
érettségi	35,9	59,2	45,5	71,7
20-24 évesből	43,5	61,7	70,3	84,7

Forrás: népszámlálási adatok KSH

Folyamatában általában az jellemző az iskolai végzettségekre, hogy a fiatalok végzettsége, készsége, alkalmassága meghaladja az idősebbekét. Budapest növelte előnyét a magasabb végzettségek tekintetében.



Az egyetemi végzettségűek aránya a teljes foglalkoztatottság körében

A budapestiek iskolai végzettsége a megfelelő életkorúakhoz viszonyítva alkalmas munkaerőt jelent a XXI. századi kihívásoknak. Az itt élők magas iskolai végzettsége alkalmas arra, hogy tudás alapú, hozzáadott értéket termelő gazdasági tevékenységet végezzenek.

A jövő munkaerő piaci folyamatai szempontjából a fiatal korcsoportok jellemzői meghatározóak, mert képesek az új innovatív eljárások alkalmazására. Összehasonlítva Budapest adatait az országossal látható, hogy a végzettségi előny tovább nőtt.

Figyelemmel arra, hogy a két népszámlálás közötti időszak alatt a populáció sokasága megváltozott, így arról van szó, hogy az itt felnövő új nemzedék vagy éppen az ideköltöző fiatalok többen tanulnak, mint a korábbiak. Minden harmadik 24-x éves lakos egyetemet vagy főiskolát végzett, ami az egyik legnagyobb változást jelenti.

2011-re a végzettségi különbségek a kerületek között is kiegyenlítettebbé váltak, bár továbbra is kimutatható a budai oldal magasabb szintű iskolázottsága. Ez a mutató általában erős összefüggést mutat a várható élettartammal, a jövedelemmel és a lakhatás környezeti jellemzőinek mutatóival.

A piacgazdaság új elvárásokat jelentett a munkaerő számára. A nemzetközi üzleti életbe történő bekapcsolódás eszköze az idegen nyelvtudás, ami jelentősen nőtt a fiatalok körében és megtörtént a nyelvi váltás, az angol vált uralkodóvá a német felett. Anyanyelven kívül beszélt nyelv minden ötödik emberre jellemző országosan, míg a magyar anyanyelvű budapestiek 41%-a beszél más nyelvet is.

Foglalkoztatottság

A **foglalkoztatottak és a munkanélküliek** aránya egyaránt nőtt, míg az eltartottak aránya csökkent. A munkaképesek életkori megoszlása jelentősen módosult: a foglalkoztatottak között kisebb lett a 30 év alattiak száma a tanulással összefüggésben, növekedett a 30-44 és az 50-54 éveseké, az 55 évesek gazdasági aktivitása több mint két és félszerese a 2001-es mutatóknak. Ismeretes, hogy a foglalkoztatás arányai két dologtól függenek: az egyik az iskolai végzettség, a másik a munkaerő piaci kereslet.

Azzal, hogy a magasabb végzettségek nőttek, a munkahelykeresés egy szélesebb tevékenységi körben vált

lehetővé. Nőtt azoknak a foglalkoztatottnak az aránya, akik nem a végzettségüknek megfelelően vannak a piacon jelen.

Nemzetközi összehasonlításban Budapest foglalkoztatási arányai mégis lemaradnak a fejlett országokra jellemzőktől, bár az itteni javulás kétszerese az országosnak. Budapesten 8,2%-kal nőtt a férfiak (országosan 3,2%-kal) és 10,4%-kal a nők (országosan 3,7%-kal) gazdasági tevékenysége.

A jelentős javuláson túl a nők aránya külön kiemelandő. 2011-ben a fővárosi népesség valamivel több, mint fele (50,2 %) számított gazdaságilag aktívnak, közülük 778 ezer fő volt foglalkoztatott, 90 ezer fő pedig munkanélküli. Mind a foglalkoztatottak, mind a munkanélküliek száma növekedett, miközben a népesség száma csökkent. A munkaképes korú férfiak 6,5% a munkanélküli, ugyanez a nőknél 5,1%. Az inaktívak közül minden harmadik nő, ami a hosszabb várható élettartammal függ össze.

Ha a rövidebb távú fejlődést vesszük figyelembe, akkor megállapítható, hogy 2012-ben érte el a foglalkoztatottak száma Magyarországon a válság kitörése előtti szintet, vagyis a 2008. év áprilisi-júniusi adatához képest a létszám már - a korábbi hónapokkal ellentétben - nem mutat elmaradást.

Továbbra is a legnagyobb létszámvesztő ágazat az építőipar, az itt dolgozók száma éves viszonylatban 8,3%-kal csökkent. A beruházások elmaradása, a közsféra létszám leépítése jelölhető meg az aktivitás alacsony szintjének. A foglalkoztatók által bejelentett csoportos létszámcsökkentésben érintett munkavállalók száma leginkább Pest megyére és Budapestre volt jellemző. 2012. első félévében összesen 14,2 ezer főt érintettek a csoportos leépítések, számuk a megelőző évnek a hasonló időszakához képest 140%-kal nőtt. A leépítések 40%-a Budapestet érintette, ez a MALÉV csődjével és a közsféra elbocsátásaival hozható összefüggésbe.

2013 márciusában 51 ezer nyilvántartott álláskereső került regisztrálásra Budapesten, ami 6,4% ráta és ebből 4 ezer a pályakezdő. A kerületek szintjén elemezve a helyzetet, a VIII., IX., XX. és XXIII. kerületekben lakók közül kerül ki a legtöbb munkanélküli, ami a képességek és a kompetenciák elmaradásával kapcsolatos. A nyilvántartott álláskeresők összetétele jól igazodik a kerületek társadalmi helyzetéhez.

A magasabb társadalmi és gazdasági állományú kerületek esetében az álláskeresők is magasabb iskolai végzettséggel rendelkeznek, illetve közöttük magasabb a szellemi foglalkozásuk aránya, míg az alacsonyabb státuszú kerületekben az álláskeresők között magasabb az alacsonyabb iskolai végzettségű csoportok, illetve – az ettől nem függetlenül – fizikai foglalkozásokat keresők aránya. Budapesten a növekvő diplomás munkanélküliség és a tartós munkanélküliség hatékony kezelése új kihívás, különösen a szűkített ellátási környezet-

ben (pl.: munkanélküliségi járulék folyósításának ideje lecsökkent)

A munkaerőpiacra be- és kilépők száma a kedvezőtlen demográfiai folyamatokkal összefüggésben tovább romlik (a kilépők száma meghaladja a belépőket). Emellett a munkaerő piacra belépők életkora feljebb tolódik a tanulás miatt, a 62 éves kori nyugdíjazással összefüggően a munkában eltöltött idő nem nőtt.

A népesség gazdasági aktivitás szerint

Gazdasági aktivitás	2001	2011
Foglalkoztatott	42,0	45,0
Munkanélküli	2,8	5,2
Inaktív kereső	31,3	27,4
Eltartott	23,9	22,4
Összesen	100,0	100,0

Forrás: KSH

Budapest munkaerőpiacán az országban legnagyobb arányban kerül sor a külföldiek foglalkoztatására. A 2012-es és a korábbi évek adatainak ismeretében megállapítható, hogy a tárgyévben tovább folytatódott az Európán kívülről – elsősorban Ázsiából – érkező harmadik országbeli munkavállalók számának növekedése, ugyanakkor az európai – elsősorban Magyarországgal szomszédos, vagy az ország közelében fekvő – országokból érkezőké az utóbbi évekhez hasonlóan tovább csökkent. Előbbire jó példa Kína, Vietnám vagy Thaiföld, míg utóbbira Ukrajna és Szerbia. A feldolgozóipar élőmunka-igényes ágazataiban jellemző a külföldiek munkavállalása.

Budapesten 10%-os az aktív munkavállalási eszköz alkalmazásának aránya a többihez képest, mintegy 14 ezer fő vesz részt benne. Ez egyben azt is jelenti, hogy az eszköz alkalmazásának aránya országos viszonylatban is alacsony. Az aktív eszközök alkalmazása a munkaerő piacon hátrányos helyzetűek (fiatalok, 45 év feletti és a gyermekvállalásból visszatérő nőknek) megkülönböztetett támogatására helyezi a hangsúlyt, valamint kiemelten követi az önfoglalkoztatás támogatását, a szerkezetváltással kapcsolatosan a munkahely megőrzését, és foglalkoztatás bővítését, a keresletnek megfeleltethető képzést.

A lakóhely és munkahely közötti mozgás – ingázás (aktualizálás a KSH adatok függvényében később)

A népszámlálási adatok szerint 654 ezer olyan személy él a fővárosban, aki Budapesten is dolgozik. A népszámlálási adatok országos szintű feldolgozásából az már feltűnő, hogy 350 ezer ember jelölte tevékenységét mobilnak, ami a korábbiaknak háromszorosa.

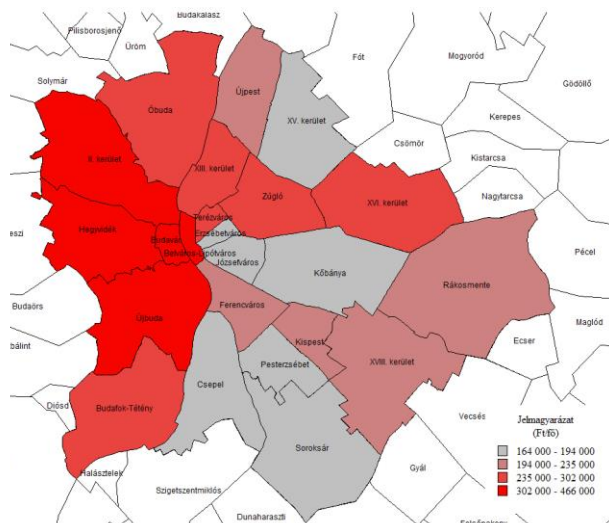
Országos szinten az ingázók többsége 30 és 40 év közötti. 250 ezernek van a helyben élők és lakók közül középfokú végzettsége és 270 ezernek felsőfokú. Gyakorlatilag általánost sem végzett ember, nem vesz részt sem a hazai sem a külföldi mobilitásban. Az adatok azt

igazolják vissza, hogy a képzettség növekedésével lehet tágabb térben munkahelyet keresni, és minél szélesebb körű, transzferálható és magasabb szintű a tudásunk, annál könnyebb végzettségünknek megfelelő munkát találni.

Jövedelem viszonyok

A nemzetközi összehasonlításban alacsony bérszínvonal következménye, hogy a befizetők között is nagyarányú az alacsony befizetők aránya, így az amúgy is kedvezőtlen demográfiai eltartási arány tovább romlik. Budapesten a keresetek 10%-kal magasabbak, mint az országos átlag, ami a tevékenységi szerkezettel függ össze, azaz itt magasabb a szellemi munkát és magasabb hozzáadott értéket termelő tevékenységek aránya. Az, hogy a Budapesten lakók jövedelmi helyzete kedvezőbb, mint az országos átlag, a Főváros vonzásának egyik elemét is jelenti. Mind a munkaviszonyból, mind a vállalkozásból származó jövedelem kétszerese az országos átlagnak.

Következésképpen a fizetett személyi jövedelemadó az itt élő magyar állampolgárok esetében kétszerese az országos átlagnak. Adataink szerint Budapesten az adó közel 6%-át külföldi állampolgárok fizetik. A jövedelemhez kapott kiegészítések is jól jellemzik Budapest eltérő fogyasztását, miszerint az ország más térségében élőkkel összehasonlítva a jövedelem kiegészítéseként a munkáltatóktól kétszeresét kapják internetre, háromszorosát mobiltelefonálásra. A háztartások közel fele aktív keresős, ebből 37%-a alkalmazásban álló, ami meghaladja az országos arányt.



Egy főre jutó személyi jövedelemadó, 2011. Forrás NAV
Budapesten a háztartási kiadások 24,8%-a lakásfenntartásra fordítódik, ami mindössze 1,3%-kal haladja meg az országos átlagot.

A kerületek szintjén az adófizetés tartósan eltérő és sorrendjében alig elmozduló képet mutat. Az ország szellemi tevékenységet végzőinek 44,5 %-a dolgozott a fővárosban 2011-ben, ami nagyarányú szellemi potenciál. Ez az elmúlt nyolc év alatt 2,3%-os növekedést

jelentett. A 2003-2011 közötti időszakban Budapest foglalkoztatásában tapasztalható a szellemi munkavégzés arányának további fokozódása, ami a városi fejlődés velejárója.

A szellemi foglalkozásúak keresete különösen megnövekedett, míg a fizikai tevékenységet végzők keresete alig változott. A keresetek több mint egynegyede Budapesten képződik, ami a lakosság számánál nagyobb fogyasztói tömeget is jelent. Összességében az állapítható meg, hogy az itteni bruttó átlagkeresetek növekedése két összetevőből származtatható, a szellemi tevékenységet végzők munkavégzésben betöltött arányából és keresetük növekedéséből adódik.

Életminőség

Jelenleg jelentős mértékben befolyásolja az életminőséget a lakóköznyezet minősége, biztonsága és alapvető szolgáltatásokkal való ellátottsága, valamint a lakás mérete, zsúfoltsága, illetve komfortfokozata. A VII., VIII., IX., és XIII. kerületekben még mindig találhatóak fürdőszoba nélküli lakások is, illetve a lakások 1,6%-ában nincs víz-öblítéses WC. Ez az arány a VIII. kerület esetében a legmagasabb (4,6%), az átlagoshoz képest közel másfélszer akkora a VI., XIII., XX. és majdnem kétszer akkora a VII., IX., XXIII. kerületek esetében.

A szegények között 6-szor annyian élnek félkomfortos és közel 4-szer annyian komfort nélküli vagy egyéb lakásban. A nem szegény háztartások 22%-a, a szegény háztartások fele küzd a beázással, nedvesség előfordulásával.

A lakás közvetlen környezetében az alapvető szolgáltatások elérése, használata esetében a kép kedvező, hiszen a nem szegények 73,8%-a, a szegények 78,2%-a érzi úgy, hogy minden szolgáltatáshoz (alapvető élelmiszerekhez való hozzáférés, bank, posta, tömegközlekedés, egészségügyi alapszolgáltatás, közoktatási intézmény) könnyen hozzáfér. Ugyanakkor a közbiztonság szintje, a szomszédok és az utca zaja, illetve a szennyezettség azok a tényezők, melyekből legalább egy nehezíti a nem szegény családok 31,2%-ának, a szegény családok 43,9%-a életét.

A szegények és a nem szegények aránya lakásuk mutatói szerint Budapesten, 2012 (%).

Komfortosság	nem szegény	szegény
Duplakomfortos	6,2	0,0
Összkomfortos	65,1	40,3
Komfortos	24,9	40,8
Félkomfortos	2,3	13,9
Komfort nélküli	0,3	0,2
Egyéb	1,2	4,8
Együtt	100,0	100,0

A szegények és a nem szegények aránya a lakókörnyezetre vonatkozó mutatók szerint Budapesten, 2012 (%)

	nem szegény	szegény
Nincs negatívum	68,8	56,1
1 negatívum	19,0	28,9
2 negatívum	9,6	9,0
3 negatívum	2,6	6,0
Együtt	100,0	100,0

KSH: Statisztikai Tükör 2013/33: 4. Table

A fővárosban a saját lakókörnyezettel szembeni túlzott bizalom éppúgy jellemző, mint a más kerületek közbiztonságával szembeni bizalmatlanság. Az ország népességének közel 17%-a él Budapesten, míg az ismertté vált bűncselekmények 30%-át a fővárosban regisztrálják. 2010-ben a regisztrált bűncselekmények százezer lakosra jutó számát tekintve a legfertőzöttebb területek a belső pesti kerületek és a XXIII. kerület voltak, a legkevésbé fertőzöttek a külső kerületek közül kerültek ki (III., IV., XII., XVI., XVII., XXI., XXII.). A biztonságérzet erősítése a városfejlesztés eszközeivel, például a fizikai környezet biztonságos, a bűnelkövetés lehetőségeit csökkentő kialakításával is elősegíthető.

A már megindult folyamatoknak köszönhetően hosszú távon várhatóan csökken a lakókörnyezet életminőségére gyakorolt negatív hatása a substandard lakások számának csökkentésével, a rehabilitáció előrehaladtával, a közbiztonság javulásával és a szolgáltatások elérhetőbbé válásával.

HÁZTARTÁSOK SZÁMÁNAK, ÖSSZETÉTELÉNEK VÁLTOZÁSA

A budapesti háztartások száma a 2001-es 770.083-ról 2011-re 819.708-ra emelkedett, a családok száma viszont csökkent: 486.858-ról 452.905-re. Ez jelzi, hogy nőtt a nem családháztartások száma, s ezeknek: a háztartásoknak a 91%-ában csak egy személy él.

Miközben az elmúlt évtizedben a lakásállomány 6%-kal nőtt, az egy lakásban lakó személyek száma visszaesett: az I. és V. kerületben 1,4 fő/lakásra, míg a XXI., XXII., és XXIII. kerületben ennél jóval magasabb maradt, átlagosan 2,3 fő él egy lakásban.

Az egyszemélyes háztartások aránya 2001-11 között 34,6%-ról 41,3%-ra emelkedett. A kétszemélyesek aránya nem változott (30%). Kissé csökkent a háromezélyes és valamivel erősebben a 4 vagy több személyes háztartások aránya. 2011-ben az egyszemélyes háztartások aránya a belső kerületekben (I., V., VI., VII., IX.) volt a legmagasabb, 50-54% közötti, a 2001-es adatokkal összehasonlítva ez az arány mindenhol emelkedett. Fontos társadalmi jelenség, hogy minden negyedik családban gyermekét egyedül nevelő szülő él. Az ilyen

háztartások aránya a belső kerületekben (V., VI., VII., VIII.) a legmagasabb (27-29%).

NÉPESSÉG EGÉSZSÉGI ÁLLAPOTA

Országos szinten a középkorú népesség igen gyakran érzi úgy, hogy rossz vagy nagyon rossz egészségi állapotban van, függetlenül a betegségének tényétől és annak súlyosságától. Az egészségi állapot önbecslése a vizsgálatok szerint – különösen a férfiak esetében – jó jelzője a korai halálzásnak.

A korai halálozás veszélyeztető faktorai a férfiak és nők esetében eltérőek. A férfiak esetében az iskolázatlanság, a rossz társadalmi helyzetben és családi légkörben lévő a veszélyeztetettek. A nők esetében a személyes kapcsolatok hiánya a fő mögöttes tényező.

A fővárosi lakosság esetében a korai halálozás relatív kockázata az EU tagállamaiban tapasztaltnál lényegesen magasabb, általánosságban véve kétszeresnek tekinthető. (UNDP, 2008) Az átlagos várható életkor nemzetközi összehasonlításban igen kedvezőtlen.

Az EU átlaghoz képest a halálozási okok közül a szív és érrendszeri betegségek ugranak ki jelentősen. A fővárosi helyzet ugyan jobb, mint a vidéki, de Budapesten belül a pesti kerületekben élők között gyakoribb ez a halálok. A rosszindulatú daganatos betegség szintén vezető halálok, és ezen a téren a fővárosi nők helyzete kiemelkedően rossz, bár a részvétel a szűrővizsgálatokon jelentős mértékben járulhatna hozzá a korai felismeréshez.

Az egyes kerületekben várható átlagos élettartamban jelentős különbségek vannak, hiszen az egészségi állapot összefügg a gazdasági helyzettel, a lakókörnyezettel, a depriváció mértékével.

A Budapest Egészségterv 2012 jelzi, hogy az egészséges életmód még nem eléggé elterjedt, a testmozgás még nem tartozik a mindennapjainkhoz.

A túlsúly tekintetében a fővárosi lakók a vidékieknél kedvezőbb helyzetben vannak, ennek ellenére a probléma nem elhanyagolható: a fiatal nők 10%-a, a fiatal férfiak 30%-a esetében már a normálnál magasabb a testtömeg index. Az életkor előrehaladtával pedig magasabb az elhízottak, illetve túlsúlyosak aránya: a középkorú férfiak esetében több mint 60%, a nők esetében közel 50%. Az egészséges életmód elterjedését segíthetik, ha a belvárosi, sűrű beépítésű városrészekben is megjelennek a szabadidő eltöltésére alkalmas területek.

TÉRBELI-TÁRSADALMI RÉTEGZÖDÉS, KONFLIKTUSOK, ÉRDEKVISZONYOK, KRÍZIS-TERÜLETEK

A Budapest Egészségterv 2012 kiadványban közzétett SES-index szerint a főváros összességében előnyös

helyzetben van, ám a kerületek között jelentősek a különbségek.

A kerületek majdnem fele tartozik a legkevésbé illetve kevésbé depriváltak közé (I-II. kategória). A III. kategóriába, a deprivációval érintett kerületek közé került a VII. és a VIII. kerület.¹

A nyugdíjasok aránya kerületenként eltérő, ugyanakkor ez a társadalmi csoport sem homogén: ahogyan az aktív háztartások esetében, úgy itt is megtalálhatóak a szegényebb és jobb helyzetben lévő háztartások, melyek térben is viszonylag elkülönülten élnek. A jó módú nyugdíjasok főleg a budai oldalon laknak, a szegényebb nyugdíjasok pedig a város terében elszórtan élnek. Mivel a demográfiai trendek azt mutatják, hogy a főváros népességében a következő 20 évben az idősek aránya emelkedni fog, nőni fog a szolgáltatások potenciális igénybevevőinek száma, ezért fontos, hogy az ellátórendszer bővítéséhez megfelelő koncepcióval rendelkezzen a főváros. A jelenlegi adatok egyelőre azt jelzik, hogy az intézményhálózat most sem elég széleskörű ahhoz, hogy a nyugdíjasok jelentős részét ki tudja szolgálni.

Budapesten nagyságrendileg 10 000 hajléktalan ember él, de a szállókon ennél jóval kevesebb férőhely áll rendelkezésre. Az ellátórendszer – részletesen a humán infrastruktúra fejezetben – differenciálatlan, kevés a párok, családok befogadására alkalmas férőhely, és a több tízezer üresen álló budapesti lakás ellenére sem megoldott még a munkát vállaló, „fizetőképessé” hajléktalanok esetében sem a kilépés.

IDENTITÁST ERŐSÍTŐ TÉNYEZŐK

Budapest a Kárpát-medencében eltérő tájak és különböző kultúrák határán fekszik, s nemzetközi mércével mérve is jelentős, magas színvonalú a kulturális és tudományos élete, világhírű zenei hagyományokkal rendelkezik. Budapestnek fontos szerepe van az összmagyarság identitásának erősítésében, Budapest a világ különböző pontjain élő magyarok nemzeti büszkeségének a forrása. Budapesten található számos olyan épület, helyszín, amely a magyar történelem szempontjából kiemelkedő jelentőségű.

Budapest kulturális életét jelentősen befolyásolják az itt rendezett fesztiválok, melyek évről évre felpozícionálnak

a városban élők és a turisták életét egyaránt. Jellemző a gasztronómiai, a zenei és az irodalmi fesztiválok meglepedése a kulturális létesítményekben és a melegebb hónapokban a közterületeken, zöldterületeken egyaránt. A város kulturális élete (többek között a fesztiválok) jelentősen befolyásolja lakóinak életminőségét, identitástudatát és kötődését. Egyedi téma köré, rendszeresen szervezett fesztiválok nem csak az eseménysorozat ideje alatt képesek látogatókat vonzani, hanem folyamatosan, az adott desztináció imázsára gyakorolt jelentős hatásukon keresztül is. A fesztiválok befogadó helyszínei többnyire állandó helyszínek, állandó, vagy ideiglenes építmények. Minden esetben a városi infrastruktúrát jelentős mértékben igénybe veszik, egyes területek túlterheléséhez vezetnek (pl. Városliget), vagy jelentősen – sokszor nem a legelőnyösebben – befolyásolják a városképet (pavilonok megjelenése).

A lakossági együttműködések, az ezekből kinövő civil szervezeti formák alkalmasak az egészséges életmóddal, környezetvédelemmel kapcsolatos szemléletformálásra, a helyi identitás erősítésére, a kulturális együttműködés háttérének megerősítésére és a társadalmi hátrányok csökkentésére, a szociális problémák helyi szintű kezelésére.

Az ilyen együttműködések a közös munka során csökkentik az előítéleteket, elősegítik a generációk közötti párbeszédet és együttműködést, oszlatják a társadalmi kisebbségekkel kapcsolatos tévhiteket, ezzel segítik az integrációt. A helyi kezdeményezések ösztönzik az öngondoskodást, fejlesztik a társadalmi felelősséget, ezért a főváros támogatja a helyi, szomszédsági együttműködések, kisközösségi kezdeményezéseket, önkéntességet és önkéntes mozgalmakat. A helyi lakossági kezdeményezések kiterjesztése a helyi vállalkozói szektorra hatékonyabbá, nagyobb tömegeket elérővé teszi őket. Ezért fontos a helyben meglévő programok találkozása, összekapcsolása egymással és a vállalatok társadalmi felelősségvállalásának jegyében zajló programokkal.

A templomok a társadalom szerveződését meghatározó közösségi épületek, melyek az egyház tevékenységének alapegységei, ezentúl az egyház számos más szerepet is betölt a közösség életében. Az egyház komoly közösség-szervező erővel rendelkezik, részt vesz a helyi közösség mindennapi életének szervezésében is. A templomok, kápolnák és imaházak nemcsak a vallási élet helyei, de építészeti igényességük, eszmei üzenetük hatásaként általában kifejezik építési koruk kulturális attitűdjét. Ennek megfelelően számos templom egyben a kulturális örökség része, műemlék.

A helyi identitás kifejlődésére/megerősödésére pozitív hatással lenne, ha a városon belül kisebb, saját karakterrel bíró központok alakulhatnának ki. Ezek pólusai lehetnének azoknak a helyeknek, ahol a városias életmódot biztosító szolgáltatások elérhetők, ahol a helyi identitás- és kultúra fejlesztése fontos, és ahol a közösségfejlesztés, a civil törekvések és önmenedzselés ké-

¹ SES-index (socio-economic status index) A társadalmi-gazdasági helyzet egyenlőtlenségeinek bemutatására használt index, mely a munkanélküliség, iskolázottság, jövedelmi viszonyok, személygépkocsi száma, nagycsaládosok aránya, csonka családok aránya, laksűrűség alapján képzett multidimenzionális mutató. Értékei: I (legkevésbé deprivált terület) -V (legdepriváltabb terület)

pességének középpontba helyezésével a lakók képessé tehetőek kezükbe venni saját közösségi életük irányítását, maguk alakítják ki élettereiket. Különböző spirituális helyek, találkozóhelyek, komfortzónák, identitásszi-

getek, „belváros-magok”, alakulhatnak ki, amelyek szimbólumai lehetnének a különböző városrészeknek. Mindez hozzájárulna ahhoz, hogy kötődjenek, maguké-
nak érezzék a lakóhelyi környezetet.

SWOT

ERŐSSÉGEK	GYENGESÉGEK
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nagy és stabil lakosságszám várostérségi szinten, ami jelentős fogyasztási piacot jelent (agora és referenciaképző tényező); ▪ a lakosság az országoshoz képest magasan képzett, kedvezőbb foglalkoztatási szerkezetű, magasabb jövedelemmel és fogyasztási szinttel jellemezhető; ▪ a felsőfokú tanulmányokat végzettek aránya magas; ▪ nagy kereslettel és kínálattal rendelkező munkaerő piac; ▪ az oktatás és a kutatás koncentrált helyszíne, ami hálózat építő, vonzó és megtartó tényező; ▪ sok a magas státuszú nyugdíjas; ▪ a népesség egészségügyi állapota országos szinten jó; ▪ az alapvető szolgáltatások a város minden területén elérhetőek; ▪ erős identitásképző elemek. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Előregedett és gyorsan öregedő lakosság, ami az innováció befogadására és reprodukcióra korlátozott; ▪ hiányos az öngondoskodási szint; ▪ alacsony prevenciók hajlandóság; ▪ az egyszemélyes háztartások fenntartása költséges, a generációs kohézió részleges; ▪ kompetencia hiányok és alkalmazkodó képesség alacsony szintje; ▪ a problematikus környékek (krízis területek) viszonylag szétszórtnak helyezkednek el, területileg egységes kezelésük nem lehetséges; ▪ alacsony szolidaritás; ▪ magas a szenvedély betegek száma; ▪ jelentősen nőtt a krónikus betegek száma; ▪ rongálás, a rendelkezésre álló olcsó kulturális lehetőségek használata csökken; ▪ közösségi összetartozás, identitás a kisközösségek szintjén sokszor hiányzik.
LEHETŐSÉGEK	VESZÉLYEK
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Budapest a belföldi és a határon túli migráció ki-tüntetett vonzási tere; ▪ több az időskorú nyugdíjas, tömeges igény lesz az alkonykori élettel összefüggő szolgáltatásokra; ▪ EU források felhasználásában a társadalmi témák hangsúlya megnő a 2014-2020 közötti időszakban. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Országos szinten is több a követő stratégia, mint a pro-aktív célokra épülő; ▪ kivándorlás, a legjobb emberfők elvesztésének növekedése; ▪ a lakossági közöny és szemlélet lassú változása; ▪ megélhetési gondok és megtakarítási hiányok; ▪ társadalmi különbségek növekedése, tolerancia igény, a részmunkaidős foglalkoztatás lemaradása; ▪ az ismeretek, a készségek fejlesztése nem folyamatos; ▪ partikuláris és alacsony szintű a helyi érdekérvényesítés szintje; ▪ helyi alku hiánya, tolerancia alacsony szintje; ▪ az emberi környezet (oktatás, egészségügyi ellátás) színvonal romlása; ▪ a növekvő külföldi migrációval párhuzamosan nőhet az idegenellenesség.

FEJLESZTÉSI KIHÍVÁSOK

- Kompetenciahiányok mérséklése, alkalmazkodóképesség növelése; ismeretek, készségek folyamatos fejlesztése – felnőttképzési lehetőségek elérhetőségének növelése, az iskolázottság esélyének növelése a lemorzsolódást megelőző, felzárkóztató programokkal;
- Ösztönzők kialakítása a foglalkoztatásra, különösen a képzett munkaerő vonatkozásában (elvándorlás szintjének csökkentése és képzett munkaerő vonzása);
- A prevenció erősítése, és az egészséges életmódra való ösztönzés;
- Öngondoskodás, szolidaritás, tolerancia valamint az érdekérvényesítés és együttműködési hajlandóság szintjének növelése;
- Több szempontból hátrányos helyzetben lévő személyek, családok problémáinak integrált kezelése, komplex programok a krízisterületek problémáinak kezelésére;
- Hajléktalan ellátás további fejlesztése – prevenciót és kilépést támogató integrált intézkedések;
- A kisgyermeket nevelő családok foglalkoztatási esélyeit növelő szemléletmód elterjesztése (családbarát munkahely);
- Identitáserősítő események, programok, közösségfejlesztés;
- A belvárosi életmód vonzóvá tétele, élhető, biztonságos és identitást adó negyedek kialakítása;
- A lakók bevonása (participáció) a városfejlesztésbe;
- A térbeni-társadalmi szerkezet egyensúlyának kialakítása.

I. 4. BUDAPEST HUMÁN INFRASTRUKTÚRÁJA

HUMÁN KÖZSZOLGÁLTATÁSOK ÉS INFRASTRUKTÚRÁK

Ezen fejezet keretében a budapesti lakosság mindennapi életét jelentős mértékben meghatározó, kiszolgáló humán infrastrukturális elemek jelenlegi helyzete, kihívásai kerülnek bemutatásra az alábbi szakterületek vonatkozásában: egészségügy, gondozási intézmények, oktatás, kultúra és sport. Ebben a fejezetben kerül továbbá bemutatásra a humán infrastruktúra egyik legfontosabb eleme, a lakással kapcsolatos témakör is.

EGÉSZSÉGÜGY

Budapest Magyarországon – számos egyéb tényező mellett – az egészségügyi ellátás tekintetében is központi funkciót tölt be, különösen igaz ez az állítás egyes speciális egészségügyi ellátások vonatkozásában. Budapesten koncentrálódik az ország legmagasabb szintű ellátó intézményeinek döntő többsége, jelen vannak az országos intézmények, az egyetemi klinikák. Budapest rendelkezik arányaiban a legnagyobb kapacitásokkal, a legkorszerűbb műszerekkel, technológiákkal és eljárásokkal. A főváros teljes lakosságának ellátását szolgáló egészségügyi intézményrendszer így a budapesti agglomeráció lakosságát, továbbá bizonyos szempontokból az egész országot is szolgálja.

A főváros egészségügyi rendszerének elemei között megtalálható az alapellátás (felnőtt és gyermek háziorvosi, fogorvosi ellátórendszer), a sürgősségi ellátás, a járóbeteg-ellátás (50 db rendelőintézet / szakrendelő), valamint a fekvőbeteg-ellátás (26 db részben vagy egészben OEP által finanszírozott kórház, további 7 db kórházi minősítéssel nem rendelkező, de fekvőbeteg-ellátást végző intézmény) is. Az alapellátást biztosító rendelő a kerületek területén decentralizálva találhatóak annak érdekében, hogy a lakosság által a legkönnyebben, leggyorsabban elérhetőek legyenek. A fővárosi kórházak közül Budán 12 db, Pesten 14 db található, jellemzően a belső kerületekben koncentrálódnak, a külső kerületek ellátását a telephelyek végzik. Az orvosi ellátás humán erőforrásai, intézményi háttere a fővárosban lényegesen jobb, mint az ország más vidékein, azonban Budapesten is jellemző a járóbeteg szakrendelést végző intézmények nem megfelelő műszaki állapota, műszerezettsége. **Az egészségügyi szektor a foglalkoztatásban is jelentős szereppel bír, 2012-ben Budapesten a foglalkoztatottak 6,2 %-a dolgozott az ágazatban.**

Az elmúlt években az Európai Unió által biztosított források felhasználásával több jelentős egészségügyi projektet valósítottak meg Budapesten, ami a korábbiakhoz képest jelentős előrelépést jelentett az ellátórendszer minőségében. Meg kell említeni a Szent Imre Kórház valamint az Uzsoki Kórház esetében a fővárosi önkormányzat által menedzselte, sikeresen befejezett fejlesztési projekteket, valamint a János Kórház ön maga által menedzselte EU-s fejlesztési projektjét.

Az egészségügyi intézmények vonatkozásában a közelmúltban **jogszabályi változások** történtek, amelyek

jelentős mértékben átalakították a fővárosi önkormányzat egészségügyi ellátásban betöltött szerepét. Ezen jogszabályi változások miatt **12 fővárosi kórház tulajdonjoga áthelyezésre került az államhoz**, így jelenleg a főváros csak szociális és népegészségügyi területen tud fejlesztéseket indítani. A fővárosi önkormányzat tulajdonában így jelenleg csupán egy darab II. kerületi háziorvosi rendelő maradt. A szakrendelők egyelőre kerületi önkormányzati tulajdonban vannak, működtetésük is a kerületek feladata.

A budapesti kórházak jelenleg három tulajdonosi körbe sorolhatók: egyházi létesítmények (Bethesda Kórház, Irgalmasrendiek Katolikus Kórháza, Szent Ferenc Kórház), egyetemi tulajdonú (Kútvölgyi Kórház), valamint állami tulajdonúak. Az egymás mellett működő, széttagolt, egymással össze nem hangolt (állami és egyetemi) létesítmények működése nem hatékony, sok a felesleges párhuzamosság, amelyek kiküszöbölése fontos célkitűzés kell legyen a jövőbeni egészségügyi fejlesztések során. További korlátot jelent a hatékony működés vonatkozásában a teljesítményvolumen korlát, s ezen finanszírozási korlátokból adódnak helyenként rendkívül hosszú várólisták annak ellenére, hogy a szakmai kapacitás rendelkezésre áll a kórházakban. A hatékonyság növelése érdekében egészségügyi centrumokat kell létrehozni, ami a következő időszak egészségügyi fejlesztéseinek fontos eleme kell legyen. Az Új Széchenyi Terv az egészségügyre mint a magyar gazdaság egy fontos potenciális húzóágazatára tekint, ezen cél elérése érdekében számos fejlesztést, racionalizációs lépést kell megtenni a közeljövőben.

GONDOZÁS

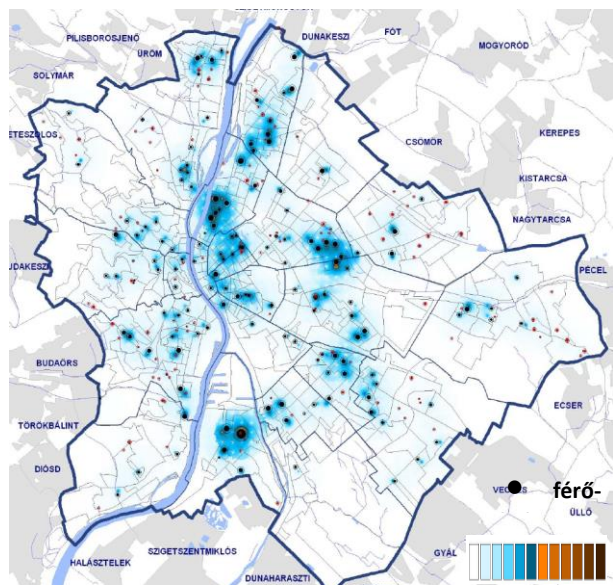
A szociális- és gyermekjóléti ellátó intézményrendszer a valamely szempontból különleges figyelmet igénylő, vagy kiszolgáltatott helyzetű társadalmi csoportokat látja el, így a gyermekek (jólét és védelem), az időskorúak, a fogyatékosok, a pszichiátriai betegek, a szenvedélybetegek, a hajléktalanok ellátását kell biztosítania.

A bölcsődék tekintetében az intézményhálózat a pesti oldalon összhangban van a legsűrűbben lakott területekkel, azaz ott a legsűrűbb, ahol a legnagyobb igény mutatkozik a bölcsődei ellátásra.

A budai oldal vonatkozásában nem beszélhetünk harmoniáról. A peremkerületi bölcsődék esetében a szűkös

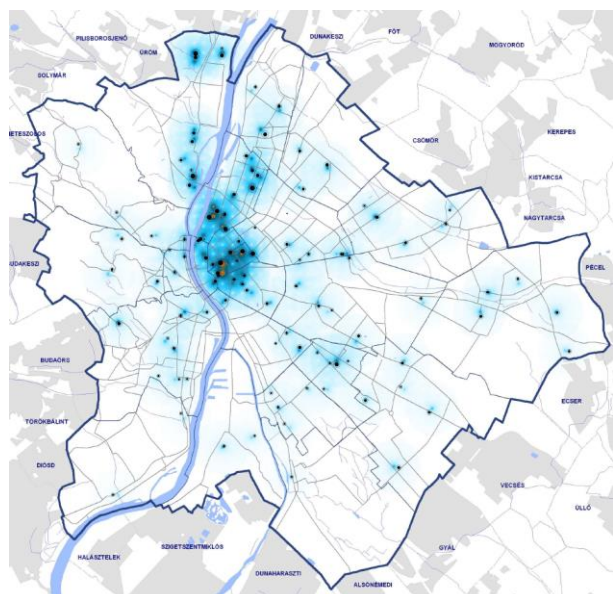
férőhely kapacitások miatt kialakuló feszültséget tovább növelik az intézményeket az agglomerációból használók. (E situáció az óvodák esetében is fennáll.)

A bölcsődék meghatározó térségei



Az időskorúak nappali ellátó hálózatának egyetlen sűrűsödési területe a Nagykörúton belüli pesti kerületekben található, kinyúlva észak felé a XIII. és az IV. kerületekbe. Kirajzolódnak a III. kerület lakótelepein is sűrűsödések, de a további budai, illetve a külső pesti kerületekben nincs koncentráció. Összevetve a 65 év feletti lakosságsűrűségével összhang mutatkozik az északi három kerület (III., IV., XIII.) és a pesti gócterület között. Ugyanakkor a „pesti lakógyűrű” és a belső budai területek ellátása hiányos.

Az időskorúak nappali ellátásának meghatározó térségei

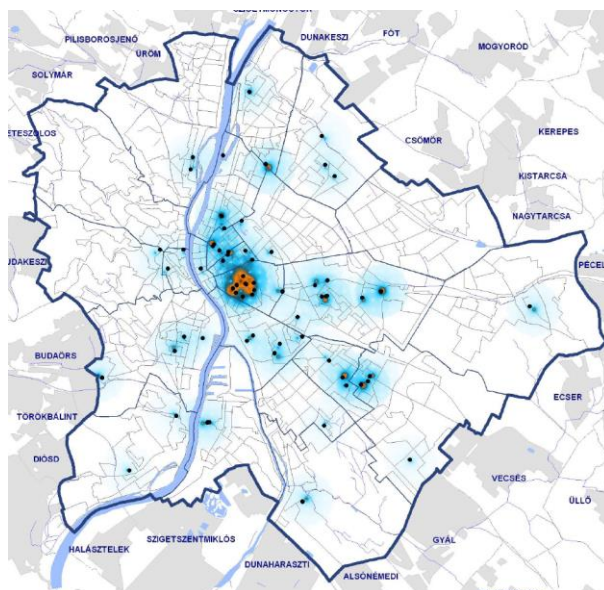


Lényeges változás volt a közelmúltban az Országos Pszichiátriai és Neurológiai Központ bezárása, ennek révén a betegek egy része „elveszett”, kikerült a rendszerből.

A bezárt intézmény részleges pótlását jelenleg a Nyíró Gyula Kórház pszichiátriai részlege látja el.

A gondozási intézmények esetében az egészségügyhöz hasonlóan szintén jelentős **jogszabályi változások** történtek a közelmúltban, amelyek eredményeként 2013 januárjától mindössze **11 szociális intézmény maradt a fővárosi önkormányzat tulajdonában, 10 elme-szociális intézetet és a fogyatékos otthonokat is átvette a fővárostól az állam.** 2012 őszén adták át a 130 férőhelyes Alacsckay úti Idősek Otthonát, amely szociális területen a főváros legjelentősebb beruházása a közelmúltban.

A nappali hajléktalan ellátás, az éjjeli menedékhelyek és az átmeneti szállások kapacitásai együttesen



A **hajléktalanellátó rendszer** napi bejárást igénylő elemei közül a nappali tartózkodók és az éjjeli menedékek a legmeghatározóbbak, kapacitás szerinti sűrűsödéseik a városszerkezet eltérő pontjain rajzolódnak ki. A nappali tartózkodók a pesti oldalon, a Nagykörúton belül, az éjjeli menedékek inkább pályaudvarok és kivezető vasútvonalak mentén sűrűsödnek.

A huzamosabb tartózkodásra szolgáló átmeneti szállások elhelyezkedése függetlenebb a hajléktalanok napi mozgásterületeitől, szétszórtnak, de egy-egy pontban nagyobb kapacitással jelennek meg a XIII., a VIII., a IX. és a XXIII. kerületekben. A pesti oldal belső területein a hajléktalanellátó intézményrendszer ráfed a krízisterületekre, ami arra enged következtetni, hogy az ellátást biztosító intézmények a már „leromlott” területeken könnyebben tudnak megtelepedni, az itteni lakosság pedig az alacsonyabb érdekérvényesítő-képessége miatt kevésbé tudja megakadályozni – jelentős területi presztizscsökkenéssel járó – elhelyezését.

A hajléktalan ellátással több szervezet foglalkozik, ami jelentősen csökkenti a tevékenység hatékonyságát, tekintve, hogy ezáltal a rendelkezésre álló forrásoknak az ideálisnál jóval nagyobb része e szervezetek fenntartására kerül elköltésre a hajléktalanok közvetlen ellátá-

sa helyett. A hajléktalanokkal foglalkozó szervezetből 3 – 4 nagyobb van, akikkel a fővárosi önkormányzat együttműködik (Máltai Szeretetszolgálat, baptisták, evangélikusok). Infrastruktúra tekintetében a Szabolcs utcai hajléktalan ellátó a legnagyobb, legjelentősebb létesítmény.

Budapest szociális intézményrendszeréről összességében elmondható, hogy kihívásokkal és fejlesztési igényekkel jellemezhetően működik.

OKTATÁS

Budapest az oktatás szempontjából is kiemelkedő jelentőségű települése, központja az országnak.

Az oktatás területén is jelentős jogszabályi változások történtek a közelmúltban, melyek révén 2013. január 1-től állami fenntartásba, a Klebelsberg Intézményfenntartó Központ (KLIK) kerültek át a korábban (kerületi vagy fővárosi) önkormányzati fenntartású köznevelési intézmények.

A BUDAPESTI ÁLTALÁNOS- ÉS KÖZÉPISKOLÁK FENNTARTÓK SZERINTI AKTUÁLIS MEGOSZLÁSA:

	Állami fenntartású	Egyházi fenntartású	Magán fenntartású	Összesen
Általános iskola	284 db / 79%	34 db / 9%	40 db / 11%	358 db
Középiskola	177 db / 53,6%	35 db / 10,6%	118 db / 35,8%	330 db

Forrás: Fővárosi Önkormányzat adatszolgáltatása alapján

Bár a fenntartást a KLIK végzi, a működtetés továbbra is a Fővárosi Önkormányzat feladata összesen 46 alap- és középfokú intézményben és 16 kollégiumban. A szakképző intézmények vonatkozásában elmondható, hogy mind a fenntartás, mind az üzemeltetés a KLIK-hez került. Budapesten a 2011-es KSH adatok szerint 60,6 ezer óvodai férőhely állt rendelkezésre, a férőhelyek 91,9%-a kerül kihasználásra. Az óvodai férőhelyek száma az óvodások számának növekedésével együtt folyamatosan bővült az utóbbi évek alatt. Megállapítható, hogy növekvő tendenciát mutat az egyházi és magán-óvodák száma, az intézmények döntő többsége azonban továbbra is a kerületi önkormányzatok fenntartásában működik (csak két intézmény fenntartója jelenleg a Fővárosi Önkormányzat). Óvodák és általános iskolák területi lefedettsége megfelelő, csak a pesti peremkerületek kertvárosias részein és a budai hegyvidéki lakóterületeken vannak nagyobb összefüggő, az 500 méteres elérési körön kívüli területek, amelyeket már nem fed le az alapellátást biztosító hálózat. Kerületi összesítésben vizsgálva a nem budapesti óvodások és általános iskolai tanulók arányát, a II. és XII. kerület emelkedik ki, mint a budai agglomerációból bejáró diákok célterületei. A legmagasabb arány itt 15-20% közötti, melyet részben indokol, hogy itt arányaiban több speciális ellátást nyújtó iskola működik.

A középiskolai ellátórendszert többféle iskolatípus alkotja, az érettségig adó klasszikus gimnáziumok, és az ugyancsak érettségig is adó szakközépiskolák, melyek párosulnak a szakiskolai ellátással. Az erős pesti belvárosi koncentráció mellett, a gimnáziumok Buda belső területein sűrűsödnek északi és hegyvidéki irányú csápokkal. A szakközépiskolák pesti belvárosi gócterülete erőteljesebb, mint a gimnáziumok esetében.

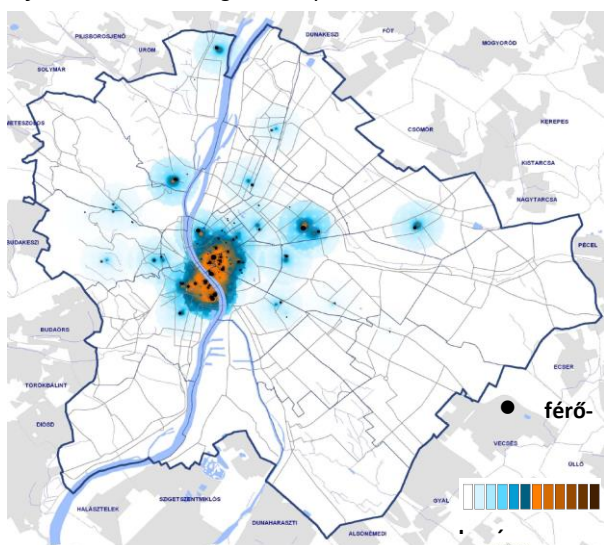
A budai II., III., és XII. kerületek középiskoláinál is jelentősebb a pesti belvárosi, illetve a XI., XXI. és XIII. kerületek iskoláinál jelentkező "szívóhatás", ahol a nem budapesti diákok aránya akár az 50-55%-ot is eléri.

Budapesten a 2012/2013. tanévben a középfokú intézményekben tanuló diákok 48%-a szakközépiskolában, 40%-a gimnáziumban, míg 12%-a szakiskolában tanul. Ezeket az arányszámokat, ha összehasonlítjuk az országos adatokkal, láthatjuk, hogy a fővárosban jóval többet választják a szakközépiskolai oktatást, mint országosan. Ugyanakkor látható, hogy ez a viszonylag magas szakközépiskolai arány Budapesten alapvetően nem csak a gimnáziumi oktatással szemben mutatható ki, hanem a szakiskola helyett is sokan kezdik meg tanulmányaikat szakközépiskolában.

Fontos hangsúlyozni, hogy a KLIK fenntartásában lévő szakközépiskolákban az általánosan képző (szakmacsoportos alapozás) szakaszban a tanulók 88%-a tanul, ugyanakkor a szakképzési szakaszban az érintett tanulók csupán 23%-át készítik fel szakmára. (A tanulók többsége magán fenntartású intézményekben szerez szakképesítést.) Ezt azt jelenti, hogy a szakmai képzésben az állami fenntartók szerepe jóval kisebb, illetőleg jelentős a magán fenntartók szerepvállalása. A Térségi Integrációs Szakképző Központok egyelőre tehát a KLIK fenntartásában működnek, ezen a területen azonban várható az NGM és a kamarák szerepének jövőbeli megerősödése. A főváros támogatja azokat az országos fejlesztési irányokat, amely a keresletre reagáló rugalmasabb képzési struktúra és duális képzési szemlélet megerősödését célozza.

Budapest egyértelműen az ország felsőfokú oktatási központja. A felsőoktatási intézmények jelentős része a belső budai és pesti városrészekre koncentrálódik. Budapest területén, 87 helyen folyik oktatás felsőfokú intézményben. A nappali képzések mellett teret nyertek az egyéb képzési formák is, különösen a levelező képzéseken tanulók száma emelkedett jelentősen. Bár a felsőoktatás intézményrendszerének városon belüli elhelyezkedése a tágabban értelmezett városközpont területén koncentrálódik, történetileg nem alakult ki zárványt jelentő önálló egyetemi negyed.

A felsőoktatás térségei Budapesten



A központi magtól leszakadó pesti szatellit térségekben az újabb alapítású – részben magán és egyházi – intézmények találtak helyet maguknak jogi, pénzügyi, kereskedelmi, kommunikációs és média, valamint informatikai karokkal. A budai oldalon meghatározó sűrűsödési pontot alkotnak a ma már egyetemenként működő korábbi III. kerületi műszaki főiskolák.

2011-ben a felsőfokú alap- és mesterképzésben résztvevő hallgatók száma Budapesten mintegy 105 ezer fő volt, közülük mintegy 14,3 ezer hallgató kollégiumi elhelyezése volt biztosított. A felsőoktatást érintő reformok (keretszámok, hallgatói és intézményi finanszírozás, stb.) következtében a saját infrastrukturális fejlesztések a működtetéssel szemben háttérbe szorulnak, plusz források hiányában ezt az intézmények a számukra biztosított forrásokból már nem képesek kigazdálkodni. Az idei felvételi adatok azonban azt igazolják, hogy a fővárosi neves egyetemek presztízse országos viszonylatban magas, arányaiban több hallgató tudtak felvenni, mint az elmúlt évben, s az országosnál magasabb pontszámok ellenére nőtt az állami ösztöndíjas helyeken felvettek aránya is.

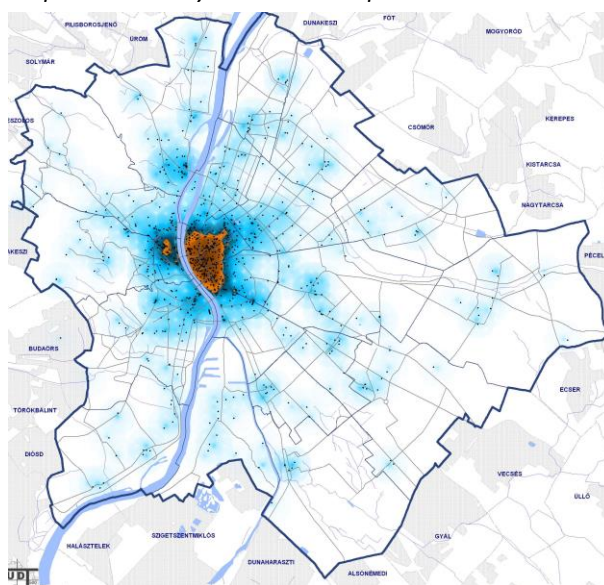
2012-ben Budapesten a foglalkoztatottak 6,3 %-a dolgozott az oktatási ágazatban.

KULTÚRA

Budapestet **gazdag kulturális élete**, atmoszférája teszi vonzóvá mind saját lakosai, mind az ide látogató külföldiek számára. Budapestnek – a magyarok és a Kárpát-medence hagyományos kulturális központjának – a vonzó kulturális arculata összetett, sokszínű hagyományok alapján fejlődött ki. A magyar kulturális intézmények – színházak, múzeumok, kiállítások, zenei intézmények, kulturális központok és művelődési házak, könyvtárak, mozik, stb. – a város fejlődése során fokozatosan alakultak ki, és jelenleg is nagy számban koncentrálódnak.

A fővárosi önkormányzat 100%-os tulajdonában álló **Budapesti Fesztivál- és Turisztikai Központ Nonprofit Kft.** kiemelkedő szerepet tölt be a főváros kulturális, művészeti programjainak szervezésében. A fővárosi önkormányzat ugyanakkor nyitott a külső megkeresésekre, kezdeményezésekre támogatására is, amire példaként említhető, hogy a Füge Közhasznú Egyesület kezdeményezésére a főváros a Jurányi utcában egy házat biztosított inkubátorházként független társulatok (független alkotók, színház, zene) részére.

Összes kulturális létesítmény – múzeum, galéria, színház, koncertterem, mozik, könyvtárak, kulturális központok – elhelyezkedése Budapesten



A Budapest területén lévő kulturális intézmények közül számos jelentős intézmény fővárosi tulajdonban van, így többek között 13 színház, közgyűjtemények (pl. Budapesti Történeti Múzeum, Kiscelli Múzeum, Vármúzeum, Levéltár), a Fővárosi Állat- és Növénykert, a Fővárosi Szabó Ervin Könyvtár, a Trafo Kortárs Művészetek Háza.

A kerületi önkormányzatok által biztosított közművelődési szolgáltatások Budapesten jó minőségűek. A fővárosi önkormányzat által biztosított könyvtári ellátottság is nagyon jó Budapesten, 49 könyvtár működik, s előre elfogadott stratégia szerint végzik tevékenységüket.

Jelenleg a kortárs képzőművészet a legelhanyagoltabb terület a kultúra területén Budapesten: nincs intézményi infrastruktúra hozzárendelve, mivel főleg egyéni művészek dolgoznak e területen, így nehezebben elérhetőek.

A kulturális intézmények működését, finanszírozását jelenleg több szaktörvény szabályozza, ami nagyon bonyolulttá, nehezen átláthatóvá teszi a rendszert. Jelentős jogszabályi változást hozott az új önkormányzati törvény, amely a nevesített önkormányzati feladatok között felsorolja a kulturális feladat ellátását is mint alapfeladatot, ami a korábbi törvényben még önként vállalt feladatként szerepelt. A kulturális létesítmények

működtetése háromféle forrásból történhet: saját bevételből; állami forrásból (színházak esetében ez jelentősebb, mint az önkormányzati forrás); valamint önkormányzati forrásból (a közgyűjtemények, levéltár, könyvtár, állatkert esetében ez jelentősebb tétel, mint az állami forrás). Az önkormányzati finanszírozás bázis alapú, azaz mindig az előző évi összeg alapján kerül meghatározásra, s az utóbbi időben évről évre csökken a rendelkezésre álló összeg. Európában a költségvetés 1%-át fordítják kultúrára, Budapesten ennél kevesebbet.

A fővárosi önkormányzat szervezésében (részben az állam közreműködésével) évi 3 fesztivál (tavaszi, nyári, őszi) kerül megrendezésre, a többi fesztivál magán szervezésű. A privát szervezetek által létrehozott, megvalósított kulturális rendezvények (pl. Sziget Fesztivál) esetében a fővárosi önkormányzat kedvezőbb áron biztosítja a területet a rendezvény számára, továbbá a BKK is kedvező közlekedési jegyárakat biztosít a résztvevők számára. Ezen rendezvények a külföldi fiatalok számára jelentős imázs formáló szereppel bírnak. Mivel az idegenforgalmi alap eltűnt a főváros költségvetéséből, így a fővárosi önkormányzat közvetlenül már nem tudja támogatni a korábban támogatott nagy rendezvényeket (pl. Mesterségek Ünnepe, Zsidó Nyári Fesztivál), csupán esetleges jelleggel.

A kultúra finanszírozásáról szólva meg kell említeni azt a sajnálatos tényt, hogy az utóbbi években hiányzik a szponzoráció, a mecenatúra, a magántőke támogatása a kultúra részére az állami és önkormányzati szerepvállalás mellett, holott az fontos kitörési pont lehetne Budapest számára. A társadalmi szervezetek is elvesztették súlyukat, kezdeményező-készségüket a korábbiakhoz képest kultúra területén.

Budapestet a környező nagyvárosokkal, Béccsel, Prágával összevetve elmondható, hogy Budapest kultúrával a legeladhatóbb a külföldiek részére, mivel összességében pezsgőbb a kulturális élete, mint a versenytársainak. Bécs az elitkultúra (opera) tekintetében van kedvezőbb helyzetben, s a gyűjteményei is jobban pozícionáltak, mint a budapestiek. Budapest esetében a nyelvi korlát miatt a színházi élet magas minősége ellenére sem tud versenyképes lenni, amin a külföldiek számára biztosított feliratos előadások tudnának változtatni.

A főváros széles kulturális kínálatát tovább bővíti azok az Európai mintára kialakult alternatív kulturális terek, un. „tematikus utcák” is mint a „FalkArt” a Falk Miksa utcában, „kultucca” a Ráday utcában, illetve a Liszt Ferenc téren és a Király utca – Gozsdu udvar vonzásterében kialakult vendéglátó egységek klaszterszerű megjelenése.

A 2007-2013-as programozási időszakban több kulturális területet érintő projektet valósított meg a főváros EU-források felhasználásával, melyek közül megemlíthetők a Fővárosi Állat és Növénykert projektjei (pl. a

Varázshegy), a Budapesti Történeti Múzeum Aquincum fejlesztése, a Levéltár digitalizálási projektje, valamint a Szabó Ervin Könyvtár projektjei. Az elmúlt időszak kulturális jellegű magánfejlesztései közül kiemelendő a Budapest Music Center létrehozása.

Ugyancsak pozitívumként említendő meg, hogy a közelmúltban zárult le egy elégedettségi felmérés a fővárosban kulturális témában, amihez hasonlóra 20 éve nem került sor. A felmérés eredményeinek feldolgozása folyamatban van, melyre építve elkészül egy kulturális stratégia is.

SPORT

Budapest sportlétesítményeinek tulajdoni szerkezete hármas tagolású: állami, önkormányzati és privát tulajdonban állnak a sport infrastrukturális létesítmények. A fővárosi önkormányzat tulajdonában lévő élsportra alkalmas létesítmények száma elmarad az igényekhez képest, mivel a tulajdonában nincs sem fedett, 3-5 ezer fős befogadóképességű sportcsarnok, amire nemzetközi események megrendezéséhez lenne szükség; sem labdarúgópálya; sem uszoda; s nincs fővárosi önkormányzati tulajdonú atlétikai pálya sem.

Szabadidős, tömegsport létesítmények vonatkozásában a fent említettéknél jóval kedvezőbb a fővárosi önkormányzat helyzete. A Margit-szigeti Atlétikai Centrum jó állapotú, jó minőségű a pálya, de versenyek lebonyolítására nem alkalmas. A Városligeti Műjégpálya és épületegyüttes rekonstrukciója 2011 végére fejeződött be, így jelenleg nagyon jó állapotban fogadja látogatóit. Az élsportolók versenyei mellett a Városligeti Műjégpályát évente közel 500.000, elsősorban iskoláskorú veszi igénybe, függetlenül időnyellegétől. A Margitszigeti Atlétikai Centrumban mintegy 80.000 fő sportol évente az atlétika, kosárlabda, tenisz, labdarúgás, judo sportágban. Ezen túlmenően több tízezer vesznek részt a két intézmény egyéb rendezvényein.

Európai szintűvé fejlődött a futómozgalom és versenyrendszere. Budapesten 150-180 ezer fő vesz részt évente a Fővárosi Önkormányzat közterületein megrendezésre kerülő futó sportrendezvényeken. 2012-ben a fővárosi önkormányzat megteremtette a futóversenyek rendezésének jogszabályi háttérét. Az új rendelet értelmében Budapesten évi 6 nagy, valamint 9 másod kategóriás rendezvényt lehet rendezni. A futóversenyekből származó bevételekből részesül a BKK a közutak nem rendeltetésszerű használatáért, valamint a fővárosi önkormányzat a közterek használatáért.

Budapest főváros önkormányzata kiemelkedően nagy sportrendezvényt önállóan nem szervez, de állami szervezésű eseményeken partnerként szerepet vállal. 2013-ban 6 nagy nemzetközi spoteseményt és 2 diáksport rendezvényt szerveznek Budapesten, a fővárosi önkormányzat ezeket anyagilag is támogatja, illetve a szervezésben is segítséget nyújt, továbbá kedvezmé-

nyesebb közlekedési jegyárakat biztosítanak a résztvevőknek.

Nemzetközi sportesemények közül kiemelkedő jelentőségű a 2021-ben megrendezésre kerülő FINA vizes világbajnokság, melynek szükséges infrastruktúrafejlesztéséhez a kormányzat is garanciát vállalt. Az esemény előzményeként 2017-ben Budapest ad otthont a juniorok úszó világbajnokságának, így a szükséges fejlesztések – a Dagály fürdő területén tervezett uszodakomplexum, Hajós-Széchy és Komjádi uszodák fejlesztése mellett a szükséges kapcsolódó, kiszolgáló beruházásokat is el kell végezni.

A sportesemények megrendezéséhez és a fővárosi lakosok sportolásának rendszeressé tételéhez, szakmai, személyi és technikai hátteret biztosítja az a 42 sportági szakszövetség és sportszövetség, mely közel 600 fővárosi sportegyesület több mint százezer rendszeresen sportoló tagjának szervez versenyeket, bajnokságokat. A 42 sportszövetséggel a fővárosi önkormányzat napi szintű szakmai kapcsolatot tart, a Curia utcai Budapesti Sportszékház épületében valamennyi sportszövetség nagy kedvezménnyel kap irodai helyet a fővárosi önkormányzattól.

Budapest a közelmúltban készítette el, s hagyta jóvá a város sportkonceptióját.

LA KÁSH ELYZET

2001 és 2011 között Budapesten a lakások száma 9%-kal emelkedett (820.977-ről 905.128-ra). 2001-2011 között kiugróan sok (15.074 db) lakás épült a XIII. kerületben, és viszonylag sok (8-10.000 db) a IX., X., XIV. kerületekben. A legkevesebb lakást az I., V., XXIII. kerületekben építették.

Az új építésű lakások átlagos alapterületének évek óta tartó folyamatosan csökkenése 2008-ra megállt. A 2000-es 102 m² átlagos lakásnagysághoz képest 2004-ben 71 m², 2007-ben pedig 64 m² volt a felépült lakások átlagos nagysága, majd ez lassan 2011-re 76 m²-re emelkedett. A legnagyobb lakásokat (kerületi átlagban 100 m²-esnél nagyobb) a II., III., XII., XXII., XXIII kerületekben, a legkisebbeket (47-59 m² közötti méretben) viszont inkább a belső kerületekben, ott is a régi belvárosi szövetbe ágyazottan építették (VII., VIII., IX., X., XIII., XIV.).

A lakások 19%-a 2011-ben 40 m²-esnél kisebb volt, ezek a kislakások a városban koncentráltan helyezkednek el. Az 1-2 szobás lakások aránya magas 58%, a 4 vagy több szobásoké alacsony (15%). A legtöbb nagy lakás a II., XXI., XXII., (27%), illetve a XVI., XVII. kerületekben (32-34%) található.

A lakások 70,8%-a összkomfortos, 25,3%-a komfortos, 1,8%-a félkomfortos, 1,2%-a komfort nélküli, 0,9%-a szükség- és egyéb lakás.

A főváros lakásállományának 92%-a magántulajdonban van. Az önkormányzati bérlakások aránya az 1990-es

50%-ról, 2001-re 11%-ra, 2011-re 5%-ra – 45.226 darabra – csökkent (emellett 2011-ben 2% volt a más intézmény vagy szervezet tulajdonában lévő lakások aránya). A lakásállományon belül az önkormányzati bérlakások aránya a VIII., IX., XIII. kerületben a legnagyobb (11,5%, 10,6%, illetve 9,1%, ami 6.602, 5.104 illetve 4.189 darab lakást jelent). A legkevesebb 1% körüli arányban maradt önkormányzati tulajdonú lakás a II., XVI., XXIII. kerületekben (ez 658, 332, és 77 darab lakást jelent).

Az önkormányzati bérlakások száma szinte minden kerületben csökkent az elmúlt években is. Csak néhány olyan kerület van, ahol új bérlakások épültek. Ezek az ingatlanok azonban – általában a fűtés módja miatt – nem felelnek meg a hátrányosabb helyzetű rétegek által megfizethető lakásoktól elvártnak. (Fontos lenne ugyanis, hogy ezeknek a lakásoknak többek között legyen alacsony a rezsije, legyen tömegközlekedéssel jól megközelíthető, a közelében legyenek a mindennapi életvitelhez szükséges szolgáltatások és az egészségügyi ellátás is még könnyen megközelíthető helyen legyen).

Az önkormányzati lakásokat a 2010. január 1-i állapot alapján a következőképpen jellemezhetjük:

Az önkormányzati lakások átlagos nagysága 46,1 m².

Szobaszám szerinti összetételt tekintve viszonylag kedvezőtlen (nagyon magas az egy és 2 szobás lakások aránya).

A lakások 28,9%-a összkomfortos, 36,5%-a komfortos. A komfort nélküli és szükségülakások aránya egynegyed. A lakások kétharmada összközműves, egyötöde távfűtéses.

A 2001-es népszámlálás adatai szerint 73.380 üres lakást tartottak nyilván, amelyből 6.000 volt önkormányzati tulajdonban. A 2011-es népszámlálás adatai szerint az üresen álló, más funkciójú, vagy másodlagosan használt lakások aránya 13% (ez több mint 118.071 lakást jelent). A lakott lakások 10%-ánál használati jogcímeként bérleti, 1,1%-ánál más jogcím van megadva.

Jelenleg a magánbérlakás-szektor jogi helyzete rendezetlen, az önkormányzatok hatáskörébe tartozó szociális bérlakás-szektor pedig alulfinanszírozott. Mivel mindkét piac bővítésére szükség van, elkerülhetetlennek látszik az országos és a fővárosi bérlakáspolitikai megalkotása. A bérlakásszektor hiánya egyrészt fékezi a mobilitást, hiszen egy új munkahelyért nehezebb (vagy lehetetlen) az ország egyik végéből a másikba költözni. Másrészt az alacsonyabb jövedelmű csoportokat gyakran kényszeríti arra, hogy számukra túl drága lakhatási konstrukciókban éljenek. Mint az utóbbi időben is látszik, a díjhátralékos családok nem tudnak könnyen váltani, és számukra megfizethető bérlakásba költözni.

Tehát országos és egyben fővárosi probléma is a bérlakáshiány, és ezen belül a szociális bérlakások hiánya. Ahhoz, hogy a jelenlegi helyzetnek megfelelő bérlakáspolitikát lehessen kialakítani, szükség lenne

arra, hogy ismerjük a bérbe adott lakások összetételét, területi elhelyezkedését és tulajdonviszonyukat. A bérlakásállomány jellemzése azonban igen nehéz, mert nem tudjuk pontosan, mennyi a szívésségi lakáshasználó, a magán-lakásokban élő szerződés nélküli albérlő, illetve a ténylegesen üresen álló lakás. A népszámlálás adatai valamiféle orientációként azonban szolgálhatnak: az üres (13%) és a nem a tulajdonos által lakott lakásként (11%) összeírt állomány lehet olyan, melyet – állapotuktól és a tulajdonos szándékától most eltekintve – potenciális bérlakásként vagy bérirodaként vehetünk számításba. A népszámlálási adatokra alapozva tehát a lakásállomány megközelítőleg 15-25%-a lehet jelen, vagy jelenhetne meg a jövőben a bérlakáspiacon.

Ennél valamivel nagyobb arány olvasható ki a KSH 2012-es felméréséből (OSAP 2153 Háztartási költségvetési és életkörülmény-adatfelvétel), mely a budapesti lakott lakásokra vonatkozóan azt jelzi, hogy a háztartások 5,8%-a lakását piaci, 7,5%-a nem piaci áron bérlő. Bérlői kategóriába soroljuk azokat a háztartásokat is, melyek rokoni, szívésségi alapon, vagy szolgálati lakást használva laknak a lakásában (6,4%). Tehát az összes lakott lakás 29,7%-át valamilyen konstrukcióban, bérlők és nem a tulajdonos lakják.

A HÁZTARTÁSOK LAKÁSHASZNÁLATI JOGCÍM SZERINT

Jogcím

Tulajdonos	80.3	%
Haszonélvező, tulajdonos rokona	4.4	%
Bérelt lakás bérlői piaci áron	5.8	%
Bérelt lakás bérlői nem piaci áron	7.5	%
Magántulajdonú lakás szívésségi lakáshasználói	0.9	%
Szolgálati lakás használói	1.1	%
Összesen	100.0	%

Forrás: KSH, Statisztikai Tükör 2012/108 Az összes háztartás adatai a település típusa alapján: 12.2 tábla

A népszámlálásból a bérlő által lakott és az üres lakások aránya alapján becsült 15-25%, illetve a lakott lakásokra vonatkozó KSH reprezentatív felmérés adatai alapján a potenciális bérlakás szektorhoz tartozhat a fővárosi lakások 25%-a (226.000 lakás).

FEJLESZTÉSI KIHÍVÁSOK

- Hatékonyság növelése az egészségügyben – Fővárosi Önkormányzat szakmapolitikai és érdekérvényesítő erejének növelése;
- Idősek nappali ellátó intézményei, hajléktalan ellátás területén mennyiségi és minőségi fejlesztések megvalósítása;
- Kultúra és városmarketing fejlesztése: fiatalok megtartása és foglalkoztatása (kreatív ágazatok számára is piacot teremtve);
- Kulturális intézményrendszer „előregedett részének” megújítása, kulturális/művészeti inkubátorházak;
- A futókörök, valamint a hozzájuk kapcsolódó lakossági terek fejlesztése, lakossági szabadidő parkok fejlesztése, célcsoport specifikus kínálat megteremtése;
- Fővárosi tulajdonban lévő sportlétesítmények fejlesztése (tenispályák, lőtér, csónaktelep);
- Nemzetközi sportrendezvények megtartásához szükséges infrastruktúra fejlesztésében (pl. 2020-21-ben úszó és vízilabda VB, Universiade), együttműködés a Kormánnyal;
- Diáksport erősítése;
- Sport intézményrendszert befogadó infrastruktúra fejlesztése: Sportszékház megtartása, felújítása;
- Kortárs művészetek támogatása;
- A bérlakásszektor fejlesztése, a főváros kezdeményező szerepe a szektor országos szintű szabályozásának újra-gondolásában;
- Olyan házak, negyedek építése, melyek helyben biztosítják az idősek szociális és egészségügyi ellátását, és nem szegregált lakhatást biztosítanak;
- Kiegyensúlyozott térbeli-társadalmi szerkezet kialakításához hozzájáruló lakóterületi fejlesztések kidolgozása, ösztönzése;
- Az energiaszegénység csökkentését célzó komplex program kidolgozása és megvalósítása (pénzügyi támogatás, fizikai beavatkozások, szemléletformálás), megfizethetőség javítása.

SWOT

ERŐSSÉGEK	GYENGESÉGEK
<ul style="list-style-type: none"> Budapesten koncentrálnak az ország legmagasabb szintű oktatási és kulturális intézményei, valamint az egészségügyi ellátó intézmények döntő többsége, köztük országos intézmények; magas a közép- és felsőoktatás színvonala, az oktatási intézmények nagyszámú tanulót/hallgatót vonzanak a városba; az Európai Unió által biztosított támogatási lehetőségeket jól használta ki a főváros, több jelentős humán infrastruktúrafejlesztési projektet valósítottak meg Budapesten a közelmúltban; a szociális ellátórendszer stabil működése; pezsgő kulturális élet, kulturális rendezvények, amelyek mind a helyi lakosok, mind a külföldi látogatók számára nagy vonzerővel bírnak; jó minőségű közművelődési szolgáltatások Budapest teljes területén; stabilan működő sportegyesületek, melyeknek jó az együttműködése a fővárosi önkormányzattal; jó minőségű szabadidős és tömegsport létesítmények megléte (Margitszigeti Atlétikai Centrum, Városligeti Műjégpálya); népszerű futóversenyek, melyeknek a jogszabályi háttere is kialakításra került; a lakásállomány komfortossági szintje kiemelkedő. 	<ul style="list-style-type: none"> Az egészségügyi intézmények működésében sok a párhuzamosság, nem hatékony a működtetés, nincs szakmailag, gazdaságilag összehangolva a különböző intézmények tevékenysége; szűkös férőhely kapacitások a peremkerületi bölcsődék, óvodák esetében; az Országos Pszichiátriai és Neurológiai Központ bezárása miatt csökkent a speciális ellátást igénylő gondozottak ellátórendszere; a magántőke, mecénatúra szerepe a kultúra támogatásában elhanyagolható; élsportra, nemzetközi rendezvények, versenyek megtartására alkalmas sportlétesítmények hiánya; kevés a bérlakás, alacsony a térbeli mobilitás; az önkormányzati bérlakások aránya alacsony, összetételük kedvezőtlen.
LEHETŐSÉGEK	VESZÉLYEK
<ul style="list-style-type: none"> Szakképzés hatékonyságának javítása – országos intézkedések; a kultúra révén a kreatív gazdaságban a munkalehetőségek számának növelése, a turizmus ágazat teljesítményének javítása; kultúra révén Budapest migrációs célterületté válásának erősítése; a készülő kulturális stratégia megfelelő irányvonalaikat, s akciótervet biztosít a kulturális fejlesztésekhez; nemzetközi sportesemények, versenyek rendezése az állammal közösen, ehhez szükséges infrastruktúrális fejlesztések megvalósítása; erős politikai és városvezetői akarat megteremteti az egységes bérlakásrendszert. 	<ul style="list-style-type: none"> Az önkormányzati, állami pénzügyi lehetőségek további csökkenése a kultúra, oktatás és egészségügy finanszírozására; jogszabályi változások miatt a fővárosi önkormányzattól állami tulajdonba kerültek oktatási és egészségügyi intézmények, ezáltal gyengül a főváros beleszólása a saját területén működő intézmények működésébe, fejlesztési irányába; állami szektorális stratégiák (egészségügyi, oktatási, kulturális) hiánya; a magántőkét nem sikerül bevonni a kultúra támogatásába; az olcsó bérű és fenntartású lakások hiánya miatt növekedhet a díjhátralékosság; az egységes bérlakásrendszer kialakítását akadályozhatják parciális érdekek.

I. 5. ESÉLYEGYENLŐSÉG BIZTOSÍTÁSA

A Fővárosi Közgyűlés 2010-ben elfogadott Budapest főváros települési esélyegyenlőségi programjának célja, hogy hozzájáruljon a különböző társadalmi csoportok egyenlő esélyű városhasználatához, ezáltal a társadalmi integrációhoz. Ennek érdekében ösztönzi a társadalmi csoportok közötti tolerancia és párbeszéd kialakulását, egyes hátrányos helyzetű csoportok beilleszkedésének támogatásához pedig hosszú távú intézkedési irányokat fogalmaz meg. Mindezt úgy, hogy figyelembe veszi az uniós irányelveket. Az EU célja ezen a területen, hogy megakadályozza az emberek elleni bármilyen diszkriminációt faji vagy etnikai származásuk, vallásuk vagy hitük, fogyatékoságuk, életkoruk vagy szexuális orientációjuk alapján. A program célcsoportjai közül az alábbiakban azok kerülnek kiemelésre, ahol fővárosi szintű és komplex beavatkozások előkészítése indokolt.

MÉLYSZEGÉNYSÉGBEN ÉLŐK ÉS VESZÉLYEZTETETTEK

Ezt a társadalmi csoportot a nagyon alacsony iskolázottság és foglalkoztatási ráta, erős települési, lakóövezeti térségi koncentráció és szegregáció, az ezekből következő súlyos szociális deficit és a hátrányos társadalmi helyzet újratermelődésének nagyon nagy valószínűsége jellemzi. Budapesten mélyszegénységben élnek vagy a mélyszegénységtől veszélyeztetettek a szegregátumokban élők, amely területeket az antiszegregációs helyzetfelmérés fejezet ír le. Emellett a munkanélküliség és az alacsony iskolázottság – különösen a kettő együttes megjelenése – tesz a mélyszegénységtől veszélyeztetetté.

A tartós mélyszegénységben élők körébe tartoznak a hajléktalan személyek, akik becsült száma Magyarországon 20-40 ezer fő között van. A fővárosban kb. 10 ezer hajléktalan ember él. Közülük 2012-ben 3.000 ember lakott átmeneti szállókon vagy családok átmeneti otthonában, 2.500 ember éjszakai menhelyeken. 2012-ben a főváros legtöbb forgalmas közterületén célzottan folyt a hajléktalan emberek felkutatása, és számukra a fővárosi ellátórendszerben a szabad férőhelyeken elhelyezés biztosítása. A hajléktalanok számának valós és pontos meghatározása problematikus, ugyanis a fővárosban és közvetlen környékén sok ember él nem lakás célú helyiségekben, illetve önkényesen elfoglalt ingatlanban, aki lakáshelyzete rendezetlensége és bizonytalansága miatt hajléktalanoknak tekinthető.

A fővárosi hajléktalanszállókon élők kisebb része rendszeres munkajövedelemért dolgozik (30-37%), hasonló arányban találhatók köztük alkalmi munkából élők. A legtöbb utcán élő hajléktalan ember nem rendelkezik rendszeres és bejelentett munkajövedelemmel. Azok a hajléktalanok, akik rendszeres szálláslehetőséghez jutnak, a munkavállalás szempontjából valamivel jobb helyzetben vannak. Bár bejelentett munkahely híján számukra is inkább a fekete- illetve szürke "munkaerőpiacon" adódik lehetőség.

A hajléktalanok többségének életkora 38-44 év között van. A hajléktalan nők száma az elmúlt tíz évben becslések szerint megduplázódott, arányuk 25%-ra növekedett a fővárosi hajléktalan populáción belül. A regisztrált fővárosi álláskereső hajléktalanok döntő többsége férfi, 36-60 év

közötti, általános iskolát, vagy még azt sem végzett. A regisztrált álláskereső hajléktalanok 20-25%-a marad tartósan munkanélküli.

A hajléktalanság kialakulásában több probléma játszik szerepet, ezért többirányú segítséggel, az egészségügyi, a szociális és a foglalkoztatási szolgáltatások összekapcsolásával lehet csak eredményt elérni. A hajléktalanná válás okai közül a leggyakoribb a kapcsolati konfliktus, gyakori ok továbbá az intézményekből való kikerülés (nevelőotthon, kórház, szociális intézmény, börtön stb.). Növekedni látszik a gazdasági (jövedelmi, munkaerő-piaci) okokból bekövetkező hajléktalanság aránya. A hajléktalanok rossz higiénés körülményei és hiányos táplálkozásuk miatt különösen veszélyeztetettek a fertőző betegségek (hepatitis, TBC stb.), valamint fagyások és fekélyes szövődmények tekintetében. A beteg hajléktalan emberek elérése, egészségügyi ellátáshoz való juttatása, betegségekben való lábadozásuk feltételeinek biztosítása – otthon hiányában – az egészségügyi és a szociális ellátó rendszerek feladata.

A hajléktalan emberek legfőbb szükségletei tehát az egészségügyi és szociális ellátások elérhetősége, illetve a reintegrációt támogató szolgáltatások, mint a lakhatás, illetve a foglalkoztatás – és ezt megelőzően a képzés – köré csoportosulnak. Hiányok mutatkoznak a felsorolt szolgáltatásokról szóló információhoz való hozzáférés területén is, illetve nehézkes különösen az utcán élő hajléktalan személyek elérése, szolgáltatásokba vonása. Problémát okoz, hogy a sajátos élethelyzetből fakadó szükségleteket a szolgáltatások szervezősok sokszor nem veszik figyelembe, ami a szolgáltatások megkettőzéséhez vezet.

HÁTRÁNYOS HELYZETŰ, INTÉZMÉNYI NEVELÉSBŐL KIKERÜLŐ FIATALOK

A hátrányos helyzetű fiatalok egy része a mélyszegénységben élő családok gyermekei közül kerül ki. Az ilyen fiatalok jelentős hányada roma származású. Ebben a csoportban mindezek mellett kiemelten jelennek meg az intézményi nevelésben felnőtt gyermekek. A fővárosban az átmeneti és tartós nevelésben élő gyermekek száma évek óta 2.000 fő körül mozog. Az intézményi nevelésben élők esetében összegződnek, hatványozódnak a deprimáltságot kialakító tényezők (tanulási prob-

lémák, más kulturális kód és szokásrendszer), ezáltal nagymértékben predesztináltak lesznek arra, hogy felnőtt korukban a társadalom peremére szoruljanak, esély nélkül a felemelkedésre. Az intézményi nevelésből kikerülő fiatalok szükségletei részben az oktatási, részben a szocializációs hátrányokból következnek. Kriminalizálódásuk vagy hajléktalanná válásuk megelőzéséhez a mélyszegénységben, hajléktalanságban élőket segítő komplex programokhoz hasonlóak szükségesek: amelyek lakhatási, nevelési, oktatási és foglalkoztatási elemet is tartalmaznak, az érintettek korosztályának megfelelő módszereket és eszközöket alkalmazva.

ROMA NÉPESSÉG

A roma népesség fővárosi lélekszáma az országos lélekszám tizedére, közelítőleg 75-80 ezer főre tehető, mely lélekszám 2021-ig elérheti a 90-95 ezer főt. A 2011. évi népszámláláson azonban csak 20.151 fővárosi lakos mondta magát romának. A magukat romának mondó fővárosi polgárok legnagyobb számban a VIII. kerületben élnek (3.050 fő), de 1.000 főt meghaladó számban élnek a IV., VIII., IX., X., XIII., XIV., XV., XVIII., XX., XXI. kerületben is.

A roma népesség átlagos életminősége, lakhatási színvonala, egészségi állapota, foglalkoztatottsága, iskolázottsága a társadalom egészénél lényegesen rosszabb. A magyarországi cigányok négyötöde található a legalsó jövedelmi harmadban és 18-20%-a a középső harmadban. A roma népesség születéskor várható élettartama, életkilátásai sokkal rosszabbak a magyar átlagnál, de még az alsó jövedelmi harmadba tartozó nem roma népességnél is. A fővárosban az országos átlagnál kisebb mértékben, és más településen belüli mintákat alkotva jelenik meg a roma népesség szegregációja, e mellett a fővárosra is igaz, hogy lakóhelyüket tekintve a romák többsége elszőlomosodott lakóterületeken, rossz minőségű lakásokban, nem megfelelő higiéniás viszonyok mellett, sokszor rendezetlen lakhatási jogviszony közepette él. A szegregált lakókörnyezetben élő romák szolgáltatásokhoz és információkhoz való hozzáférése a legtöbb esetben korlátozott. A lakhatási jogviszony rendezetlensége sok roma család számára megnehezíti a helyi ellátások, szolgáltatások igénybe vételét.

A romák foglalkoztatási helyzetét tekintve rendkívül súlyos problémát jelent, hogy az aktív korú romák negyede semmilyen rendszeres munkavégzési tapasztalattal sem rendelkezik, s az aktív korú romák mindössze 27%-ának van valamilyen munkája. Budapesten ennél jobb a helyzet, a romák 64%-ának van munkája, 57%-uk pedig rendszeres munkát végez, ami országos viszonylatban kiugróan jó mutatónak tekinthető. Az előreszámítások szerint a roma lakosság foglalkoztatási helyzete 2021-ig javulni fog az ország egészében, a legjelentősebb javulásra azonban a jelenleg is legjobb mutatókkal rendelkező központi régióban és Budapesten lehet számítani.

A romák munkavállalásával kapcsolatos problémáinak legfontosabb oka az, hogy az aktív korúak több mint 70%-a legfeljebb 8 általános végzettséggel rendelkezik, ugyanakkor Budapesten a romák kétharmada (62%) rendelkezik szakképzettséggel, érettségivel vagy diplomával.

Az előítéletek és az azokból fakadó nyilvánvaló diszkrimináció a roma népesség társadalmi integrációjának egyik legfőbb akadálya. Az aktív korú fővárosi roma népesség jelentős része a legális, nyílt munkaerőpiacon jellemzően rövid idejű, kiegészítő munkához jut. Sok jó képességű roma fiatal morzsolódik le az iskolarendszerből a szociokulturális hátrányok ledolgozását segítő, célzott iskolai felzárkóztató programok és a hátrányokat kompenzáló eszközök hiánya miatt. Kevés továbbá a felnőtt romák képzettségbeli deficitjeinek csökkentésére szervezett, foglalkoztatási és szociokulturális hátrányokat célzottan csökkentő munkaerő-piaci program.

A fővárosban élő roma fiatalok jelentős része elszakadt kulturális identitásától, a roma kultúra hagyományaitól. Kevés az olyan szervezett program, amely a roma kultúra értékeivel, hagyományaival, szokásaival megismertetné őket. Pedig a roma kultúra identitásképző ereje és sokszínűsége jelentős értékeket mutathat fel az etnikai alapú megkülönböztetéssel szemben. E mellett kevés kulturális program mutatja be a roma kulturális értékeket úgy, hogy az a többségi kultúra tagjai számára is megbecsülést válthatna ki. Gyakori a problémák etnicizálása, egy-egy szociális vagy egyéb társadalmi probléma összekapcsolása a roma identitással.

A roma származású lakosság legfőbb szüksége a stabilabb szociális háttér kialakításához szükséges tartós, stabil munka, amely az iskolai végzettség emelésével (lemorzsolódás csökkentés, ösztönző-rendszerek), és a társadalmi előítéletek csökkentésével, a lakosság és a munkáltatók érzékenyítésével érhető el. A fentiek eléréséhez szükséges a roma fiatalok kulturális identitásának erősítése.

NŐK

A családi szerepek tradicionális értelmezése a nőket gyereknevelési és háztartási feladatokra biztatja, amelyet azonban a modern társadalom nem, vagy csak kevésbé ismer el aktív munkavégzésként. Egyre több család gondolja, hogy a háztartáshoz kapcsolódó feladatok megoszthatóak. A tradicionális szerepek túlsúlya gátolja a nők önkitaljesedését, rontja nyugdíjkiadásait, a szegénység elnőiesedéséhez vezethet.

Az otthoni munkamegosztás egyensúlytalansága a férfiak munkahelyi és a nők otthoni túlterhelődését, hosszú távon a család felbomlását okozza. A kiegyensúlyozott szerepek, a munka és magánélet összeegyeztetését támogató munkáltatók és szolgáltatás hálózat növeli a nők munkaerőpiacra való visszalépésének esélyeit. Az OECD országokban végzett panelvizsgá-

latok szerint egyenes összefüggés van a lakosság gyermekvállalási kedve és a gyermeket vállalók munkahelyének biztonsága, illetve a családon belüli feladatmegosztás egyensúlya között.

Budapesten a 15-64 éves nők foglalkoztatási rátája jelentős mértékben meghaladja az országos mértéket (közel 8 százalékponttal), azonban a fővárosra is érvényes az a megállapítás, hogy a nők foglalkoztatási arányát (59,8%) jelentősen meghaladja a férfiaké (67,9%).

A regisztrált álláskeresőik körében Budapesten 2008-tól 2012-ig, a nők minden évben többen voltak, mint a férfiak, míg országosan ennek az ellenkezője érvényes. Szintén tetten érhető, hogy a tartósan álláskeresőik körében, a nők aránya az álláskeresői időtartamának elhúzódnásával növekszik.

A nők hátrányos helyzetével nemcsak foglalkoztatás, hanem a jövedelmi viszonyok terén is találkozhatunk. Budapesten a helyzet az országos átlagtól is kedvezőtlenebb: egy nő átlagban 70-75%-át keresi egy azonos munkakört ellátó férfi jövedelmének. A nők munkahelyi lehetőségei a munkahelyi előmenetel terén is kisebbek a férfiakénál (a szakirodalom ezt üvegplafon jelenségnek hívja).

A társadalmi részvétel jellegzetes mutatójának a nők parlamenti, képviselő testületi részvételét tekintik. Ez alapján Budapest az országos helyzetenél kedvezőbb képet mutat: míg a parlamentben a nők aránya 10% alatti, a fővárosi közgyűlés képviselőinek 24%-a nő. Azonban ez az arány sem éri el a 30%-ot, amelyet az érdemi, nők érdekeit szolgáló változások küszöbeként szoktak emlegetni.

IDŐS ÉS IDŐSÖDŐ VÁROSLAKÓK

A 60 évesnél idősebb népesség népességaránya a népszámlálások adatai szerint folyamatosan növekszik, és az idősödő, 55-64 éves, népesség aránya is 12% körüli értékről az elmúlt öt évben 14%-ot meghaladó szintre emelkedett. A 60 évesnél idősebbek aránya a 25%-ot 2016-ra, a 29%-ot 2030 táján érheti el a fővárosban. Az idős lakosság területi eloszlása nem egyenletes, és maga a társadalmi csoport sem homogén: megtalálhatóak jobb és rosszabb körülmények között élő háztartások is, amelyek térben viszonylag jól elkülönülten élnek.

A jelenlegi intézményrendszer nem elég széleskörű ahhoz, hogy a nyugdíjasok jelentős részét ki tudja szolgálni – részben kapacitásbeli részben hozzáféréssel problémák miatt. E mellett az idős kor kezdete egészségügyi és szociális szempontból egyre későbbre tevődik át az egyéni életút során, ugyanakkor az öregedő társadalom egyre nagyobb terheket ró az egészségügyi és szociális ellátórendszerre.

Az életkor előrehaladtával emelkedik a mindennapi tevékenységeikben korlátozott személyek száma, az ápolásra, gondoskodásra szoruló aránya. Ezért részben kitérés pontként kell tekinteni a prevencióra az egészségmegőrzésre, ami szemléletbeli változást is jelent, a

szociális ellátáson belül is szükséges az idősokkal foglalkozó területek átértékelése, megerősítése. A Budapesti egészségterv ezért prioritásként jelöli meg az idősok egészségügyi ellátásának fejlesztését.

Az idős és idősödő generációk problémái tehát részben az egészség és ezzel összefüggésben az életmód, részben a foglalkoztatottság köré csoportosulnak. Az aktív idősok ösztönző komplex beavatkozások ezért az egészségmegőrzéssel kapcsolatos prevenció, a társadalmi részvétel, a foglalkoztatás és képzés területére is kiterjedhetnek. Ezzel összefüggésben szükséges lehet az ellátó intézményrendszer elérhetőségének növelése, illetve a társadalmi kooperáció – helyi kisközösségek, ezen belül is generációk közötti együttműködés erősítése.

FOGYATÉKOS, TARTÓSAN EGÉSZSÉGHÁROSDOTT EMBEREK

A fővárosban közel 81 ezer fogyatékos ember él, az aktív korú fogyatékos emberek száma 38 ezer, amely a tartós egészségkárosodottakkal 123 ezerre egészül ki a 2011. évi népszámlálási adatok szerint. A fővárosban élő fogyatékos emberek 35%-a mozgássérült, 20%-uk értelmi fogyatékos, mentális sérült, 14%-uk vak, gyengénlátó, aliglátó, 13%-uk siket, nagyothalló, 10%-uk egyéb fogyatékos. A fogyatékos személyek legfőbb problémái a szolgáltatások és a munkahelyek elérésének nehézségeiből adódnak. Az aktív korú fogyatékos személyeknek a fővárosban mindössze 15%-a dolgozik, közel fele részmunkaidőben.

A munkaképes korú egészségkárosodott népesség iskolázottsága – bár emelkedett az elmúlt évtizedek alatt – lényegesen alacsonyabb, mint az azonos korú többségé. A tartósan egészségkárosodottak, valamint a fogyatékosokkal élők elsődleges jövedelmi forrása a rokkantsági nyugdíj (68%-uk részesül benne) vagy a rokkantsági járadék (14%-uk részesül benne). A fogyatékos inaktív emberek jelentős része folyamatosan ápolásra, gondozásra szorul, ami a családi körben élő fogyatékos ember esetében további családtagnak jelent állandó, a munkaerőpiactól távol tartó lekötöttséget. Az intézményekben élő fogyatékos személyek döntő része helyhez kötött, ugyanakkor helyben nincs lehetősége munkát végezni.

A Budapesten élő, egészségkárosodott inaktív emberek 61%-a egyáltalán nem tartja magát alkalmasnak a munkavállalásra, és nem is szeretne dolgozni; 19%-uk azonban képesnek tartja magát a munkára, de nem szeretne dolgozni. 11%-uk szeretne dolgozni, de jelenleg nem keres munkát, míg 8% tekinthető aktív álláskeresőnek. A fővárosi inaktív egészségkárosodott emberek munkavállalási hajlandósága alulmúlja az országos értéket.

Az egészségkárosodottak munkavállalási esélyei az országhoz hasonlóan a fővárosban is kedvezőtlenek. A megváltozott munkaképességűek esélye az integrált foglalkoztatási lehetőségek tekintetében kedvezőtlen, azaz a fogyatékos munkavállalók foglalkoztatását a

piaci szféra nem vállalja fel. A dolgozók döntő többsége nem piaci feltételek és bérek mellett foglalkoztatott.

A fogyatékos emberek helyzetét különösen nehezíti, hogy az akadálymentes közlekedés, a hivatalok és szolgáltató szervezetek akadálymentes megközelítése, elérése jelentős erőfeszítések ellenére sem megoldott. A foglalkoztatott fogyatékos emberek lakóhelye és munkahelye közötti kapcsolat fontos mutatója a munkahelyre való bejárás időtartama, módja, vagyis a közlekedési eszköz. A munkába járó fogyatékos és nem fogyatékos emberek között főleg abban van eltérés, hogy igénybe vesznek-e közlekedési eszközt vagy sem.

A fővárosban élő fogyatékos emberek inkább otthon dolgoznak és – ha tehetik – olyan munkahelyet választanak, amelyet gyalog is megközelíthetnek, mivel a munkahelyek elérése a közutak és a tömegközlekedés akadálymentességi hiányosságai miatt nehézkes. A legtöbb közszolgáltató intézmény nem rendelkezik elég forrással ahhoz, hogy nem csak az intézmény belső terét, hanem annak közvetlen külső környezetét is akadálymentessé tegye, így jelentős mértékben sérülhet a fogyatékos emberek esélyegyenlősége a szolgáltatásokhoz való hozzáférés terén is.

A Főváros a helyben lévő munkáltatók számára a foglalkoztatás támogatása érdekében szolgáltatásokat biztosít. Így szakmai kiadványok, rendezvények, fórumok, illetve képzések és információk szolgáltatás segítségével támogatja a munkavállalók munkahelyi beilleszkedését. E mellett a társadalmi integrációt segítő

intézmények és civil szervezetek módszertani koordinációját is ellátja, szakmai kiadványok készítésébe és terjesztésébe, illetve a szakmai fórumokba és képzésekbe is bevonva ezen szervezetek szakembereit. Ezeket a szolgáltatásokat a fővárosban a Budapest Esély Nonprofit Kft. nyújtja, közszolgáltatási szerződés keretében. Budapest Települési esélyegyenlőségi programjának kidolgozása (2007-2010 között), illetve 2010 óta a végrehajtás koordinációja szintén a Budapest Esély feladata.

A Budapest – több mint esély program végrehajtása, illetve több modul előkészítése a 2010-es évben már elkezdődött. Az elmúlt időszakban a kijelölt intézkedési irányokban számos tevékenység valósult már meg, többek között az antidiszkrimináció és egyenlő esélyű hozzáférés szempontjai beépültek a Főváros szakmai stratégiai anyagaiba (horizontális megjelenítés), illetve specifikus ágazati stratégiai anyagok is kidolgozásra kerültek (Fővárosi hajléktalanügyi koncepció, a Szociális szolgáltatótervezési koncepció, az Autizmussal élőket segítő koncepció). Az esélyegyenlőségi programról való kommunikáció és a fejlesztés érdekében a program folyamatos és széleskörű társadalmi dialógusa zajlik. Az esélyegyenlőségi program rendszeres felülvizsgálata és fejlesztése érdekében 2010-12 között elkészült az a mérési rendszer és a kapcsolódó mérőeszközök, amelyek célja, hogy az esélyterv végrehajtásának eredményeit mérhetővé tegye. A mérési eszközök első alkalmazása a 2013-ban esedékes felülvizsgálatkor várható.

FEJLESZTÉSI KIHÍVÁSOK

- Az egyenlő esélyű hozzáféréssel és az antidiszkriminációval kapcsolatos szempontok beillesztésére a gazdasági, műszaki és humán területen születő ágazati stratégiákba és cselekvési programokba.
- A meglévő Települési esélyegyenlőségi program felülvizsgálata, az abban foglalt helyzetfelmérés frissítése, illetve a társadalmi dialógus keretében és az ITS-sel összehangolva az esélyegyenlőségi program módosítása, egymást követő rövidtávú cselekvési tervek kidolgozása és végrehajtására.
- Akadálymentesítés: szélesebb értelemben véve a fogyatékos személyek érdekében történő akadálymentesítés mellett a feladatkör érinti az időseket és idősebb személyeket, a kisgyermekeseket, az alacsony végzettségűeket és a városba látogató ne magyar anyanyelvűeket is.
- Szemléletformálás: szélesebb értelemben véve megvalósulhat a lakosság, a szolgáltatásokat nyújtó szakemberek illetve a munkáltatók körében. Célja a társadalmi kisebbségekkel szembeni tolerancia növelése, az előítéletek csökkentése. Ugyanakkor cél a békés egymás mellett élés és a társadalmi integráció erősítése, az egyéni és közösségi felelősségvállalás támogatása is. Megvalósulhat a kultúrák és szubkultúrák találkozását elősegítő; a hátrányos helyzetű csoportok iskolai vagy munkahelyi beilleszkedését segítő; a védett tulajdonságú csoportok körében dolgozók közt, a kommunikáció hatékonyságának növelése érdekében; preventív jelleggel egészségügyi és szociális témákban, a lakosság körében.
- Egyes, az egyenlő esélyek érvényesülését segítő szolgáltatások minőségi és mennyiségi kapacitásának növelése. Különösen az idősek, a családostok (kisgyermekesek), a hátrányos helyzetű fiatalok és a hajléktalan személyek el látásában a támogató, kivezető-reintegráló illetve megelőző típusú szolgáltatások; a kisgyermekesek és idősek esetén a napközbeni ellátást támogató szolgáltatások.
- Szakmai együttműködések létrehozása: az egyes célcsoportokkal kapcsolatos tapasztalatok megvitatásához, tapasztalatcseréhez; az egyes célcsoportok szükségleteit kielégítő, társadalmi (re)integrációjukat segítő komplex programok kidolgozásának támogatásához; illetve a források, szolgáltatások és szolgáltatási kapacitások

tervezéséhez és összehangolásához. Egy-egy célcsoportra vonatkozó szakmai műhely létrehozása, főváros, kerületek, intézmények és civil szervezetek részvételével.

- Az oktatásba vontak körének szélesítése az edukációs szint emelése: a mélyszegénységben élő, alacsony végzettségű, szegregátumban lakó népesség, a budapesti roma lakosság, illetve a hátrányos helyzetű fiatalok szempontjából egyaránt fontos a képzés, mint a hátrányos helyzetből való kitörés eszköze. Számukra az előmenetelt segítő és a lemorzsolódást csökkentő komplex programok szükségesek, amelyek mentorálást, felzárkóztatást, pályaaorientációt, tehetséggondozást, ösztönzőrendszert tartalmaznak. Az edukációs szint emelése a fogyatékos személyeket és az idősebb generációt is pozitívan érinti. A nem alacsony végzettségű lakosságnál cél az élethosszig tartó tanulás szemléletének terjesztése, illetve az ezt lehetővé tevő intézmények, szervezetek, képzések elérhetőségének növelése az idős és fogyatékos személyek számára.

CÉLCSOPORT ALAPÚ BEAVATKOZÁSI IRÁNYOK

1. Mélyszegénységben élő lakosság, ezen belül hajléktalanok, hátrányos helyzetű családok:

- A felnőttképzési lehetőségek elérhetőségének növelése, támogatott képzési formák kialakítása piacképes szakmákra;
- Az iskolai lemorzsolódás csökkentése;
- A kisgyermek napközi ellátását megoldó intézmények kapacitásának növelése, a lefedettség arányossá tétele a lakosság szükségleteivel;
- A hajléktalan emberek egészségügyi és szociális szolgáltatásokba való bevontságának növelése;
- Komplex, lakhatási-egészségügyi-szociális megoldások kidolgozása a hajléktalanság megelőzésére és kezelésére.

2. Gyermek és fiatalok, hátrányos helyzetű gyerekek:

- Az intézményi nevelésből kikerülő fiatalok szükségleteihez igazodó, az integrációt segítő, komplex, lakhatási, nevelési, oktatási és foglalkoztatási elemet is tartalmazó programok kidolgozása és működtetése.

3. Roma származásúak:

- A romákkal szembeni előítéletek csökkentése;
- A romák lakóhelyi és iskolai szegregációjának csökkentése;
- Az iskolai lemorzsolódás csökkentése;
- A munkáltatók érzékenyítése, a munkahelyi diszkrimináció csökkentése;
- A roma fiatalok kulturális identitásának erősítése.

4. Nők:

- A nők munkaerő-piaci visszatérésének támogatása;
- Az egyenlő munkáért egyenlő bért szemlélet általános elterjesztése;
- A munka és magánélet összeegyeztetését támogató intézkedések ösztönzése a munkáltatóknál;
- Szemléletformálás a lakosság körében az egyenlőbb háztartáson belüli feladatelosztás ösztönzésére;
- A nők részvételének növelése a városalakító folyamatokban és a városvezetésben.

5. Idős, idősödő személyek:

- Az idős és idősödő generációk körében az egészséges életmód ösztönzése – szemléletformálás;
- Az aktív időskort ösztönző komplex beavatkozások: a társadalmi részvétel, a képzés, kultúrafogyasztás, a generációk közötti együttműködés területeire kiterjedően;
- Az idősödő népesség foglalkoztatottságának növelése, a munkahelyi diszkrimináció csökkentése;
- Ellátórendszer kiegyensúlyozott területi fejlesztése.

6. Fogyatékos személyek:

- A szolgáltatások, közlekedés, kulturális lehetőségek igénybe vételéhez komplex, fizikai és infokommunikációs akadálymentesítés;
- Az információkhoz való hozzáférés könnyítése;
- A foglalkoztatásban támogatása, a munkáltatók érzékenyítése;
- A munkáltatók támogatása a munkahelyi beilleszkedést és a munkakörök adaptációját segítő komplex programokkal;
- A lakosság érzékenyítése – helyesen segíteni.

SWOT

ERŐSSÉGEK	GYENGESÉGEK
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Települési esélyegyenlőségi program megléte; ▪ a Fővárosi Önkormányzat jól működő, szakmailag erős intézményi háttere (Budapest Esély, BMSZKI); ▪ 700 új férőhely létrehozása a hajléktalan ellátásban 2011 óta; ▪ szakmailag elismert, beágyazott szolgáltató civil szervezetek működése; ▪ tudományos és módszertani tevékenységet ellátó szervezetek és szakmai műhelyek jelenléte; ▪ fővárosi életforma jellegéhez kötődő kulturális- és művészeti sokszínűség, rugalmas szemlélet; ▪ országos viszonylatban rugalmas munkaerőpiac; ▪ innovatív projektek megvalósításának jelentős hagyományai vannak; ▪ szakemberekkel való magas szintű ellátottság; ▪ CSR rendszereket működtető nagyvállalkozások megléte. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ A hajléktalan-ellátórendszerek a városban koncentráltan helyezkednek el; ▪ nehézkes a hajléktalanok közterületi elérése szolgáltatásokkal, információkkal; ▪ erőteljes és rugalmatlan a nemi szerepek és háztartási munkamegosztás hagyományos felfogása; ▪ a szolgáltatói kapacitások sok területen még nem érik el az optimális szintet, illetve nem megfelelően célzottak (pl. idősellátás, bölcsődék, óvodák); ▪ egyes hátrányos helyzetű csoportok kizorulnak bizonyos szolgáltatásokból, illetve nehezen érik el azokat; ▪ családbarát szolgáltatások alacsony penetrációja; ▪ befogadó munkahelyi gyakorlatok alacsony szintű elterjedtsége; ▪ alacsony szintű a nyugdíj melletti foglalkoztatás; ▪ fogyatékos emberek foglalkoztatási színvonala alacsony; ▪ az akadálymentesítés terén jelentkező komoly hiányosságok (közterületeken, intézményekben egyaránt); ▪ rugalmas munkaidő-szervezés, alternatív foglalkoztatási formák alacsony szintű elterjedtsége; ▪ „rejtőzködő” szegregátumok a városszövetben; ▪ országos viszonylatban magas a szenvedélybetegségek penetrációja; ▪ roma lakossággal szembeni előítéletek jelenléte; ▪ a hátrányos helyzetű csoportok problémáiról keveset tud a lakosság, sok esetben negatív lakossági attitűdök társulnak ezekhez a csoportokhoz.
LEHETŐSÉGEK	VESZÉLYEK
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Hajléktalan-ellátásra, valamint a gyermek- és mélyszegénység EFOP kiegészítéseként külön finanszírozási keret (kvázi operatív program – 7 évre 30-35 milliárd Ft országosan, regionális kötöttségek nélkül a felhasználásra nézve); ▪ kiaknázható szakmai humán-erőforrások; ▪ kiaknázható szakmai-módszertani erőforrások; ▪ hasznosítható jó gyakorlatok; ▪ mozgósítható innovációs kapacitások; ▪ a kiterjedt intézményrendszer jó esélyt biztosít az innovatív gyakorlatok multiplikációjára; ▪ lakossági kampányokkal széles tömegek érhetőek el; ▪ fővárosi munkaadói kampányokkal elérhetőek az országos szinten is legjelentősebbnek számító munkaadók. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ EFOP-ban egyes esélyegyenlőségi témák – pl. nemek közötti esélyegyenlőség – csak horizontálisan tervezve, mely célzott akciók megvalósítására nem ad lehetőséget; ▪ a közterületi lakhatást övező társadalmi, szakmai-szakpolitikai viták, véleménykülönbségek; ▪ alacsony szintű szolidaritás; ▪ párhuzamosan működő, nem hatékony szolgáltatási kapacitások jönnek létre; ▪ innovatív szolgáltatások elhalása, fenntarthatatlannak, nem multiplikálhatóak; ▪ forráshiány jelentkezése a szolgáltatásoknál; ▪ szakpolitikai-politikai, valamint a jogi szabályozó környezetben bekövetkező változások; ▪ lakossági rugalmatlanság a hátrányos helyzetű csoportokkal kapcsolatos attitűdök terén; ▪ fiatalok veszélyeztetettsége a kriminalizáció, áldozattá válás, szenvedélybetegségek által.

I. 6. BUDAPEST GAZDASÁGA

A 2008-ben elkészült Integrált Városfejlesztési Stratégia óta eltelt öt évben igen jelentős változások zajlottak le a világ, Magyarország és a főváros gazdasági és politikai környezetében. A 2008-ban megindult pénzügyi, majd gazdasági recesszió nem az optimista forgatókönyvek szerint fordult át ismét növekedésbe, hanem inkább elhúzódó európai kilábalást lehet előre vetíteni. Hazánkban 2010-ben bekövetkezett politikai fordulat egyben gazdaságpolitikai irányváltást is jelentett, mely jelentősen megváltoztatta a gazdasági környezetet és az önkormányzati gazdálkodási rendszer körülményeit is. Ugyanakkor 2013-ban az EU hétéves költségvetési periódusának végén járunk, beszükülő, lezáruló támogatási rendszerekkel, illetve a következő hétéves időszak tereztési feladatainak megindulásával. Budapest Integrált Településfejlesztési Stratégiája ezen körülmények között értékeli a fővárosi gazdaság jelenlegi helyzetét illetve határozza meg a következő évek gazdaságfejlesztésének stratégiai irányvonalait.

BUDAPEST GAZDASÁGI SÚLYA, SZEREPKÖRE

Budapest és agglomerációja az ország gazdaságilag legfejlettebb térsége. A 2010-es adatok szerint az ország GDP-jének 38%-a származik Budapestről, az egy főre jutó GDP Budapesten az országos átlag 219%-a, míg az EU27 átlag 140%-a. Továbbá itt koncentrálódik a külföldi érdekeltségű vállalkozások kb. 62%-a, valamint az országban bejegyzett külföldi működő tőke 53%-a.

GDP/fő ezer Ft	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Budapest	2 997	3 539	3 775	4 225	4 602	5 121	5 355	5 791	5 770	5 838
Magyarország	1 483	1 685	1 850	2 045	2 183	2 351	2 485	2 644	2 557	2 661
Budapest az országos átlag %-ában	202,2	210,0	204,1	206,7	210,8	217,9	215,5	219,0	225,7	219,4

Forrás: KSH, Területi Statisztikai Évkönyv 2011, KSH

A vizsgált közép-európai térségben Budapest szerepe a legerősebb az ország gazdasági életében, a hazai GDP 38%-át adja, míg a többi vizsgált főváros aránya ennél lényegesen alacsonyabb 14-26% közötti. Az erős gazdasági szerep részben a népességgkoncentrációval is összefüggésben áll, hiszen az ország lakosságának 17%-a Budapesten lakik.

Társadalmi és gazdasági indikátorok	Budapest	Prága	Varsó	Bécs	Bukarest
GDP /fő 2010-ben (EUR)	21.326	31.081	28.050	44.621	13.802
Fővárosi GDP az országos arányában (%) 2010-ben	38%	26%	14%	26%	25%
Fővárosi népesség az országos arányában (%) 2011-ben	17%	12%	5%	21%	9%

Forrás: Eurostat

Budapest a teljes, vásárlóerő paritáson számolt GDP teljesítménye alapján 2008-ban a 23. helyet foglalta el az EU tagállamok városai között, megelőzve Prágát, Koppenhágát és Amszterdamot, s az előrejelzések szerint 2025-re már két helyet ugorva a 21. helyen szerepelhet.¹ 2025-ig Budapest átlagos éves GDP növekedés üteme várhatóan a 2,4%-ot fogja elérni, ami a növekedés ütemét rangsorolva a fővárost az 5. helyre teszi.

GAZDASÁGI ÁGAZATOK, JELLEMZŐIK

A budapesti bruttó hozzáadott érték 81%-át a tercier szektor termeli, ezzel a főváros a szektor országos bruttó hozzáadott értékének 45,9%-át teszi ki. Az ipar és építőipar 19,1%-kal részesedik a főváros gazdaságából, ez az ország ipari termelésének 23,3%-a. A mezőgazdaság súlya a főváros gazdaságában elenyésző (0,1%), ez egyúttal az országos hozzáadott érték 2,1%-a.

Az egyes ágak hozzáadott érték szerinti megoszlását vizsgálva megállapíthatjuk, hogy a főváros gazdaság szerkezete kiegyensúlyozott, egyes ágazatok kapnak az országos átlaghoz képest kisebb/nagyobb szerepet. A mezőgazdasági termelés szerepe természetesen elenyésző itt, ugyanakkor az ipar aránya is jóval (több mint 10 százalékponttal) az országos átlag alatti.

Valamivel erősebb a jelenléte a város gazdasági életében az országos átlaghoz képest a kereskedelmi, szállítási és vendéglátó szektornak, és a főváros központi szerepéből is adódóan a közigazgatásnak és a hozzá kapcsolódó oktatási, védelmi és egészségügyi ágazatoknak.

BRUTTÓ HOZZÁADOTT ÉRTÉK GAZDASÁGI ÁGAZATOK SZERINT, 2010 (%)

	Budapest	Magyarország
Mezőgazdaság, erdőgazdálkodás, halászat	0,1%	3,5%
Ipar	16,1%	26,5%
Építőipar	3,0%	4,2%
Kereskedelem; szállítás, raktározás; szállás-hely-szolgáltatás és vendéglátás	19,1%	17,5%
Információ, kommunikáció	8,6%	5,3%
Pénzügyi, biztosítási tevékenység	9,0%	4,7%
Ingatlanügyletek	9,3%	8,9%
Szakmai, tudományos tevékenység	12,8%	8,6%
Közigazgatás, védelem; oktatás; humán-egészségügyi és szociális ellátás	19,0%	17,8%
Művészet és szabad idő; egyéb szolgáltatások	3,1%	2,9%
Összesen	100,0%	100,0%

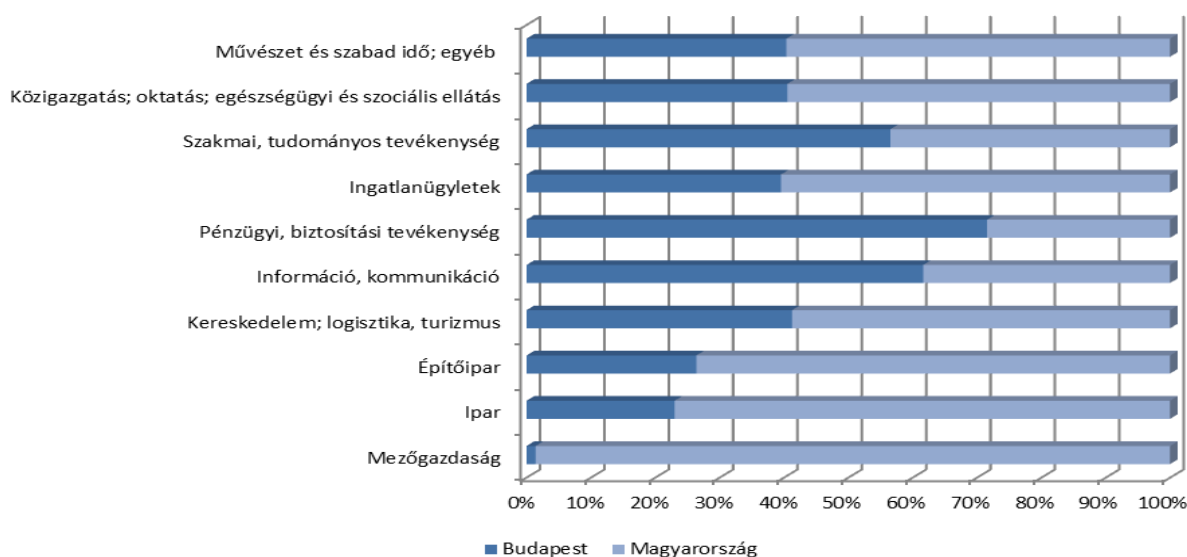
Forrás: KSH

a pénzügyi tevékenységeknek, ingatlanpiaci szolgáltatásoknak illetve a szakmai és tudományos tevékenységeknek és kapcsolódó szolgáltatásoknak.

Kiemelkedően teljesít az információ és kommunikációs ágazat, a pénzügyi és biztosítási tevékenység illetve a szakmai és tudományos tevékenység valamint a hozzá kapcsolódó szolgáltatások.

Amennyiben az egyes ágazatok foglalkoztatásban betöltött szerepét vizsgáljuk, látható, hogy Budapesten jóval az országos átlag (23,2%) alatti az iparban foglalkoztatottak aránya (12%). Az iparon belül a gépipar, az élelmiszeripar és a vegyipar dominál. Ez utóbbin belül is kiemelkedő a gyógyszeripar nemzetközi szinten is jelentős teljesítménye.

A hozzáadott érték termeléshez hasonlóan jelentősebb szerepe van a foglalkoztatásban is az információ és kommunikációs ágazatnak,



BUDAPEST ARÁNYA AZ EGYES GAZDASÁGI ÁGAZATOK ORSZÁGOS BRUTTÓ HOZZÁADOTT ÉRTÉKÉBEN, 2011 Forrás: KSH, egyszerűsített ágazati definíciókkal

Budapest számára tehát versenyképességi előnyt jelent a szakmai és tudományos, a pénzügyi, információs és kommunikációs tevékenységek magas aránya, mind a fővárosi gazdaságon belül, mind országos viszonylatban.

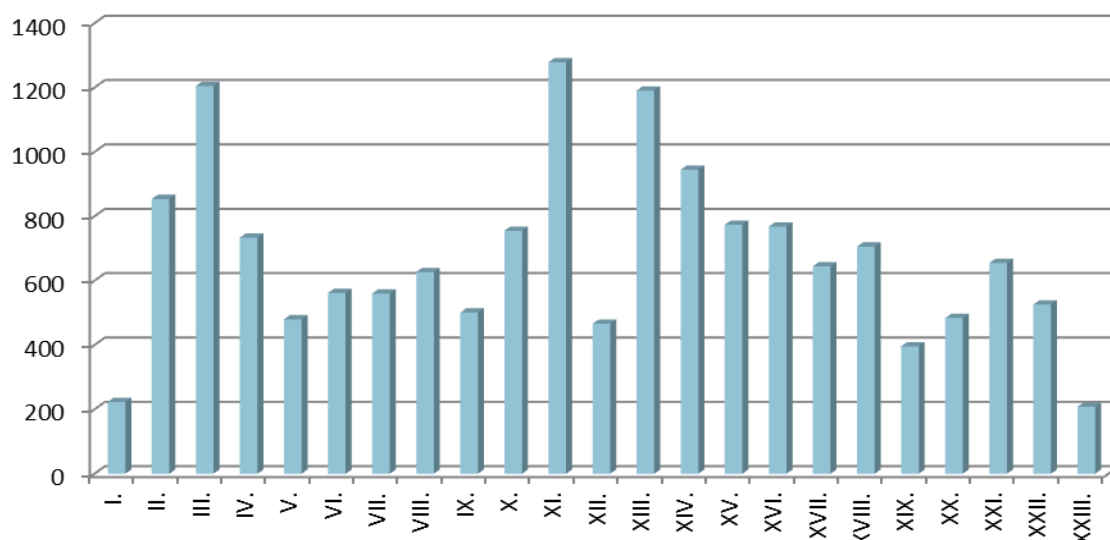
Gazdasági ágazatok területi vonatkozásai

A budapesti ipar jelenleg elsősorban a hagyományos, sok évtizeddel ezelőtt kialakult telephelyeken van jelen. Ezeknek a telephelyeknek az elmúlt időszakban csak részben sikerült megújulniuk, a modern termeléshez szükséges feltételeket megteremteniük. Számos nagyvállalat illetve kis- és középvállalkozás hajtott végre telephelyfejlesztést saját tulajdonán, mely gyakran EU támogatások keretében történt meg. (pl. Külső-Óbuda, Angyalföld, Külső-Ferencváros, Kelenföld egyes részei, Kőbánya).

Az elmúlt két évtizedben új zöldmezős modern iparterület Budapesten csak egy-két helyen jött létre (pl. Észak-Újpest, Dél-Soroksár), melyek nagyrészt az M0-as autópályát közlekedési folyosójához kapcsolódtak. Budapest az interregionális szállítási folyosók kereszteződési pontjában fekszik, és a különböző szállítási módok (közúti, vasúti, vízi, légi szállítás) kapcsolati pontjainak kialakításához is kedvezőek az adottságok. Részben az ipari illetve a logisztika-

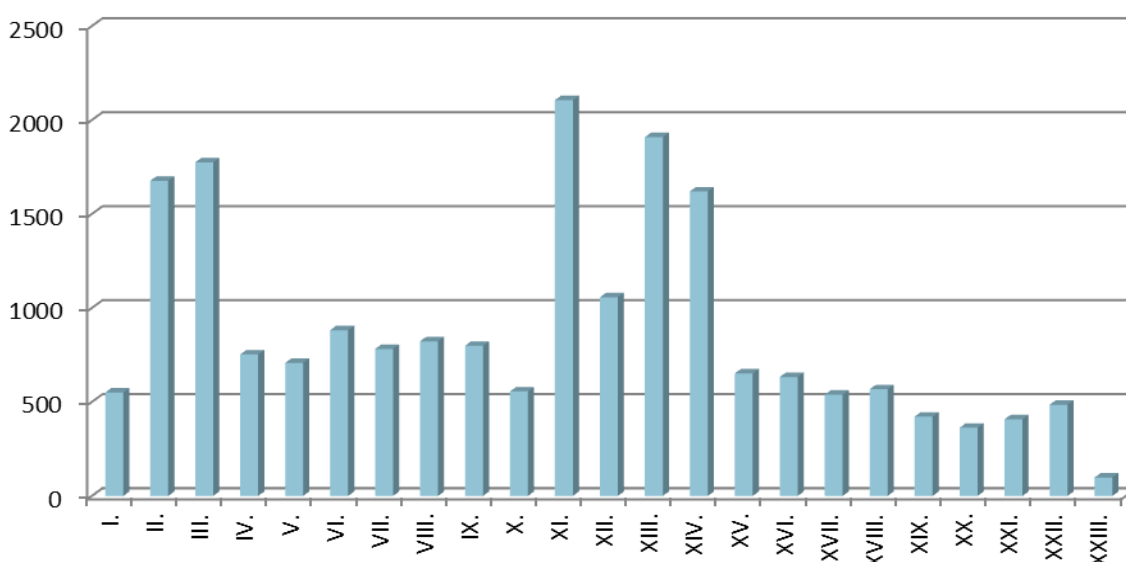
kai ágazat felől a jövőben igény fog jelentkezni a jó megközelíthetőséggel (autópálya csomópontok szomszédságában) rendelkező fejlesztési területekre.

Ki kell emelni a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér térségének gazdasági potenciálját, ami a jövőben jelentős logisztikai, ipari és szolgáltató vállalkozásokat és fejlesztéseket fog a dél-kelet-pesti térségbe vonzani. A repülőtér térsége potenciális gazdasági erőközponttá válhat, amit infrastrukturális fejlesztéssel illetve a szabályozásjogi környezet alakításával lehet elősegíteni.



Iparban tevékenykedő, regisztrált társas vállalkozások száma Budapesten, kerületenként, 2011 Forrás: KSH

Jelentős azon egykori ipari vagy közlekedési területeknek az aránya, ahol a megújulás vagy a funkcióváltás nem következett be az elmúlt évtizedekben. Az okok között a rossz megközelíthetőség, a tulajdonjogi viszonyok tisztázatlansága vagy a környezeti károk jelentős mértéke szerepelhetnek. A barnaövezet részaránya a budapesti gazdaságban egy 2008-ban készült tanulmány szerint a következő: területaránya 13%-os, a ma működő vállalatok 5%-a található itt, s a foglalkoztatottak 24%-a dolgozik e térségben.² A barnamezős térségek a jövőben fontos célterületei lehetnek a városfejlesztésnek, melynek keretében az arra alkalmas területek ismét a modern ipar telephelyeként szolgálhat.



Információ és kommunikáció szektorban tevékenykedő, regisztrált társas vállalkozások száma Budapesten, kerületenként, 2011 Forrás: KSH

A budapesti kiskereskedelmi hálózat jól kiépült az elmúlt évtizedekben, fejlesztését alapvetően a gazdasági, piaci szempontok határozták meg. Az elkövetkező időszakban várhatóan már előkészített projektek, illetve meglévő

kereskedelmi központok bővítése fog megvalósulni elsősorban a vonalas tömegközlekedési csomópontok köré szervezeten.

Az információs és kommunikációs ágazat két fontos sűrűsödési pontja az Infopark és BME térsége (XI. kerület) és a Graphisoft Park (III. kerület), melyek jelentős kutatás-fejlesztési kapacitásokat építettek ki, és szoros kapcsolatban állnak helyi felsőoktatási és kutatási intézményekkel. Mindkét helyszín egyben ingatlanfejlesztési projekt is, melyek mára jelentős térségi hatással is rendelkeznek.

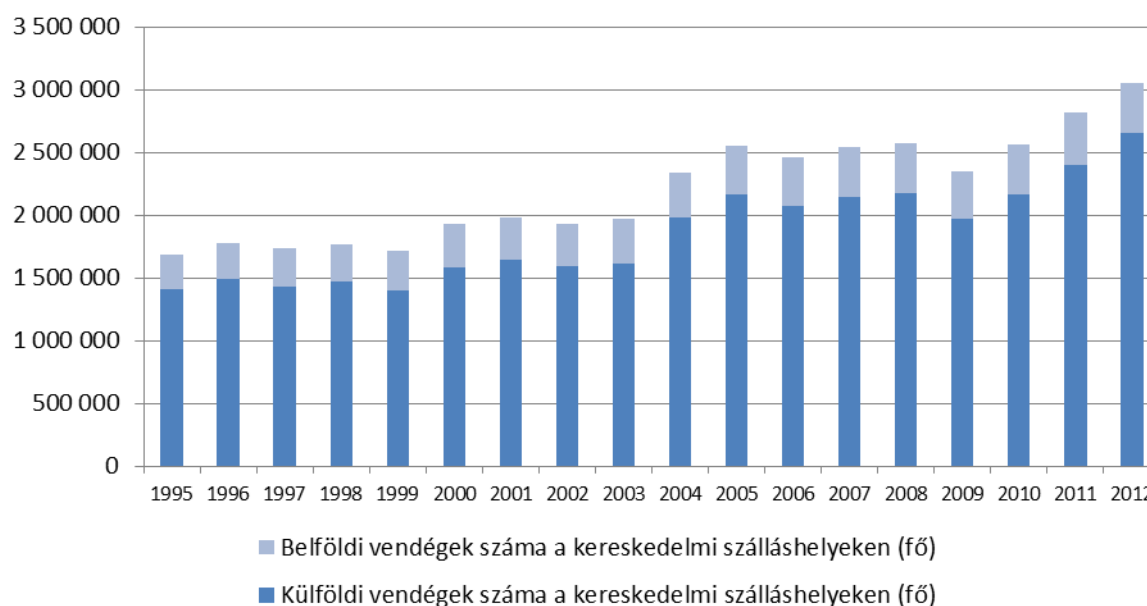
A feltörekvő ágazatokon belül a pénzügyi és gazdasági szolgáltató szektor jelentős szerepet játszik a város gazdasági életében. Egyes becslések szerint az úgynevezett shared-service-centerekben (SCC) jelenleg több mint 20.000-en dolgoznak³. A modern irodai létesítményekbe települő SCC-k elsősorban a Váci és Soroksári utak mentén, illetve Dél-Budán helyezkednek el. A pénzügyi szolgáltató szektor szerepe várhatóan nőni fog a helyi szakképzett munkaerő, az európai viszonylatban alacsony bérek és az alacsony irodai bérleti díjak miatt. Városon belüli telepítő tényezők továbbra is a metróvonal melletti fekvés, modern irodaházi környezet és esetleg egyetemekhez való közelség.

Turizmus

Budapest Magyarország fővárosaként az ország legfontosabb turisztikai célpontja. Vonzerejét nem csak természeti és építészeti értékeinek köszönheti, hanem széles kulturális kínálatának, a hazai és nemzetközi konferenciáknak, valamint gyógyfürdőinek is.

2012-ben az országba látogató külföldiek 64%-a Budapestet választotta utazási célpontként. Az összes vendég 37%-a érkezett kifejezetten a fővárosba és töltötte ott a vendégéjszakák 33%-át. (KSH 2012)

A kereskedelmi szálláshelyeken megszálló vendégek száma a 2005-2006-os visszaesés után az elmúlt időszakban szinte folyamatosan növekedett. Budapest kereskedelmi szálláshelyein 2012-ben összesen már 3 millió 56 ezer vendég szállt meg. A vendégek túlnyomó többsége külföldi volt, és az ingadozások az adatok alapján a külföldi vendégek számának változásait követik.



Vendégek száma a kereskedelmi szálláshelyeken, Budapesten Forrás: KSH STADAT, KSH tájékoztató: A kereskedelmi szálláshelyek forgalma 2012. I–IV. negyedév

2012-ben Budapest 7 300 ezer vendégéjszakát realizált, melynek több mint 80%-át külföldi vendégek töltötték itt. A külföldi vendégéjszakák több mint hattizedét az Európai Unió országaiból érkező vendégek adták. A kereskedelmi szálláshelyeken eltöltött vendégéjszakák száma alapvetően követi a vendégek számának változásait, így itt is ugyanazok a tendenciák figyelhetők meg. Az átlagos tartózkodási idő azonban folyamatosan csökkent, 2,6-ról 2,3 napra esett vissza (KSH 2011). A vendégek és a vendégéjszakák száma szerint elmondható, hogy a legerősebb hónapok a május, július, augusztus, szeptember és október. A megoszlás jól mutatja, hogy sok várossal ellentétben Budapest turisztikai kínálata nem korlátozottan szezonális jellegű, ennek minél hatékonyabb kihasználása indokolt lenne.

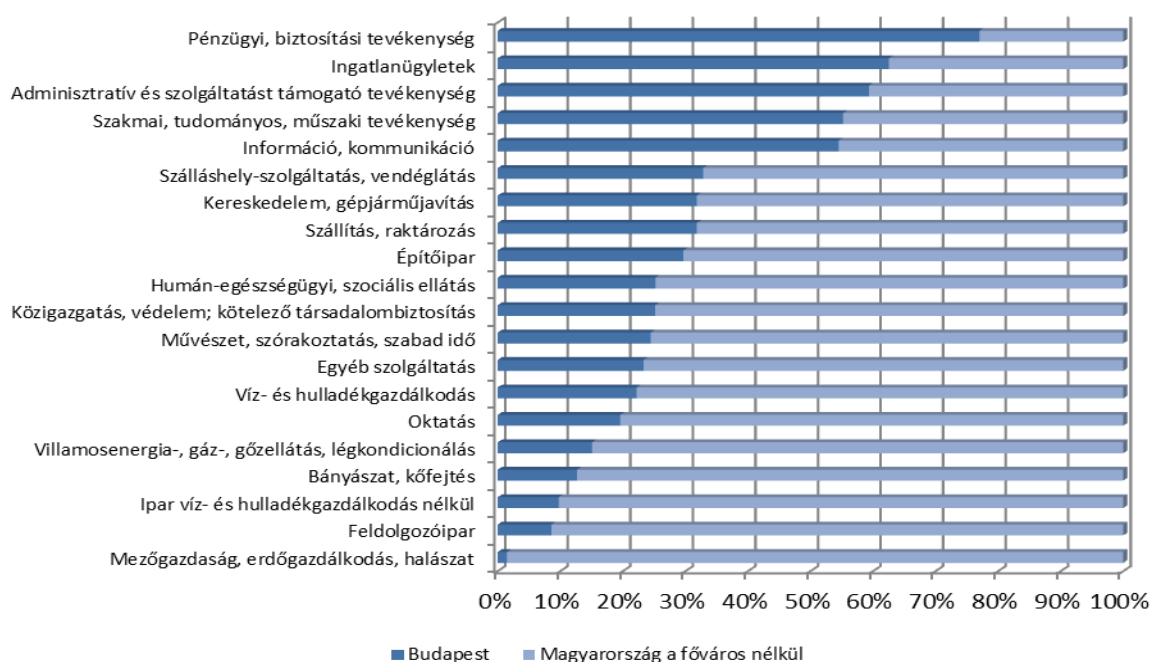
Budapesten található a magyarországi kereskedelmi szálláshelyek 14% illetve a szállodai szálláshelyek 30%-a. A szállodák száma az elmúlt 6 évben növekedett, kihasználtságuk a 2009-es mélypont után ismét növekedni kezdett. A kereskedelmi szálláshelyek bevételei esetében 2011-ben kisebb javulás figyelhető meg, de egy szoba átlagára, a REVPAR, és az egy vendégre jutó szállásdíj is csökkentek. Nem elhanyagolható, hogy **Budapest jellemzően a rövidebb utazások közé sorolható „city break” és hivatásturizmus kedvelt célpontja**, így az átlagos tartózkodás általában az országos átlag alatti.

Az átfogó versenytárs-elemzést alapul véve (Roland Berger, European capital city tourism. Report: Analysis and findings, 2012) Budapest igazi és reálisan összemérhető versenytársai: Stockholm, Lisszabon, Brüsszel, Athén és Isztambul, sokkal inkább, mint a sokszor emlegetett piacvezető Prága vagy Bécs (a két város esetében közel 12 milliós a vendégéjszakák száma). (Ugorjunk! Budapest Turizmus Stratégia 2012/2013–2017).

Egy európai nagyvárost közvetlenül átlagosan 110 légi járatral lehet elérni. London és Párizs esetében ez 300 körüli, míg Belgrád 16-ot tudhat magáénak. Budapest 65 járatral Lisszabonnal (80) és Helsinkivel (78) áll igazi versenyben, míg Prága (96) és Bécs (129) jóval a magyar légiforgalmi számok felett teljesít. (Roland Berger, European capital city tourism. Report: Analysis and findings, 2012). A Malév leállása után számos légitársaság növelte járat-számát, hogy pótolja a kieső kapacitásokat, ám számos célállomás közvetlen elérhetősége megszűnt.

Budapest a kongresszusi turizmus piacán a középmezőnyben versenyezve, a 2009-es évben mintegy 87 rendezvényt tudhatott magáénak. A piacot egyértelműen Bécs vezeti 160 kongresszussal, majd Párizs (131) és Berlin (129) követik. Csak Koppenhága, Stockholm, Lisszabon, Amsterdam és Madrid előznek meg minket. Budapest alkalmas és versenyképes helyszín szakkonferenciák megrendezésére, egy nagyméretű konferenciaközpont új szegmenseknek kínálna rendezvényhelyszínt.

Az idegenforgalmi szektor az egyik legdinamikusabban növekvő ágazat, amely az idegenforgalmi célterületeken a gazdaság sokrétű fejlődését segíti. Tekintve, hogy Budapest az ország legfontosabb, nemzetközi szinten is előkelő helyen jegyzett turisztikai célterülete, a jövőben e szektor növekedése sok szálon hozzájárulhat a város gazdaságának élénküléséhez. Miközben a város szállodai kínálata összhangban van a kereslettel, az idegenforgalmi infrastruktúra hiányosságai – pl. légiközlekedési kapcsolatok, kongresszusi központ – az idegenforgalmi vonzerő növekedését akadályozhatja.

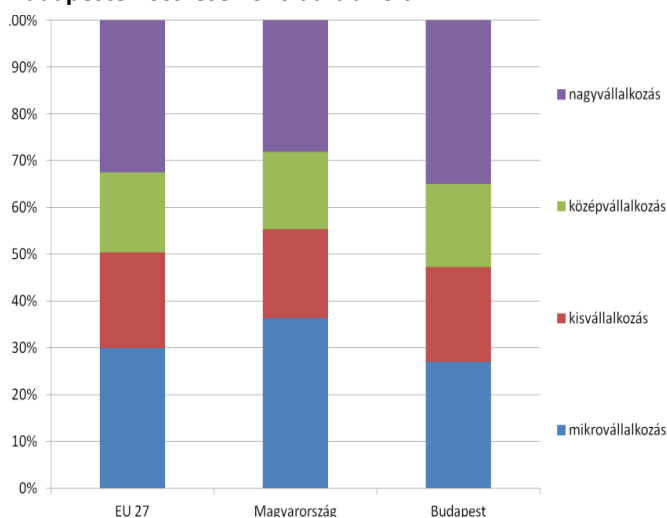


Budapest aránya az egyes nemzetgazdasági ágak beruházási teljesítményében, 2011 Forrás: KSH, egyszerűsített ágazati definíciókkal

A GAZDASÁGI SZERVEZETEK JELLEMZŐI, FONTOSABB BERUHÁZÁSAI

Az országban regisztrált vállalkozások 23,1%-a a fővárosban található. A vállalkozások ezer lakosra jutó száma itt 225, egyharmaddal magasabb, mint az országos érték (166). A gazdasági szervezetek foglalkoztatottak száma szerinti megoszlása hasonló az országos szerkezethez: túlsúlyban vannak a kisvállalkozások, arányában kevés a közép-vállalkozás, a nagyobb méretű szervezetek aránya 1% körüli. **A regisztrált társas vállalkozások 90%-a 1-9 főt fog-**

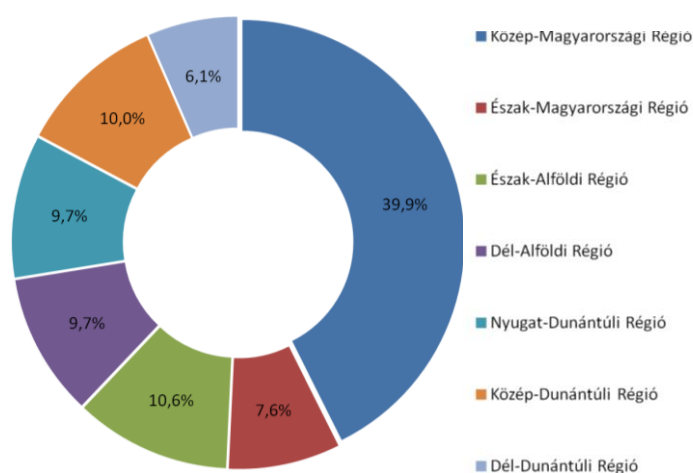
lalkoztatató kisvállalkozás. A 250 főnél több foglalkoztatottal rendelkező társas vállalkozások száma 2011-ben Budapesten összesen 320 darab volt.



Foglalkoztatottság megoszlása a vállalkozás mérete szerint az üzleti szektorban Forrás: Eurostat és KSH

helyzetük, közös lehetőségeik és akadályaik miatt szokás külön kezelni a gazdaságon belül. A KKV-szektorban dolgozik a munkavállalók többsége, az EU munkavállalóinak 67%-a, azaz 87 millió fő.

„Gazellák” megoszlása az ország régiói között



Békés Gábor – Muraközy Balázs: Magyar gazellák: gyors növekedésű vállalatok jellemzői és kialakulásuk elemzése Magyarországon (TÁMOP - 2.3.2-09/1 MŰHELYTANULMÁNYOK T/4)

tatásban betöltött szerepe, mint országos és európai szinten. Ennek magyarázata, hogy a nagyobb vállalatok leginkább a nagy városokba telepednek, de így is, a budapestiek több mint fele dolgozik a KKV-szektorban.

A legtöbb fővárosi KKV az alábbi ágazatokban működik:

- Szakmai, tudományos, műszaki tevékenység
- Kereskedelem, gépjárműjavítás
- Információ, kommunikáció
- Ingatlanügyletek
- Építőipar
- Adminisztratív és szolgáltatást támogató tevékenység
- Szálláshely-szolgáltatás, vendéglátás
- Humán-egészségügyi, szociális ellátás
- Művészet, szórakoztatás, szabad idő
- Oktatás

A KKV-k ágazatokon belüli megoszlása megfelel az általánosan, Európában is jellemző megfigyeléseknek. Az KKV-intenzív ágazatok azonban igencsak különbözőek. A legtöbb KKV-t adó általános kategóriában szerepel az ügyvédi, könyvelői és az építészeti tevékenység is, amely magasan képzett munkaerő szellemi tevékenységét jelenti.

A főváros szerepe a beruházásokban népességaránya feletti. 2011-ben Budapest 25,7%-kal részesedett a magyarországi beruházásokból.

Az egy lakosra jutó beruházások értéke Budapesten meghaladja az országos érték másfélszeresét, s a növekedés üteme megfelel az országosnak, tehát az egy főre jutó beruházási összegek különbsége növekszik az ország és Budapest között.

Az egyes gazdasági ágazatokat vizsgálva láthatjuk, hogy 2011-ben kiemelkedő a pénzügyi, ingatlan, adminisztratív szolgáltató, szakmai tudományos illetve az információs és kommunikációs szektorok beruházási aránya az országos átlaghoz képest.

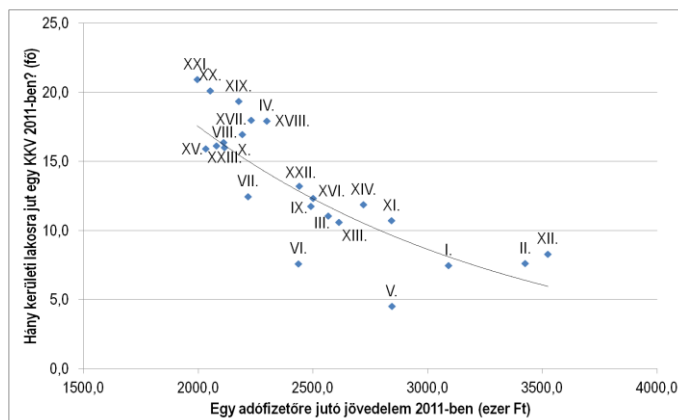
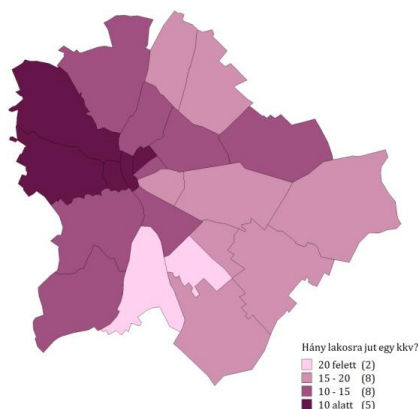
A KKV-szektor a legnagyobb foglalkoztatató és fontos forrása a növekedésnek.

A mikro-, kis és középvállalkozásokat sajátos

Az új munkahelyek legnagyobb része a KKV-szektorban jön létre, mindamellett, hogy a vállalkozás megszűnésének veszélye is nagyobb ebben a körben. A gazdasági növekedés jó része is abból származik, amikor egy-egy kisvállalkozás gazellaként gyorsan nyer új piacokat. Emellett, a hosszabb távú gazdasági fejlődés szempontjából az is lényeges, hogy a kreatív rombolás jelensége is akkor tud érvényesülni, ha színre lépnek új vállalkozások a régié helyett. A KKV-k innovációs folyamatos versenyre és megújulásra ösztönzik a nagy vállalatokat is, kikényszerítve ezzel a fejlődést.

Az Eurostat adatai szerint Magyarország KKV-szektorbeli foglalkoztatottsága az EU-s átlagnál valamivel magasabb 72%-os szinten mérhető, a tradicionálisan KKV-intenzív déli államok mögött, a visegrádi országokhoz hasonló aránnyal.

Budapesten valamivel kisebb a KKV-k foglalkoz-



A kerületek KKV-intenzitása Budapesten és az SZJA alapok Forrás: KSH

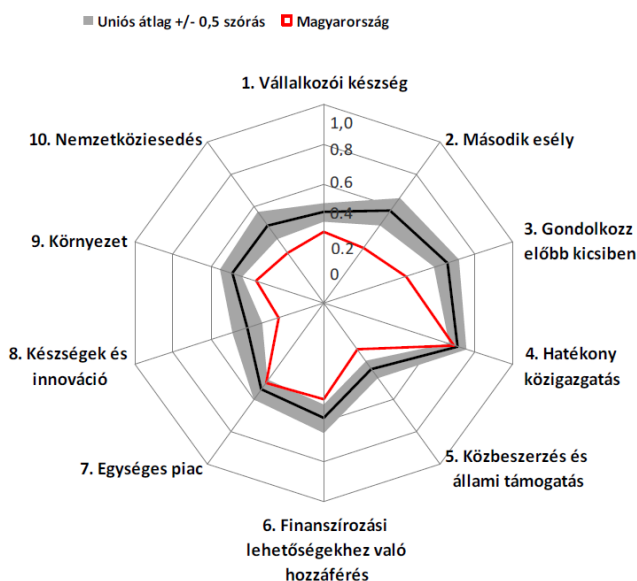
A (kis)kereskedelem, vendéglátás, építőipar kevésbé képzettség-intenzív munkahelyeket jelent. Innovativitás szempontjából is szélesre húzódó skála látható: a tradicionális szolgáltató ágazatok mellett a legtöbb információs-technológiai ismeretet igénylő IKT ágazatban is nagy a KKV-k szerepe.

A gyorsan növekvő KKV-k, amelyek a legtöbb új munkahelyet hozzák létre, dominánsak a Közép-Magyarországi régióban. Ezért Budapest számára különösen fontos, hogy ezt az intenzitást meg tudja őrizni.

Budapest területén a KKV-intenzitás a magasabb jövedelmű kerületekben magasabb. Az V. kerület gazdasági szolgáltatásokat támogató tevékenységei, a jogi irodák, és a budai kerületek vállalkozói járnak az élen. A legkevésbé vállalkozó-kedvűek a csepeliek és a dél-pestiek.

Az európai kisvállalkozói intézkedéscsomag jelöli ki a KKV-k versenyképességéhez vezető utat

A *Small Business Act Europe* által kiemelt fontosságú KKV-tényezők helyzete



Európai Bizottság, *Vállalkozáspolitikai és Ipari Főigazgatóság*, 2012. évi SBA tájékoztatója Magyarországról

mutatócsoportja szerint Magyarországon gyorsabb és könnyebb vállalkozást alapítani, de a közszolgáltatások internetes használatában van lemaradásunk. A *Közbeszerzés*hez kapcsolódó szempontok szerint a KKV-k eredményesebbek Magyarországon, mint az EU-ban, de az online lehetőségek jóval kevésbé használatosak, ami versenyhátrányt jelent a KKV-k számára.

A magyar KKV-k *Finanszírozási lehetőségei* némileg rosszabbak az európaiaknál.

A Magyar Nemzeti Bank felmérés publikálása óta bejelentett, nemrég indított Növekedési Hitelprogramja ezen a helyzeten javítani kíván. A másik deficit a kockázati tőke hozzáférhetőségében mutatkozik. Ebben a dimenzióban is várható javulás, miután az ismét meghirdetett Jeremie programok további tőkét juttatnak a kockázati tőkealapokhoz. Párhuzamosan azonban a referencia Európai Unió is folyamatosan fejlődik ezen a téren. Az *Egységes piac*

A KKV-k sokdimenziós környezetben, különböző ágazati viszonyok, szabályozások, versenyhelyzetek között működnek. De a vállalkozások közös jellemzői, nehézségei és lehetőségei miatt szokás a helyzetüket együtt is értékelni. Az európai kisvállalkozói intézkedéscsomag, azaz a *Small Business Act Europe* tíz dimenzió mentén értékeli a KKV-k helyzetét az országokban. Ezek a tényezők meghatározók a budapesti vállalkozók számára is, így az alábbiakban röviden ezeket mutatjuk be.

A *Vállalkozói készség* tekintetében a magyarok azért maradnak el némileg az európai átlagtól, mert kevesebben képzelik el jövőjüket saját vállalkozásukban. Az induló vállalkozások között magasabb azoknak az aránya, akik más munkalehetőség híján kezdenek saját vállalkozásba. A *Második esély* dimenzió mutatója szerint Magyarországon egy kudarcot vallott vállalkozás után nehezebb új vállalkozásba fogni. A *Gondolkozz előbb kicsiben* dimenzióban elsősorban az adminisztrációs többletterhek eredményezik Magyarország hátrányát, miközben az engedélyeztetési rendszer kedvezőbb hazánkban, mint EU-szerte. A *Hatékony közigazgatás*

tekintetében Magyarország már elérte az Unió átlagot, bár a külkereskedő KKV-k aránya még némileg alacsonyabb a közösségi átlagnál. Ez a dimenzió nagyon fontos, hiszen a növekedéshez vezető egyik legfontosabb út a piac szélesítése, a külkereskedő KKV-k növekedése esetén a szektor hatékonysága is javul. A *Készségek és innováció* területen legnagyobb Magyarország lemaradása.



Az újonnan alapított vállalkozások száma Forrás: KSH

tendenciánál. Az új egyéni vállalkozások száma 2009-ben visszaesett, majd a hozzáférhető adatok alapján újra nőtt. Budapesten némileg magasabb ez a szám. A fenti két tény alapján valószínűsíthető, hogy az újonnan indult vállalkozások között nagy arányban lehetnek olyanok, amelyek az egyéb elérhető foglalkoztatási formák hiánya miatt alakultak. Kutatások⁴ szerint a válság két csatornán keresztül sújtja leginkább a KKV-kat: a kereslet visszaesése és a finanszírozási nehézségek fokozódása. A keresleti nehézségek leküzdése még nehezebb az alacsony külkereskedelmi volumen miatt. A finanszírozási nehézségek pedig mind keresleti, mind kínálati oldalról jelentkeznek. A finanszírozók oldaláról sokszor kisebb a hitelezési hajlandóság a kockázatosabb KKV-szektor forráshoz juttatására, ezért ebben a szegmensben gyakran fordul elő állami szerepvállalás (Széchenyi Hitelkártyaprogram, Növekedési Hitelprogram, Jeremie-pályázatok). A keresleti oldalon az is korlátot jelent, hogy a vállalkozások a sok fajta csatornáról nem gyűjtik össze az információt, és így nem mindig élnek a lehetőségekkel.

A GAZDASÁGI VERSENYKÉPESSÉGET BEFOLYÁSOLÓ TÉNYEZŐK

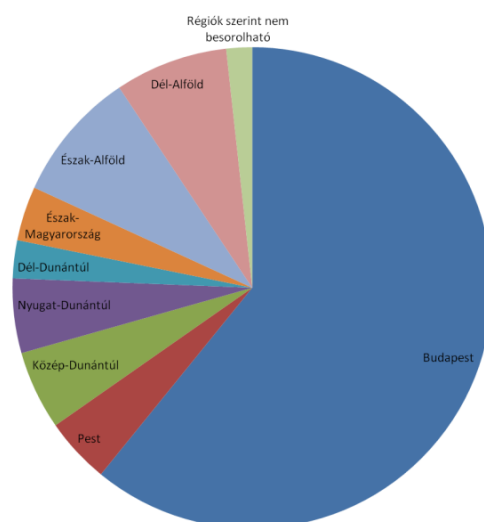
Budapest egyik legnagyobb értéke *szellemi tőkéje*, azaz képzett és intelligens városlakói. Az innováció a termelékenység növekedésének fő motorja, ami így közvetlenül is emeli a kibocsátást és a jövedelmeket.

Az innovációk közvetlen hatásai azonban legalább ilyen fontosak. Egyrészt, a fejlesztések más vállalatok újabb innovációit katalizálják. Másrészt, az innovatív munkavállalók könnyebben és gyorsabban találják meg a válaszokat az újabb kihívásokra, és az élet hétköznapi területein is érdekesebb és vibrálóbb környezetet teremtenek. Ahhoz, hogy Budapest része legyen a világvárosok élcsapatának, hogy regionálisan tartósan versenyképes legyen, az egyik legfontosabb feltétel az innovatív város fejlesztése.

Az *Innovation Cities* program⁵ éves felmérése világszerte 1500 várost vizsgál és közzéteszi a lista első száz helyezettjét. Budapest rendre helyet kap ebben a rangsorban, de az utóbbi néhány évben némileg hátracsúszott: a 2009-es 36. helyezéshez képest, 2012-ben 58. helyen jelölték. Budapest neves európai városokkal versenyez: Zürichet, Rómát és Rotterdamt például

A magyar KKV-k kevesebb újítást alkalmaznak, és kevesebb újító tevékenységben vesznek részt, mint Unió társai. Úgy tűnik, hogy a vállalkozások kevesebbet fektetnek képzésbe és készségfejlesztésbe is, mint az átlagos európai KKV. A magyar vállalkozások *Környezet* kritériumcsomag szerinti lemaradása is nagyobb mértékű. A környezetbarát, „zöld” termékek és szolgáltatások kínálata hazánkban a legalacsonyabb a 27 tagország közül. Végül, a tízedik kiemelt szempontrendszer, a *Nemzetköziesedés* szerint is magyar deficit mutatkozik. Ismételt az a tényező jelenik meg, hogy a hazai KKV-k kevesebbet külkereskednek az európai átlagnál, bár az adminisztráció könnyítésének hatására a külkereskedelemhez (elsősorban az importhoz) szükséges idő lényegesen csökkent.

A KKV-k teljesítménye, foglalkoztatása 2005 óta szinte megállt Magyarországon, ami rosszabb teljesítmény az Európai Unióban megfigyelhető



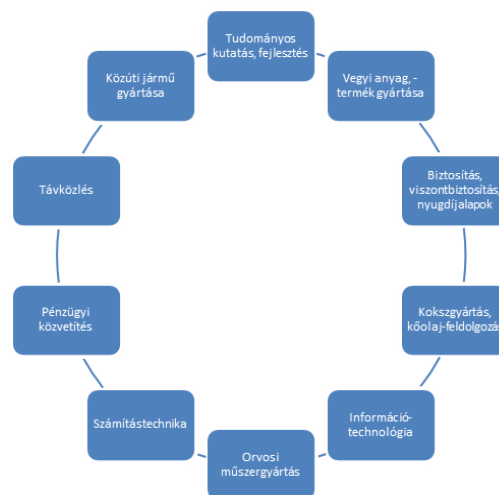
K+F kiadások megoszlása Magyarországon 2010-ben Forrás: KSH

megelőzi, de 2010 óta Prága mögé szorult. Budapest kategorizációja *súlypont (Hub)*, ami a legmagasabb fokozat (Nexus) után következik, leírása: „hatása van egyes kulcsfontosságú gazdasági és társadalmi szegmensekre”.

Az Európai Unió összetett mérése szerint Magyarország a mérsékelt innováló országok közé tartozik, és azon kilenc ország egyike, amelyeknek 2010 óta csökkenés látszik az eredményében. Közép-Magyarország 2007-ben még a második kategóriában szerepelt teljesítményével (innovációs követő), 2011-re már a harmadik kategóriában szerepel (mérsékelt innovátor). A régió belüli helyzet itt is hasonló képet mutat, és Csehország vezet a visegrádi országok négyesét. **Budapest kiváló innovativitása tehát valamelyest vesztett értékéből az utóbbi években.**

Ugyanakkor továbbra is **a főváros az ország innovatív központja**. A dominancia a kutatási és fejlesztési kiadások mértékén is jól látható. Budapesten többet fordítanak K+F tevékenységre, mint az ország többi részén együttvéve. Az innováció szerepe legjelentősebb a gyorsan fejlődő iparágakban, mint az információs és kommunikációs technológiában, az egészségiparban és kreatív iparágakban. Az OECD az alábbi tíz gazdasági ágazatot azonosítja a leginnovatívabbnak:

Budapest vezető szerepe a leginnovatívabb szektorok esetében még dominánsabb. A fővárosban az egészségiparhoz kötődő fejlesztések, a gyógyszergyártás és biotechnológia, az információs és kommunikációs technológiák, valamint a gépipar fejlesztései még a többihez képest is hangsúlyosabbak.



A világgazdaság tíz leginnovatívabb ágazata az OECD mérése szerint Forrás: OECD Science, Technology and Industry Scoreboard 2011

	Budapest	Pest megye	Közép-M.o.	Magyarország	Budapest %
Gyógyszergyártás	42	17	59	91	46%
Számítógép, elektronika, optikai termék gyártása	713	307	1020	1632	44%
Információ, kommunikáció	16.183	5.276	21.459	34.371	47%
Szakmai tudományok, műszaki tevékenység	42.144	13.909	56.053	109.881	38%
Villamos berendezések gyártása	304	136	440	900	34%
Villamosenergia-, gáz-, gőzellátás, légkondicionálás	201	45	246	556	36%
Járműgyártás	160	124	284	712	22%
Vízellátás	327	333	660	1.967	17%
Pénzügyi, biztosítási tevékenység	6.150	3.198	9.348	27.673	22%

INNOVATÍV VÁLLALKOZÁSOK SZÁMA, 2011(DB) Forrás: NIH Observatórium, A táblázat a következő anyagból származik: www.nih.gov.hu/sajtoszoba/nih-ris3kmr-tanulmany.

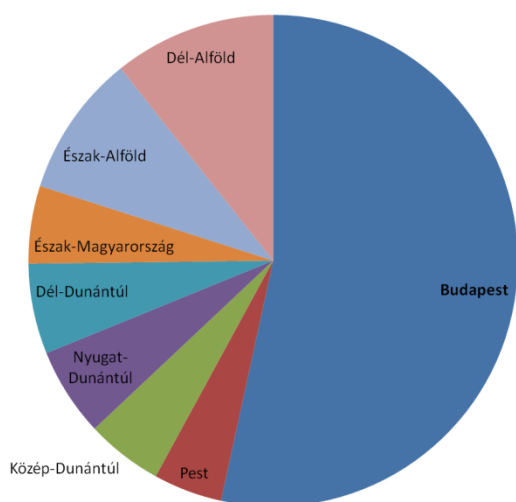
A leggyorsabban innováló iparágak szereplői közül tehát a gyógyszergyártásban, az információs-kommunikációs technológiában, a villamos gépgyártásban, és a kutatásban is a fővárosi dominancia érvényesül, Budapest az ország innovációs fővárosa is.

Az innováció legfontosabb erőforrása a képzett munkaerő.

A magasan képzett dolgozók jelentik a legfőbb forrását a fejlesztéseknek. Budapest ezen a területen is az ország középpontja. A legtöbb felső fokú végzettségű, és a legtöbb K+F munkakörben dolgozó a fővárosban van.

Az innovációs környezetnek elengedhetetlen feltétele a humán erőforrás, de ez a feltétel önmagában kevés az innováció létrejöttéhez. Az a komplex innovációs folyamat, amelynek eredményeként a fogyasztó igényeit is figyelembe vevő termék, szolgáltatás jön létre, feltételezi, hogy a felhasználó igényei is megjelenjenek. Ezen kívül az is fontos, hogy pontosan meghatározottak legyenek az innovációs célok, és költséghatékony döntések szülessenek.

Ezek a szempontok indokolják, hogy a vezető innovációk nemzetközi környezetben születhetnek. Vagy olyan nagyvállalatok berkein belül, ahol a *globális piac* szempontjai közvetlenül megjelennek (General Electric), vagy a kisebb vállalatok nemzetközi szintérré lépve (Prezi) gyűjtik össze a szükséges tapasztalatot.



A kutató-fejlesztő helyeken dolgozók megoszlása Magyarországon Forrás: KSH

nemzetközi szoftverinnovátorai kezdték el vonzani a felsőoktatást.

A főváros innovációs jövőjének meghatározó pillérei az országos stratégia, a nemzetközi tudásáramoltatás, és az innovatív városvezetés. Az országos stratégiának meghatározó eleme a Nemzeti Kutatás-fejlesztési és Innovációs Stratégia 2020, mely a Befektetés a jövőbe címet viseli. Ez a Stratégia irányt mutat a főváros számára is az innovációs tevékenység generálásához.

Miután a főváros innovációs tevékenysége kiemelkedik az országos átlagból, a szűkebb környezetet elemző Közép-Magyarország intelligens innovációs szakosodási stratégiája 2014-2020 meghatározó a régió jövője szempontjából, hiszen az ebben megjelenő fejlesztési prioritások hangsúlyossá tesznek célterületeket.

A stratégia megállapítja, hogy a régió jelentős mértékű tudáson és innováción alapuló potenciált hordoz magában, és a meglévő kutatás-fejlesztési infrastruktúra jó alapul szolgál a további fejlődésre.

A cél az, hogy Budapest 2020-ra vezető inovátorrá váljon, s ehhez a RIS3 stratégia a következő fejlesztési prioritásokat jelöli ki:

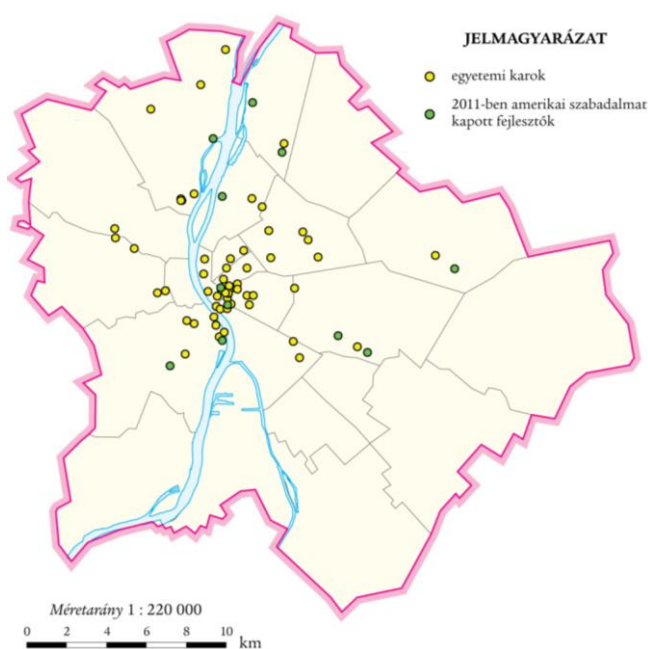
- Gyógyszeripari innováció (ágazati prioritás)
- Innováció az információs technológiák (IKT) területén (ágazati prioritás)
- Innovációs együttműködések erősítése (horizontális prioritás)
- Zöld innováció ösztönzése (horizontális prioritás)
- Innovatív vállalkozások tevékenységének támogatása (horizontális prioritás)

A stratégiákon túl, természetesen a *kapcsolódó szabályozások* is befolyásolják a lehetőségeket. Az innovációs járulék 2012-től bevezetett szabályozási változása, miszerint a vállalat saját tevékenységi körében végzett kutatás-fejlesztési tevékenység közvetlen költségeit, valamint az ahhoz megrendelt kutatás-fejlesztési tevékenység költségeit már nem vonhatja le a járulékfizetési kötelezettségéből, gyengítette a fejlesztőhelyek és az egyetemi, akadémiai kutatóhelyek együttműködését.

Ez a nemzetközi tapasztalatszerzés sokszor már a hallgatói korban elkezdődik, illetve, a hallgatói mobilitás megkönnyíti a későbbi beilleszkedést a nemzetközi környezetbe. A dolgozók, és a hallgatók nemzetközi mobilitása, illetve a Budapesten felvirágoztatott **nemzetközi környezet** segíti az innovatív légkört.

Bár az elektronikus kommunikációs csatornák óriásit fejlődtek, ma már mindennaposak a telekonferenciák, az interneten keresztüli megbeszélések és előadások, a fejlesztések még mindig gyakran ott zajlanak, ahol a térben koncentrálódik a tudás.

Az innovációhoz szükséges a széles látókörű munkavállaló, a folyamatos tapasztalatcsere az aktuálisan elérhető legmagasabb tudásról, és a komplex tudás. Ezért produktív az innovatív vállalatok és a kutatói, egyetemi szféra egymáshoz közeledése. Budapesten a Duna közelében lévő zöld környezet vonzotta a két legjelentősebb klasztert. Délen az Infopark vállalatai, az ELTE és a BME kutatói számára könnyű személyesen találkozásokon egyeztetni. Északon a Graphisoft Park hazai és



A felsőoktatási és a kiemelt fejlesztői helyek (2011-ben több USPTO szabadalmat bejegyzők) elhelyezkedése, Budapest Forrás: AmCham

INGATLANPIACI VISZONYOK

Magyarországon továbbra is rendkívül nehéz ingatlan-fejlesztésekre finanszírozást találni. Az elmúlt években a válság ingatlanpiacra gyakorolt hatásai miatt a befektetői kedv és ezzel együtt az ingatlanárak a piaci szegmenstől függően eltérő mértékben folyamatosan csökkentek. A magyarországi ingatlanbefektetési piac 2012-ben gyakorlatilag alig mozdult, a jelentősebb tranzakciók összértéke az év során 120 millió Euro körül alakult, ami a válság előtti 2007-es, mintegy 1,9 milliárd Eurós rekord volumennek csak töredékét teszi ki. Az elvárt befektetői hozamok tekintetében jelentős változás nem volt 2012 során.

A fővárosi irodapiacon 2012-ben nem volt tapasztalható jelentős változás. Utoljára a kilencvenes évek közepén épült ilyen kevés iroda, mint 2012-ben. Az év végére a teljes budapesti irodaállomány mérete összesen 3.195.000 m² volt. 2012 során összesen három új ingatlant adtak át, így az új kínálat éves volumene mindösszesen 22.951 m² volt. 2012-ben a teljes kereslet ~345.000 m² –t tett ki, ami 13%-kal marad el 2011 éves keresletének volumenétől. A budapesti irodapiac teljes kihasználtsági rátája az év végén 21%-ot ért el. Ez azt jelenti, hogy kb. 35-45 ezer fő elhelyezésére álló kapacitás áll üresen jelenleg a piacon. 2013-ban rekord alacsony új irodafelület került átadásra Budapesten, további négy irodaépület pedig fejlesztés alatt állt, melyek átadása 2014-ben várható, közel 64.000 m² összterülettel. A következő időszakban a budapesti irodafejlesztés fő célterületei a hagyományos szektorok lesznek: vonalas tömegközlekedési kapcsolattal rendelkező, barnamezős vagy más alulhasznosított területek (Váci úti folyosó, Üllői út középső szakasza, 4-es metró állomásainak környéke); illetve a belváros kiemelt részein fekvő funkcióváltó épületek, még fellelhető üres telkek.

A magyarországi kereskedelmi piac is jelentős változásokon ment keresztül az elmúlt évek során. Az üzlethelyiségek piacát is jelentősen érintette a gazdasági válság, emiatt a kiskereskedelmi ingatlanok piacának az élénkülésére rövidtávon továbbra sem lehet számítani. A KSH előzetes adatai alapján a kiskereskedelmi forgalom csökkenő tendenciája folytatódott 2012 során is, ami 1,9%-kal esett az előző évhez képest. A bérleti díjak továbbra is nyomás alatt vannak, ebben jelentős változás nem történt az elmúlt év során sem. Az elmúlt időszak legjelentősebb változása nem a bérleti díjakat, hanem a bérleti szerződésekben szereplő feltételeket érintette. Jelentősebb kiskereskedelmi beruházások csak középtávon fognak megjelenni, már előkészített projektek megvalósításával, meglévő kereskedelmi központok bővítésével. Nagyobb szerepet fognak kapni a különböző alközpontok illetve vonalas tömegközlekedési csomópontok köré szervezett kereskedelmi funkciók. Ugyanakkor a magas presztízsű kiemelt belvárosi utcák (Váci utca, Andrássy út) továbbra is vonzani fogják a márkás ruházati szaküzleteket, míg a többi, nagy forgalmú utca a napi bevásárlás és a vendéglátás színtere lesz. Utóbbi szegmens a belváros újabb részeire fog kiterjedni.

Az ipari ingatlanok piacát továbbra is leginkább a budapesti és a főváros környéki ipari és logisztikai parkok határozzák meg. 2012 végére a teljes budapesti és a főváros környékén elhelyezkedő modern ipari ingatlanállomány, a saját tulajdonban hasznosított ipari területek nélkül, 1.822.933 m² volt. A válság következtében a többi szektorhoz hasonló hanyatlást (bérleti díjak esése, csökkenő kereslet, fejlesztések leállása, stb.) követően az ipari ingatlanok alpiacát 2012-ben a stagnálás, változatlan bérleti díjak, egy-egy kisebb fejlesztés, és a vidéki autógyárak körül némi élénkülés jellemezte. A jelen piaci állapottól a közeljövőben sem várható számottevő elmozdulás. A következő években a piaci várakozások alapján tovább folytatódnak a tavalyi év tendenciái, azaz stagnáló bérleti díjak, viszonylagos piaci stabilitás várható. A gazdasági folyamatok erősödésével a főváros területén felértékelődnek a jó megközelíthetőséggel rendelkező, külső kerületi meglévő ipari övezetek, illetve az autópálya csomópontokhoz közeli zöldmezős területek, ugyanakkor a belső barnamezős iparterületek átalakulása, funkcióváltása várható.

A nemzetközi válság egyik legnagyobb „vesztése” Magyarországon a lakóingatlanok piaca volt. A lakossági hiteleshetőségek beszűkülése, a bankok már kihelyezett hitelállományának realizálása, a kedvezőtlen környezet hatására a szektor teljesítménye 2012-ben is rendkívül alacsony maradt. Ez mind az adás-vételek számán, mind pedig a lakóingatlanok építésén is meglátszott. Magyarországon a KSH adatai alapján, 2012 során 10.560 db új lakás épült, ez 17 %-kal kevesebb, mint 2011-ben. A kiadott lakásépítési engedélyek száma 10.600 db volt, ami 15 %-os csökkenést jelent a 2011. évhez képest. Budapesten ennél jóval nagyobb, 48 %-os (1.300 db) volt a befejezett lakások számának, illetve 32%-os a lakásépítési engedélyek számának a visszaesése. A jövőre vonatkozólag előrejelzésünk szerint a lakásépítés fokozatosan, középtávon fog ismét nagyobb (de a válság előttiől lényegesen alacsonyabb szintű) volument elérni. Célterületek várhatóan a hagyományos lakásépítési szektorok lesznek, belvárosi rehabilitációs területek, hagyományos zöldövezetek.

A hazai ingatlanpiac rövid- és középtávú kilátásai jelenleg bizonytalanok. A hosszú távú trendeket illetően elmondható, hogy a válságot követően idővel várhatóan helyreáll a megszakadt fejlesztői aktivitás, és az egy egészséges szinten stabilizálódik, a válságot megelőző időszak ingatlanpiaca (a korlátlan hitelezés, ezen alapuló fejlesztői dinamika, lakásboom, stb.) azonban várhatóan nem tér vissza. Ennek megfelelően várhatóan a következő 10 évben a fejlesztői dinamika, kínálatbővülés nem éri el a válságot megelőző évek szintjét.

SWOT

ERŐSSÉGEK	GYENGESÉGEK
<ul style="list-style-type: none"> Budapest az ország gazdasági központja, nemzetközileg versenyképes nagyvárosa; gazdasági ágazatai közül kiemelkedően teljesít az információ és kommunikációs ágazat, a pénzügyi és biztosítási tevékenység illetve a szakmai és tudományos tevékenység és hozzá kapcsolódó szolgáltatások; a főváros szerepe a gazdasági beruházásokban népességaránya feletti; Budapest az ország legfontosabb turisztikai célpontja; az országba látogató külföldiek kétharmada választja utazási célpontként; közlekedés földrajzi adottságai a főváros és térségét az ország logisztikai központjává teszik; Budapest innovációs és K+F teljesítménye nemzetközileg is jelentős, országos viszonylatban kimagasló; gyógyszergyártás, információs-kommunikációs technológia, villamos gépgyártás, mint a K+F+I kiemelkedő ágazati szektorai; start-up cégek fővárosi koncentrációja, számuk növekedése. 	<ul style="list-style-type: none"> A fővárosi gazdaság átlagos teljesítménye alulmarad a régiós versenytárs fővárosokéval szemben; a helyi gazdaság kiemelkedő ágazatainak nemzetközi versenyképessége nem kielégítő; a város turisztikai teljesítményét meghatározza, hogy a jelenlegi vendégkör jelentős része – a Malév megszűnése és a fapados járatok bővülése miatt – alacsonyabb költségi hajlandósággal rendelkezik; a város turisztikai adottságainak egy meghatározó része nincs kihasználva, valódi vonzerőt nem jelennek (pl. Duna); a fővárosi barnamezős területek megújulása sok helyen lassan halad, vagy elakadt. Zöldmezős gazdasági területek korlátozottak.
LEHETŐSÉGEK	VESZÉLYEK
<ul style="list-style-type: none"> Az EU támogatási rendszerek prioritásai között a 2014-2020-as programozási időszakban a gazdaságfejlesztés kiemelt helyen szerepel; a világ gazdasági helyzet javulásával megnőhet a turisztikai kereslet a kulturális és egészségturizmus iránt; az európai viszonylatban alacsony munkabéreköltségek és alacsony ingatlan árak miatt nőhet a kereslet a nagy mennyiségű, kvalifikált munkaerőt alkalmazó cégek részéről fővárosi telephelyek iránt; kutatói klaszterek erősödésével Budapest nemzetközi versenyképessége és gazdasági teljesítménye nő. 	<ul style="list-style-type: none"> Fejlesztési területek korlátozottsága miatt a befektetések Budapesten kívül valósulnak meg; a recesszió folytatódása vagy esetleg elmélyülése/újabb hulláma miatt mind a gazdasági befektetések mértéke, mind a turisztikai kereslet visszaesik; az EU támogatási rendszerek forrásfelhasználása az előkészítés illetve a lebonyolítás hiányossága miatt alacsony határfokú; a város turisztikai teljesítménye nagyban függ a nemzetközi gazdasági környezettől; üzleti környezetet érintő jogszabályi változások, ezek kiszámíthatatlansága.

FEJLESZTÉSI KIHÍVÁSOK

- A főváros három fontos csatornán keresztül serkentheti közvetlenül is az innovációt:
 - Nemzetközi környezet megteremtésével: vezető külföldi vállalatok fejlesztő részlegeinek Budapestre csábításával, illetve a helyi részlegek növekedésének támogatásával. Ugyanígy kedvező folyamat Budapest innovációs képességére nézve, ha külföldi tapasztalattal felvértezett munkavállalók jönnek ide dolgozni, a külföldi munkavállalói döntésnél a nagyvárosi környezet és szolgáltatások minősége, a kulturális és szabadidős kínálat fontos szempontot jelent;
 - A főváros térszerkezetének alakítása támogathatja innovációs központok fejlődését. Nagy méretű innovációs és kutatás-fejlesztési területek különböző háttérű szereplőket kell összefogniuk: nemzetközi

- vállalatok, hazai kis- és nagyvállalatok, egyetemi és kutatói intézetek, hogy mérethatékony kutatási ökoszisztémák fejlődhessenek a fővárosban;
- A városvezetés innovációs képessége fontos jelzés a befektetésen gondolkodóknak: folyamatosan megújuló, innovációkat támogató szabályozó azt jelzi a vállalatoknak, hogy az új értéket teremtő, a gazdaságot gyorsító fejlesztések kiemelt figyelmet kapnak a környezetüket szabályozó hatóságtól.
 - A húzóágazatokhoz tartozó ipari (kiemelten a gyógyszergyártás, villamos gépgyártás) és IKT szektor pozíciójának erősítése, s az ezeket kiszolgáló, kreatív gazdasághoz tartozó üzleti szolgáltatások erősítése.
 - Kis- és középvállalati réteg megerősítése. A KKV-k környezetét elsősorban az általános szabályozási környezet határozza meg. A Kis- és középvállalkozások stratégiája 2014-2020 tervezet társadalmi vitája jelenleg is zajlik. Ennek célkitűzései megegyeznek a főváros számára fontos célokkal. A főváros három csatornán keresztül közvetlenül is segítheti a KKV-k helyzetét.
 - Információk terjesztése (kampányok, iskolai oktatás, képzések, és online információs csatornák megkönnyíthetik a vállalkozások számára az információszerzést).
 - Növekedési potenciállal rendelkező vállalkozások számára épített támogató csatornák. A növekedés elsősorban külföldi piacok szerzésével, a külkereskedelemben való bekapcsolódással történhet, így ennek támogatása segítheti gazellák születését.
 - A nagyvállalatok és kisvállalatok közti kapcsolatok kialakításában, egészséges vállalati ökoszisztémák létrejöttében szerepet játszhat a főváros. A nagy- és kisvállalati növekedés egymást segítő folyamat lehet. A Budapestre települő nagyvállalatok ötletet, tudást, megbízást hozhatnak a kisebbeknek, és olyan spin-off lehetőségeket, melyekből gyorsan növekvő kisvállalkozások épülhetnek.
 - A fővárosi idegenforgalom potenciáljának nagyobb fokú kihasználása.
 - Fő beérkezési pontok komplex szolgáltatást nyújtó központokká fejlesztése (főpályaudvarok, nemzetközi hajóállomás, repülőtér).
 - A fővárosi gyógyfürdők, a már kiépült infrastruktúrával rendelkező egészségügyi és gyógyászati intézményhálózat illetve a szállodai kapacitások összehangolt fejlesztése.
 - A meglévő kulturális intézményhálózat, a különböző nagyrendezvények, kulturális és gasztronómiai attrakciók, kreatív iparágak fenntartása, támogatása és továbbfejlesztése.
 - Nagyméretű, 5-6000 fős kongresszusi központ kialakítása.
 - Egységes, hatékony Budapest brand-építés és városmarketing.
 - Dunapartok revitalizációja és turisztikai-rekreációs célú fejlesztése.
 - Területi feltételek
 - megfelelő telephely lehetőségek biztosítása a gazdaság különböző szereplői számára
 - kiemelt gazdasági helyszínek fejlesztése
 - barnamezők hasznosításának támogatása
 - Saját ingatlanvagyon pozicionálása oly módon, hogy az a leghatékonyabb módon be tudja kapcsolni a helyi gazdaság fejlődésébe.

1 PriceWaterhouseCoopers: Global City GDP Ranking 2008-2025.

2 Kukely György - Barta Györgyi - Beluszky Pal - Györi Robert, 2008

3 Tim Hulzebos, Colliers, 2013. május 7. prezentáció

4 Szabó-Morvai Ágnes: A válság hatása a kis- és középvállalkozásokra. HÉTFÁ Kutatóintézet Bizalom és vállalkozás program, Műhelytanulmányok III, 2010.

5 Innovation Cities. Minden információ a programról és az adatok letölthetők itt: <http://www.innovation-cities.com/>.

I. 7. AZ ÖNKORMÁNYZAT GAZDÁLKODÁSA, A TELEPÜLÉSFEJLESZTÉS ESZKÖZ- ÉS INTÉZMÉNYRENDSZERE

A gazdaságfejlesztés egyik alapfeltétele a kiszámítható, stabil pénzügyi háttér. Az önkormányzatok gazdálkodása elválaszthatatlan az államháztartástól, annak egyik alrendszerét jelenti. Az államigazgatás korszerűsítése során az ágazati jogszabályok változása, az adórendszer esetleges átalakítása az önkormányzat pénzügyi szabályozását is befolyásolhatja. Az elmúlt évtizedek azt mutatták, hogy a fővárosi önkormányzat költségvetési rendszerét gyakran érték jogszabályi változásból adódóan olyan küldő hatások, mely kihívásokra a jövőben is felkészülni kell lennie.

KÖLTSÉGVETÉS, GAZDASÁGI PROGRAM

A Fővárosi Önkormányzat a következő költségvetési irányelveket határozta meg a következő időszakra:

- működési hiány nem tervezhető;
- a hitelszerződésekben vállalt kötelezettségeket (pl. pénzügyi mutatók) maradéktalanul teljesíteni kell;
- a közösségi közlekedési feladatellátást az egyensúlyi költségvetés összeállítása elvének figyelembevételével kell megvalósítani;
- az ágazatok működési kiadási igényeinek felülvizsgálatakor figyelembe kell venni a jogszabályokban előírt minimális ellátási szinteket, kiadásokat és ezt mindenképpen szükséges biztosítani;
- új kötelezettség csak új külső forrás biztosításával vállalható, kivételt képeznek a magas támogatási intenzitást élvező, európai uniós társfinanszírozással megvalósuló fejlesztési projektek;
- többletigény csak elháríthatatlan külső körülmény esetén javasolható.

A Fővárosi Önkormányzat bevételeinek alakulása

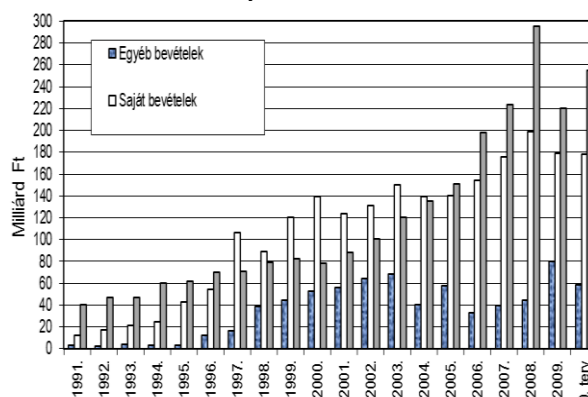
A Fővárosi Önkormányzat bevételei 1991-2011. között dinamikusan – 56 milliárd Ft-ról 508 milliárd Ft-ra – emelkedtek. A 2012-ben bekövetkezett állami feladatátvállalások illetve az idegenforgalmi adó kerületekkel történő forrásmegosztási rendszerének megváltozása következtében a bevételek összességében több mint 20%-al csökkentek.

A saját bevételek 1997-től 2005-ig rendre meghaladták a központilag szabályozott forrásokat. Köszönhetően a Kormányzat által a nagyvárosi tömegközlekedésre és a közutak felújítására biztosított támogatásnak, valamint az Európai Unió támogatással megvalósuló beruházásoknak, 2005-től kezdve újra a központilag szabályozott bevételek képviselik a legjelentősebb arányt.

A központi források 2008. évi kimagasló bevételi összege elsősorban annak a következménye, hogy az Állam ebben az évben a 4-es Metró finanszírozására 32 milliárd Ft előleget biztosított. Emellett két területet érintően 2008-ban egyszeri jelleggel többletforrást biztosított a központi költségvetés. Az egyik a tömegközlekedéshez, a másik a közszférában foglalkoztatottak kereset kiegészítéséhez kapcsolódott.

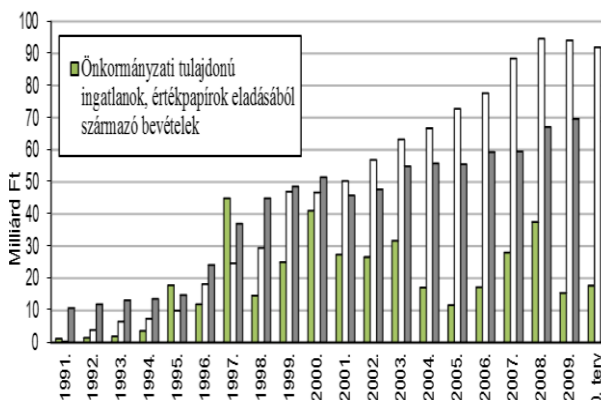
Az összes bevétel 1991-ről 2011-re kilencszeresére növekedett. Ezt jóval meghaladóan, közel tizenötszörösükre emelkedtek a saját bevételek, míg a központilag szabályozott források több mint ötszörösükre nőttek.

A Fővárosi Önkormányzat bevételei 1991-2010¹



Tekintettel arra, hogy a saját bevételek közül különösen a helyi adókból, illetve az önkormányzati tulajdonban levő ingatlanok, részvények, értékpapírok eladásából származó bevételek növelésével teremthető meg a gazdálkodás szabad mozgástere, indokolt e két tételre különös figyelmet fordítani. E bevételek az 1991-2009. év összesített adatai alapján átlagosan a költségvetés 25%-át tették ki, és dinamikusan növekedtek: míg 1992-ben a költségvetés összbevételének csak 8%-át érték el, addig 2011-ben a bevételek 21%-a származott e két forrásból.

A Fővárosi Önkormányzat saját bevételei 1991-2010²



A helyi adó, a fővárosban 1991 szeptemberében került bevezetésre. A következő évben a kerületi önkormány-

zatokkal történő forrásmegosztás után a Fővárosi Önkormányzat adóbevétele közel 4 milliárd Ft volt, amely 2011-re 85,2 milliárd Ft-ra emelkedett.

A helyi adókkal és bevételekkel kapcsolatban három tényezőt emelnénk ki³:

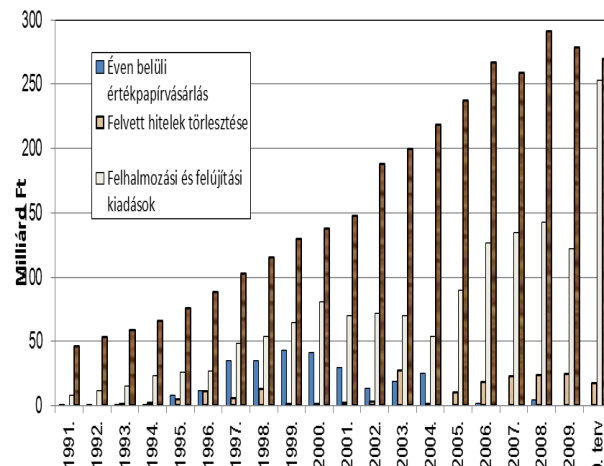
- A dugódíj bevezetése elkerülhetetlennek látszik, mivel a 4es metró hiteleivel kapcsolatban erre fővárosi vállalás történt, illetve mert a forgalmi terhelés ezzel az eszközzel hatékonyan csillapítható. A dugódíj bevezetésének az előfeltétele a P+R parkolók kiépítése, elsősorban kötöttpályás kapcsolattal rendelkező, városhatárhoz közeli területeken. A dugódíjjal kapcsolatban át kell tekinteni a teherforgalomra kivetett behajtási engedélyek kérdését, hogy ne legyen túl sok kivetett adójellegű jogcím párhuzamosan. A parkoló kapacitások bővítése, illetve a díjrendszer technikai feltételeinek megteremtését követően a dugódíj fővárosi önkormányzat állandó bevételi forrása lesz.
- Az idegenforgalmi adó nemrég került át a fővárosi kerületeket közvetlenül megillető körbe. Ugyanakkor az idegenforgalom növelésének feladatából a kerületek kevés feladatot tudnak vállalni, míg a vendégek a főváros által létrehozott infrastruktúrát használják. A jelenlegi szabályozás anomáliáin változtatni kell a jövőben.
- Abban az esetben, ha egy területet az önkormányzat építési övezetbe sorol át, vagy úgy módosítja az építési övezetet, hogy sűrűbb beépítés válik lehetővé, akkor a terület értékesebbé válik. A fejlesztés során az önkormányzatnak ki kell építenie vagy nagyobb kapacitásúra kell emelnie az általa nyújtott valamennyi közszolgáltatást, amiből csak az egyes elemeket finanszíroztatik a befektetővel, míg számos közszolgáltatási elem kiépítése, és fenntartása az önkormányzatra marad. A jelenlegi gyakorlat az önkormányzat és a fejlesztő együttműködését, feladatmegosztását egy településfejlesztési megállapodásban rögzíti. Ki kell dolgozni annak rendszerét, hogy a nagyobb projektek illetve az építési övezet megváltoztatása során az építési engedély kiadásának előfeltétele a fővárossal kötött területfejlesztési megállapodás legyen. Hosszútávon egy differenciált, átlátható normatív fejlesztési hozzájárulás bevezetésére van szükség.

Az önkormányzati tulajdonban levő ingatlanok, telkek, részvények, értékpapírok eladásából származó források az 1991. évi 1,2 milliárd Ft-ról 2008-ra 37,5 milliárd Ft-ra emelkedtek, 2011-ben 21 milliárd Ft-ot tettek ki. A bevétel évenkénti ingadozása döntő részben a pénzügyi befektetések visszatérüléseiből származó források változó nagyságrendjével, egy-egy nagyobb értékű részvénycsomag értékesítésével, valamint az ingatlan értékesítésből származó bevételek változásával függ össze.

A Fővárosi Önkormányzat kiadásainak alakulása

Az 1991. évi bázishoz viszonyítva az összes kiadás 2011-re közel nyolcszorosára, a működési kiadások közel hétszorosukra, a felhalmozási kiadások pedig több mint tizenegyszeresükre növekedtek.

A Fővárosi Önkormányzat kiadásai 1991-2010⁴



1991-ben a költségvetés kiadásaiból 84,6%-ot az önkormányzati gazdaság működtetésére, 15%-ot a felhalmozási és felújítási kiadásokra, 0,4%-ot az egyéb feladatok megvalósítására fordítottunk. 2011-ben a folyó kiadások 73%, a felhalmozási kiadások és felújítások 24%, az egyéb kiadások 3% részesedési arányt tesznek ki az összkiadásból.

A tizenkilenc év összesített adatai azt mutatják, hogy a felhalmozási kiadások 89%-a a beruházások finanszírozását szolgálta. A költségvetés fejlesztési kiadásainak 48%-át közlekedési, 12%-át egészségügyi, szociális és sport, 26%-át városüzemeltetési infrastruktúra, 11%-át oktatási, gyermekvédelmi, kulturális, 1%-át kereskedelmi, idegenforgalmi, 2%-át igazgatási feladatok finanszírozására fordította az önkormányzat.

Hitelállomány alakulása

A 90-es évek elején a Fővárosi Önkormányzat fejlesztési politikája a nagy infrastrukturális és tömegközlekedési beruházásokra fókuszált, hogy élénkítse a város gazdasági atmoszféráját és megkönnyítse a magánszektor beruházásait. A költségvetés bevételi oldalának ingadozása miatt, valamint a saját bevételek távlati növekedésének reményében e beruházások egy részét nemzetközi fejlesztési bankoktól felvett hitelek finanszírozták.

A Főváros pénzügyi helyzetének javulása 1995. és 1999. között lehetővé tette azt, hogy a korábban kedvezőtlenebb kondíciókkal felvett hiteleket olcsóbb hitelekre cserélje le az önkormányzat: az Európai Fejlesztési Bank (EIB) akkor és jelenleg is Európában legkedvezőbb kamatozású hitelére és kötvénykibocsátásra. Az évek során az EIB-től és a Világbanktól jelentős célhitelek felvételére került sor, melyek legnagyobb részben közlekedési és egyéb infrastrukturális fejlesztéseket finanszíroztak.

A fővárosi önkormányzat nettó hitel-, kölcsönállománya⁵

megnevezés	2009	2010	2011
EIB-hitel I.	14 852,9	11 465,2	8 616,1
EIB-hitel II.	56 406,7	66 034,5	64 380,8
EIB 4 Metró hitel	15 812,6	16 274,7	18 345,6
EIB M2 járműcsere hitel	19 461,6	20 030,4	22 579,2
EIB Csepel hitel	21 164,5	21 783,1	31 360,0
Világbanki hitel (csatorna)	3 631,2	2 989,8	2 527,7
Szindikált hitel II.	5 406,0	-	-
OTP hitel	22 925,0	18 775,0	14 600,0
ÖKIF hitel	1 831,5	5 653,3	9 738,0
EIB-hitel III.	-	9 737,0	10 976,0
ÖSSZESEN	161 491,8	172 743,0	183 123,4

A 2013 márciusában a Kormány és a Fővárosi Önkormányzat által elfogadott úgynevezett Budapest 21 szerződés értelmében az állam a fővárosi hitelállományának 60%-át vállalta át. A döntés hatására egyrészt csökkennek a főváros hiteltörlesztésre fordítandó kiadásai, másrészt növekedhet a hitelképessége is.

Magyarországon elsőként az önkormányzatok között, a Fővárosi Önkormányzat döntött arról, hogy felkér két vezető nemzetközi hitelminősítő ügynökséget a minősítésre. A minősítést az ügynökségek rendszeresen felülvizsgálják, a legutolsó változások a Magyar Állam minősítésének változásait tükrözték. A legutóbbi Moody's minősítés Ba1-re módosította Budapest korábbi besorolását, negatív kilátások mellett, míg a Standard&Poor's jelenleg BB+ minősítésbe sorolja a fővárost. A jövőben a Magyar Állam kedvezőbb besorolásával, illetve az adósságátvállalás következtében a minősítések javulhatnak.

AZ ÖNKORMÁNYZAT TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI ÉS HELYI GAZDASÁGFEJLESZTÉSI TEVÉKENYSÉGE, INTÉZMÉNYRENDSZERE

Budapest Főváros Önkormányzata a településfejlesztési tevékenységét a Városfejlesztésért felelős Főpolgármester helyettes és irodája koordinációja alatt végzi. A stratégiai anyagok elkészítésében a Városépítési Főosztály lát el szakmai koordinációs feladatokat. Az anyagok belső egyeztetésében (stratégiai munkacsoport) részt vesznek a főpolgármester helyettesek és tanácsadók, illetve a főosztályok. Az ágazati projektek elkészítését a Városüzemeltetési Főosztály, valamint az érintett cégek koordinálják, a városfejlesztési projektek előkészítése,

tervezésének koordinációja többnyire szintén a Városépítési Főosztályon keresztül történik.

A különböző ágazati projektek hivatali koordinálása, az egyes projektek átfogó stratégiákkal, egymással való összehangolása érdekében szükség lenne egy hivatali koordinációs platform kialakítására. Ugyanígy fel kell állítani az átfogó stratégiák és a projektek monitoring feladatait ellátó szervezeti hátteret, mely az egyes érintett szervezeti egységek működésének koordinálásával, a feladatok meghatározásával és a végrehajtásért felelős szervezet megjelölésével a meglévő szervezeti keretek között kialakítható.

Szintén hiányzó elem a korábban Studio Metropolitana Nonprofit Kft. által ellátott városfejlesztési kommunikációs feladatok összefogása és professzionális menedzselése.

A városfejlesztéshez és területrendezéshez kapcsolódó feladatokat közszolgáltatási feladatként a Budapest Főváros Városépítési Tervező Kft. (BFVT) látja el.

A projektek finanszírozásához szükséges pályázatok előkészítését, s a támogatási szerződések megkötésével és menedzselésével járó feladatokat a Projektmenedzsment Főosztály végzi.

Végrehajtó szervezetként hozta létre a főváros a Budapest Szíve Programirodát (BUSZI), melynek feladatát elsősorban az EU által finanszírozott belvárosi közterület-megújítási projekt végrehajtásának menedzselése jelentette. Jelenleg a fenntartási időszakban jelentkező feladatok ellátásával foglalkozik. Megjegyzendő, hogy a Programiroda nem tekinthető valódi városfejlesztő szervezetnek, és nem vált olyan önálló gazdasági egységgé sem, mely képes lett volna a külső körülmények rugalmas kezelését hatékonyan megoldani. A fenntartási tevékenységek elvégzésére kötött szerződéseket a Fővárosi Önkormányzat köti elsősorban a közszolgáltató cégekkel. A leírtak alapján elmondható, hogy szükség lenne egy olyan valódi városfejlesztési ügynökség létrehozására, mely képes önfenntartó projektek, projekt-elemek kialakítására, és mely a piaci szereplők bevonásával rugalmasabb és a verseny miatt előnyösebb szerződéseket tud közvetlenül megkötni a fenntartásra vonatkozóan.

A városfejlesztés területén szükség lenne egy megfelelő kompetenciával és döntéshozói felhatalmazással működő professzionális gazdaságfejlesztési / befektetés-ösztönzési egység kialakítására. A városdiplomáciai kapcsolatok gazdasági vonatkozású előkészítésén keresztül, a magánszektorral, befektetőkkel és érdekelt gazdasági szervezetekkel való szakmai kapcsolattartáson át az információ-szolgáltatásig terjedően számos szolgáltatási területen jelenthet hozzáadott értéket egy befektetésösztönzési szervezeti egység kialakítása.

A fővárosi önkormányzat 100 %-os tulajdonában álló Budapesti Fesztivál- és Turisztikai Központ Nonprofit Kft. kiemelkedő szerepet tölt be a főváros kulturális, művészeti programjainak szervezésében, ugyanakkor a

klasszikus TDM (turisztikai desztinációmenedzsment szervezet) összetett szerepét csak részben képes ellátni. Szükség van egy olyan szervezetre, mely a turisztikai kínálat sokoldalú fejlesztésének szakmai előkészítését, a horizontális (szolgáltatókkal, magánszférával) való széleskörű együttműködést gazdasági alapon képes szervezni, érdekeltté téve az ágazat szereplőit. A fejlesztések és az összehangolás mellett hatékonyabb piacra vitt és információszolgáltatást képes ellátni annak érdekében.

A területfejlesztési – kerületeket, magánszektor, civileket érintő – döntések szakpolitikai és politikai döntéshozói előkészítésére, koordinációjának biztosítására szintén nincs állandósult intézményrendszere a Fővárosnak, területfejlesztési bizottság nem működik.

A városfejlesztés intézmény- és eszközrendszere vonatkozásában meg kell említeni a Fővárosi Városrehabilitációs Keretet, mely hosszú éveken át nyújtott támogatást akcióterületi programokhoz, közterület-megújításokhoz. A keret pénzügyi alapját a bérletkiosztások eladásából származó kerületi befizetések jelentették, melynek forrása a bérletkiosztások értékesítésének befejeztével kimerült. A keretből fennmaradt teljes összeg (5 milliárd Ft) 2013-ban a TÉR-KÖZ pályázaton keresztül került kiosztásra (közösségi terek megújítása).

Az Európai Unió által kezdeményezett JESSICA típusú városfejlesztési alap, vagy alapok létrehozása a Főváros számára is döntő jelentőségű, hiszen az uniós források csökkenésével a városfejlesztés forrásait is fenntartható pályára kell állítani.

BVK

A Budapesti Vállalkozásfejlesztési Közalapítványt Budapest Főváros Közgyűlése 1993-ban a budapesti KKV szektor foglalkoztatás élénkítő programjainak kidolgozására és végrehajtására hozta létre, feladata a az uniós, kormányzati és önkormányzati szintű programok által megteremtett lehetőségek közvetítése a mikro-, kis- és közepes vállalkozások felé.

A Közalapítvány működésével elősegíti a mikro-, kis- és közepes méretű vállalkozások létrejöttét és működését; szervező, oktató, tanácsadói, mentori, valamint finanszírozás-közvetítő tevékenységével non-profit vállalkozásfejlesztési feladatokat lát el.

A BVK által megfogalmazott fővárosi gazdaságfejlesztési stratégiai célok a következők:

- A KKV-k vezetésében megjelenő nemzedék-váltás előkészítése.
- Vállalkozásindítási erőforrások bővítése.
- Lehetőség-felismerés javítása az induló vállalkozások körében.
- Üzletorientált innovációspolitikai programok megvalósítása.
- Tudás- és technológia-transzfer felgyorsítása.

- A KKV-k technológia-innovációs tevékenységének erősítése.
- Számos KKV—kutatóhely—döntéshozó közötti együttműködés előkészítése és megvalósításának menedzselése.
- A gazdaságfejlesztés prioritásai mentén a fővárosi vállalkozások uniós belső piaci versenyképességének javítása.
- Az európai szintű klaszteresedési együttműködésekben való vállalati részvétel dinamizálása.

A BVK jelenleg a stratégiájának megújításán dolgozik, portfóliójában a jövőben várhatóan erősödni fog a finanszírozással és inkubációval kapcsolatos szolgáltatások és termékek köre.

FOGLALKOZTATÁSPOLITIKA⁶

A fővárosi szociális ágazati közfeladatok ellátásában a foglalkoztatási szegmensnek több területen is jut szerep. Megjegyzendő, hogy ez az ágazat a legnagyobb munkáltató a Fővárosi Önkormányzat hatáskörében.

A főváros egyik célja, hogy a foglalkoztatás jelenlegi lehetőségeinek feltérképezését követően a munkaerő és résztvevők számát egyaránt bővítse. Másrészt az intézményen belüli munkaerő gazdálkodás nem csak az intézmény, de a térség foglalkoztatására is hatást gyakorol, ennek révén az intézmény bekapcsolódik a helyi gazdaságba. Ehhez kötődik az „önellátó intézmény” koncepciója, melynek célja, hogy az intézmények által létrehozott és előállított áruk és szolgáltatások hozzáadott értéke növekedjen, s hozzájáruljon az intézmények gazdaságosabb működéséhez is.

A FŐVÁROSI 15-64 FŐVÁROSI NÉPESSÉG GAZDASÁGI AKTIVITÁSÁNAK FŐ MUTATÓI (2008-2012)

	2008	2009	2010	2011	2012
Foglalkoztatottak (ezer fő)	736	731	719	723	753
Munkanélküliek (ezer fő)	33	49	73	78	78
Gazdaságilag aktív (ezer fő)	769	780	792	801	831
Gazdaságilag inaktív (ezer fő)	372	374	377	379	342
15-64 éves népesség	1141	1154	1169	1180	1173
Munkanélküliségi ráta (%)	4,3	6,3	9,2	9,7	9,4
Aktivitási arány (%)	67,4	67,6	67,8	67,9	70,8
Foglalkoztatási ráta (%)	64,5	63,3	61,5	61,3	64,2

Forrás: KSH, 2013

A fővárosban, a válság begyűrűzése utáni időszakban az országos folyamatokhoz hasonlóan, a konjunktúra visszaeséséhez kapcsolódó negatív munkaerő-piaci folyamatok bontakoztak ki. A válság során megfigyelhe-

tő volt, hogy a fejlettebb konjunktúrával és magasabb foglalkoztatási kapacitással bíró régiókat erőteljesebben érintette a visszaesés az országon belül. Míg 2008-ban a fővárosi 15–64 éves népességnek még 64,5%-a foglalkoztatott volt, addig 2010-ben mindössze 61,5%-os. A 2011. évben a fővárosi foglalkoztatási ráta gyakorlatilag stagnált, 61,3%-os értéken, míg 2012-ben javulást mutatott (64,2%). A munkanélküliségi ráta ellenben meredek emelkedést mutatott a fővárosban a 2008 utáni időszakban. Míg 2008-ban a 15-64 éves korosztályban mindössze 4,3% volt a munkanélküliek aránya, addig 2010-re ez az érték már 9,2%-ra, 2011-ben pedig 9,7%-ra emelkedett, majd 2012-ben 9,4%-ra csökkent.

Budapesten a foglalkoztatást segítő szolgáltatások jelentős része állami szervezésű, illetve finanszírozású, mivel a szakfeladat ellátása elsősorban állami kötelezettség. A Fővárosi Önkormányzatnak, illetve szervezeti egységeinek és a kerületi önkormányzatoknak elsősorban a közfoglalkoztatás megszervezése során állnak fenn kötelezettségei, de vannak közös feladataik a munkanélküliek segélyezésének, szűrésének, továbbá a munkaerőpiacra történő kivezetést segítő beavatkozások tervezésének és működtetésének területén is. A Fővárosi Önkormányzat kötelező feladata e területen a hajléktalanokra irányul. Ezen kívül másodlagos az Egyenlő Bánásmód Törvény által rá rótt feladat, a település esélyegyenlőségi programjának működtetése, amelynek szintén van hatása a foglalkoztatási ágazatra.

A főváros foglalkoztatás-politikai célkitűzései

Stratégiai szintű célkitűzés a főváros és munkaerő-piaci vonzáskörzete foglalkoztatási szintjének emelése az elsődleges munkapiacra; illetve a fővárosban élő munkaerő-piaci szempontból hátrányos helyzetűek, munkaképességének megőrzése, illetve az elsődleges munkaerő-piacra történő be-, illetve visszajutásához szükséges, helyzetbe hozása és foglalkoztatásuk elősegítése.

Koncepcionális szintű célkitűzések pedig a Fővárosi Önkormányzat által fenntartott intézményeknél nem alaptevékenységet érintő munkakörökben átmeneti közfoglalkoztatott munkaerő bevonása, elsősorban a tartós álláskereső és hajléktalanok köréből; továbbá a Fővárosi Önkormányzat által fenntartott szociális intézmények ellátottjai foglalkoztatásának növelése, a többlet foglalkoztatás proaktív kialakítása; illetve az intézmények térségében a helyi gazdasággal való együttműködés fejlesztésével a foglalkoztatás élénkítése

A fenti főbb célok elérése érdekében az alábbi három területen szükségesek intézkedések:

- Közfoglalkoztatás a főváros által fenntartott intézményeken belül, melynek célja egyrészt igényesebb munkahelyekkel segíteni a foglalkoztatási gondok enyhítését, továbbá hatékonyabban segíteni az álláskeresőket a munka világába visszavezető úton, illetve támogatott munkaerőt alkalmazni egyes nem szak-specifikus munkakörökbe.

- Intézményi ellátottak foglalkoztatása (munka-rehabilitáció), melynek célja az ellátottak mentális (pszichés) kondíciójának javítása (munka terápia) illetve az ellátottak jövedelemszerző képességének fejlesztése.
- Bekapcsolódás a helyi gazdaságba, ezen belül a helyi gazdaság élénkítése, helyi beszállítók bevonásával, elérni, hogy jobb beágyazódás alakuljon ki a térség gazdasági környezetébe, illetve gazdasági önellátás elősegítése az adott térségben.

VAGYONGAZDÁLKODÁS⁷

A vagyongazdálkodás szűken vett értelmezés szerint a nem önkormányzati alapfeladat ellátását szolgáló vagyonelemekkel kapcsolatos bevételszerző tevékenységet, illetve ezek értékesítését jelenti, a tágabb értelmezés szerint az önkormányzati gazdálkodás komplex, átfogó tevékenység, ami magában foglalja a teljes vagyonelemekkel való gazdálkodást is. A vagyongazdálkodás célja az önkormányzati célokhoz - a feladatellátáshoz – szükséges feltételek biztosítása. A 2013-ban elkészül Budapest Főváros Önkormányzatának Vagyongazdálkodási terve, mely meghatározza a vagyongazdálkodás fővárosi kereteit és intézményrendszerét is.

A Főváros jelenlegi vagyongazdálkodásával kapcsolatos megállapítások:

- A Főváros vagyonának valós értéke nem ismert, mivel a könyvekben szereplő érték nem tükrözi a vagyon piaci értékét. A vagyon aktuális piaci értékének a meghatározása folyamatos tevékenységként történik, de a vagyonkezelőre bízott ingatlanok értékének teljes körű aktualizálása még nem történt meg.
- A kialakított vagyongazdálkodási szabályzat, bár a vonatkozó jogszabályi előírásoknak megfelel, ugyanakkor a vagyon operatív kezeléséhez és gazdálkodásához szükséges adatokat nem vagy bizonytalanul tartalmazza, mivel nem ilyen céllal jött létre.
- Az ingatlanvagyon esetében nincs megoldva a vagyonnal kapcsolatos üzemeltetési-, fenntartási kiadások, fejlesztési beruházások, hasznosításból vagy értékesítésből származó bevételek strukturált és átlátható átvezetése a költségvetési egyenlegbe. A feladatellátáshoz kapcsolódó vagyonelemek nincsenek az igények szerint összerendelve.
- Mivel a Főváros költségvetésében a vagyon fejlesztésére nem állt rendelkezésre fejlesztési forrás, így a vagyongazdálkodás tevékenységében a fejlesztés elmaradt.
- Nincs egységes vagyonkezelés, a vagyon számos „kezelőnél” megjelenik annak ellenére is, hogy kifejezett vagyonkezelő társaságok is működnek az Önkormányzat rendszerében. A vagyongazdálkodás módszertanában a különböző megvalósítási helyeken különböző értelmezések jelennek meg a vagyonkezelésről és az ellátandó feladatokról. A

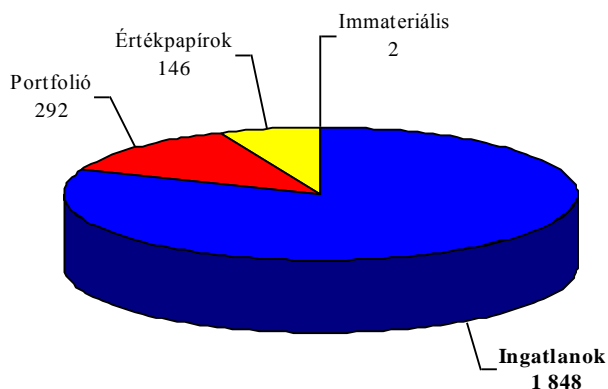
vagyonkezelés megvalósítása nem professzionális, egyéb prioritások gyakran felülírják a gazdaságossági elveket.

A vagyongazdálkodási rendszer az Önkormányzat teljes vagyonát lefedi, erre vonatkozó koncepciót valamennyi típusú vagyona vonatkozóan ki kell alakítani, amihez szükséges a vagyon szerkezetével kapcsolatos különböző megközelítések rögzítése. A Fővárosi Önkormányzat vagyonát a vagyon típusa szerint a következő csoportokba lehet besorolni:

- Immateriális vagyon – a nem tárgyasult vagyon, vagyis a jogok összessége.
- Ingatlan vagyon – az ingatlanok összessége.
- Portfólió vagyon – a társasági részesedések összessége.
- Értékpapír vagyon – az értékpapírok és a pénzeszközök összessége.

Az Önkormányzat vagyona a kialakított vagyontípusok szerint a 2011. évi mérlegadatokat alapján a következő ábra szerint alakul, ahol az ábrában szereplő értékek milliárd forintban értendők. Az összes vagyon 2011. év végén 2 288 milliárd forint könyv szerinti értéket képviselt. A vagyon 81%-a ingatlanvagyon, miközben az immateriális vagyon 0,1%-ot tesz ki. Az utóbbi típusú vagyon nem hangsúlyos vagyontípus. Jelentős a társaságokban levő üzletrészek értéke, a portfólió vagyon.

Az önkormányzati vagyon mérete vagyontípusok szerint – 2011. év



Az Önkormányzat küldetése a vagyongazdálkodás területén az, hogy az önkormányzati feladatellátásához és jogszabály alapján egyes állami feladatok ellátásához önkormányzati tulajdonként szükségesnek ítélt vagyont biztosítsa és értékét megőrizze, továbbá a feladatmegoldáshoz nem szükséges vagyon értékét növelje és szakszerűen hasznosítsa a Főváros polgárainak érdekében.

A kialakított jövőkép szerint a vagyongazdálkodás rendszerében olyan önkormányzati struktúrát és működést kell megvalósítani, ahol

- a vagyongazdálkodás az önkormányzati feladatellátás prioritását szolgálja ki – csak ezt követi a piaci típusú gazdálkodás megvalósítása,

- a vagyongazdálkodási rendszer úgy működik, hogy az fenntartható módon szolgálja az önkormányzati feladatok ellátását, miközben az önkormányzat kötelező és vállalt (választott) feladatainak elősőbbisége van a vagyonelemek felhasználásában,
- fenntartható gazdálkodás valósul meg mind az ökológiai, mind az ökonomiai, mind pedig a társadalmi szempontok szerint,
- mindemellett a vagyongazdálkodás piaci alapú értékteremtő tevékenységet is folytat a feladatokhoz nem szükséges vagyonelemekkel,
- az Önkormányzat törzsvagyonának az elemzése és felülvizsgálata megvalósul, és újra meghatározásra kerül a törzsvagyonba tartozó vagyonelemek köre,
- a törzsvagyonnak minősített vagyoni kör kizárólag a szakmai feladatellátást szolgálja,
- a városfejlesztések tervezése és megvalósítása esetén egyensúly jön létre a törzsvagyon fejlesztése és a törzsvagyoni körbe nem tartozó vagyonelemek fejlesztése között az önkormányzati feladatellátás prioritásának a megtartása mellett.

Ezzel létrejön egy dinamikus vagyongazdálkodási modell, aminek az alapja egy menedzsment szemléletű nyilvántartási rendszer, egy gazdálkodásra specializálódott struktúra, ami figyelembe veszi az Önkormányzat intézményrendszerét és döntési mechanizmusait. A gazdálkodás alapja az érték alapú költségvetési rendszer megvalósítása, ami figyelembe veszi a vagyon értékeltetésének költségeit és a használdozati költségeket, és azokat vagy bevételi, vagy – transzparens módon – támogatási oldalon ellentételezi.

A vagyongazdálkodás rendszere tartalmilag három fő vagyongazdálkodó egységben testesül meg.

- A Vagyongazdálkodási Főosztály kettős szerepet tölt be a vagyongazdálkodás rendszerében azzal, hogy egyrészt a vagyongazdálkodás szakmai felelőseként szakmai felügyeletet biztosít a vagyongazdálkodás rendszere felett, összefogja és koordinálja a teljes rendszert, másrészt központi vagyongazdálkodóként a közvetlen portfólió vagyon szakmai felelőse.
- A Vagyongazdálkodási Főosztállyal együttműködve – az Önkormányzat létrehozott vagyongazdálkodó társaságaként – létezik a BFKV Zrt., amely felelős valamennyi, a szakmai tevékenységhez nem szükséges, nem immateriális és nem értékpapír vagyonnal történő gazdálkodásáért.
- A centralizált vagyongazdálkodási tevékenységek megvalósításának részeként a Pénzügyi Főosztály az értékpapírvagyon központi vagyongazdálkodója, továbbá az Igazgatási és Hatósági Főosztály a szakmai területhez nem köthető immateriális vagyon központi vagyongazdálkodója.
- A szakterületi vagyongazdálkodók csoportja, ahol a szakmai feladatellátás mellett, a szakmai feladatellátáshoz szükséges vagyon vagyongazdálkodói az adott Főosztályok (Kulturális, Turisztikai és Sport

Főosztály, Oktatási, Gyerme- és Ifjúságvédelmi Főosztály, Egészségügyi és Szociálpolitikai Főosztály, Városüzemeltetési Főosztály).

- A vagyongazdálkodásért az Önkormányzat rendszerében a Pénzügyi Főpolgármester-helyettes felelős.

A Fővárosi Önkormányzat kiemelten fontosnak tekinti a tulajdonában levő valamennyi vagyonelem esetén az egységes szemléletű gazdálkodás megteremtését. Ennek érdekében átlátható vagyongazdálkodási rendszert kíván létrehozni, amely rendszerben a vagyongazdálkodással hozzáértő és szakmailag felkészült szakemberek foglalkoznak függetlenül attól, hogy milyen vagyonelemmel és milyen szervezeti rendszer keretei között végzik a munkájukat.

A vagyongazdálkodás a jövőben tiszta, átlátható módon, egy központi irányítással valósul meg, ahol a vagyongazdálkodás a szakmai csoportok szintjén történik. A szakmai csoportképzés követi a Fővárosi Önkormányzat szakmai területeit, amelyeket a kötelező és vállalt feladatokhoz igazítva alakítottak ki. Nagy hangsúlyt kell fektetni a szakmai szervezetek tevékenységeinek egymásra épülésére, azaz arra, hogy a szervezetek támaszkodjanak egymás munkáira. Ez megköveteli az érintett szakmai területek képviselőitől a nagyfokú együttműködést, valamint a rendszerek olyan irányú fejlesztését, ami biztosítja a rendszerszemléletű működést is.

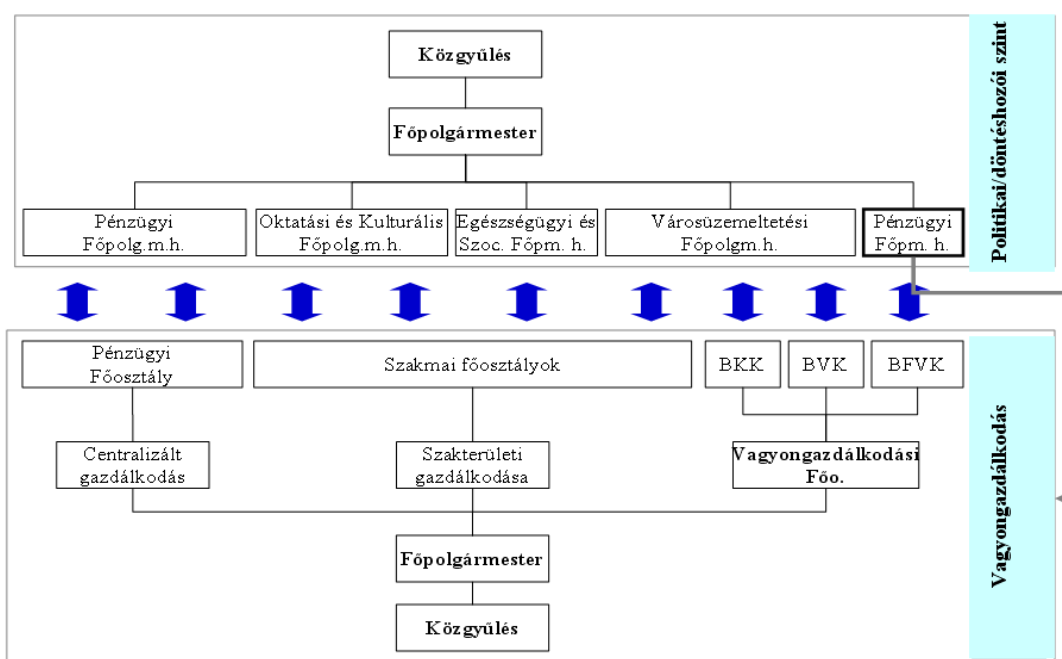
A jelenlegi feladatokat (kötelező és vállalt) újragondolva, a jelentős önkormányzati vagyont át kell tekinteni, és a gazdasági modellek segítségével a feladatokhoz rendelve meg kell határozni az indokolt vagyonelemek, elsősorban az ingatlanok körét. Az így meghatározott és pontosított célok elérését kulcs-sikertényezők biztosítják, melyek a fejlesztés eredményeként jönnek létre.

A tervezett fejlesztéseket a Fővárosi Önkormányzat vagyongazdálkodási rendszerében négy stratégiai fókuszterület köré csoportosíthatjuk, amelyeket kiegészítenek az egyes szakmai területek önálló vagyongazdálkodási fejlesztései.

Az első stratégiai fókuszterület (fejlesztési terület) magának a vagyongazdálkodási rendszernek a megtervezése, a vagyongazdálkodás folyamatainak újragondolása és az ehhez kapcsolódó szervezeti rendszer és működés illesztésének megvalósítása.

A vagyongazdálkodási rendszer létrehozását több terület egyidejű fejlesztése támogatja. Ezek a támogató fejlesztések: a működési, működtetési rendszer fejlesztése, a pénzügyi kontrolling rendszer kialakítása. Ez a központosított fejlesztés magában foglalja a szakmai területek kapcsolódó fejlesztéseit is, amelyek a rendszerműködés létrehozását és működtetését biztosítják.

A második stratégiai fókuszterület a Fővárosi Önkormányzat pénzügyi rendszerének a fejlesztése a vagyongazdálkodás hatékonyabb megvalósítása érdekében, amely azonban túlmutat a vagyongazdálkodás területén, és komplex módon kezeli a területet. A kijelölt stratégiai fókuszterület fejlesztései azonban csak a vagyongazdálkodás összefüggéseit, kapcsolatait kezeli, de annak fejlesztése nem képzelhető el az egyéb pénzügyi vetületek fejlesztése nélkül. Ennek során fejleszteni kell a pénzügyi tervezést, érték és eredményességi modelleket kell kialakítani, majd a működés során használni azokat. Létre kell hozni, majd működtetni kell a pénzügyi kontrolling rendszert. A szakterületi fejlesztések esetén az adott témaköröknél egyeztetésekre van szükség, amivel biztosítható a szakterületi fejlesztések illeszkedése a központi fejlesztésekhez.



Miután a jelenleg működtetett vagyon-nyilvántartási rendszer csak a törvényi megfelelést biztosítja, de a hatékony vagyongazdálkodást nem támogatja, ezért a harmadik stratégiai fókuszterület a vagyonnyilvántartás rendszerének a fejlesztése. A nyilvántartás fejlesztése többirányú fejlesztést igényel. Egyrészt szükséges az értékalapú gazdálkodás megvalósításához az értékek naprakész ismerete, az értékelések elvégzése, a vagyonelemek piaci értékének az ismerete, másrészt a jelenlegi jogi rendezetlenségek fokozatos felszámolása. Ez a központosított fejlesztés magában foglalja a szakmai területek kapcsolódó fejlesztéseit is, amelyek a vagyonnyilvántartás korszerűsítését és az új rendszer működtetését biztosítják.

A Fővárosi Önkormányzat tulajdonában jelenleg is – és a jövőbeni ingatlanoptimalizálások eredményeképpen további – jelentős számú és értékű, nem a kötelező és vállalt feladathoz kapcsolódó ingatlanvagyon koncentrálik. Ezen ingatlanok hasznosítása, fejlesztése a vagyongazdálkodás eredményessége szempontjából kiemelt jelentőségű. Ezért a negyedik stratégiai fókuszterület a fejlesztési tervek összeállítása, amelyek részletesen kidolgozva készítik elő döntésre az ingatlanfejlesztéseket kapcsolódva a városfejlesztési elképzelések megvalósításához.

A vagyongazdálkodás területén a négy meghatározott stratégiai fókuszterület kijelöli az Önkormányzat vagyongazdálkodási tevékenységének központi elemeit, mely szerint a vagyongazdálkodási rendszer kialakítása és működtetése, a vagyongazdálkodás pénzügyi rendszereken alapuló háttérének (tervezés, modellezés, nyomon követés, kontrolling) biztosítása, a vagyonnyilvántartás teljes körű megvalósítása, valamint az önálló, egyes ingatlanokhoz kapcsolható komplex fejlesztések kerülnek a központi vagyongazdálkodás fókuszába. A kijelölt stratégiai fókuszterületeken a célok eléréséhez a vagyongazdálkodás rendszerét működő rendszerként meg kell fogalmazni, a rendszert felépítő humán és eszközfeltételeket biztosítani kell, a működtetést illeszteni kell a jelenleg meglévő hivatali struktúrához, amivel létrejön a Fővárosi Önkormányzat új vagyongazdálkodási rendszere. Ehhez kapcsolódnak a szakmai terület önálló vagyongazdálkodási fejlesztései és jövőre vonatkozó elképzelései.

LAKEZGÁZDÁLKODÁS

A fővárosi bérlakás szektorban Budapest Főváros Önkormányzatának szerepe kettős: egyrészt megjelenik, mint tulajdonos (ez a szerepe nem számottevő a kevés számú tulajdonában megmaradt lakás miatt), másrészt jogalkotói hatáskörét gyakorolva (ugyan szűk körűen, de hatással van a Főváros egészének lakásgazdálkodására).⁸

A korábbi állami lakásállomány nagy része a 90-es években Budapesten a kerületi önkormányzatok tulajdonába került. Budapest Főváros Önkormányzatának a törvény a speciális elhelyezésre szolgáló otthonházakat

(nyugdíjasházak, szobabérlők háza), valamint a volt Fővárosi Ingatlankezelő Műszaki Vállalat kezelésében lévő lakásokat (ún. „átmeneti lakások”) juttatta, valamint további tulajdonosi döntések eredményeként a közüzemi és intézményi lakások kerültek Budapest Főváros Önkormányzatához, ami a fővárosi bérlakás piacon való részvételére csak korlátozott lehetőséget biztosított.

Budapesten az önkormányzati tulajdonú bérlakás állomány 2001. év óta folyamatosan csökken. Míg 2001. évben 67 109 bérlakás volt az önkormányzatok tulajdonában, addig 2009. évre ez a szám 46 166-ra csökkent. Ekkor megállt a csökkenő tendencia, mert 2012. évben a bérlakások száma 46 187 volt. 2001. évben az összes budapesti lakás 8,2%-a volt önkormányzati bérlemény. 2009. évben a bérlakások aránya már csak 5,2%, majd ez kismértékben tovább csökkenve 2011. évben mindössze 5,1%-ra változott.

A Fővárosi Önkormányzat tulajdonaként 2 046 lakást tart nyilván, ami a teljes fővárosi lakásállomány mindössze 0,23%-a, míg a fővárosi bérlakás-állományra vetítve sem éri el az öt százalékot (4,4%), mely sem a Főváros lakáspiacán, sem az önkormányzati lakásállomány esetén nem tekinthető lényegesen lakáspiaci eszköznek.

A főváros tulajdonában levő lakásokról a Fővárosnak nincs egységes szemléletű, teljes körű, valamennyi lakást tartalmazó kimutatása, lakásadatok csak részterületeket fednek le. Alapvetően ez annak köszönhető, hogy a Főváros tulajdonában levő lakások – a hasznosítás szempontjából – három fő csoportra oszthatók:

- A Fővárosi Önkormányzat intézményei hatáskörébe rendelt lakások, amelyek jelentős része (89,4%) nem is lakás funkciót lát már el, hanem intézményi funkciót.
- A Főváros gazdasági társaságainak hatáskörébe rendelt lakások (BKV, BGYH, BTI), amelyekkel a Fővárosnak már csak közvetett kapcsolata áll fenn.
- A Fővárosi Önkormányzat közvetlenül hasznosított lakásai, amelyeket vagy maga a Főváros, vagy a BFKV Zrt. üzemeltet, mindkét esetben a Vagyongazdálkodási Főosztály hatáskörében.

A Fővárosi Önkormányzat közfeladat ellátási tevékenységei során már korábban is önként vállalt feladatként megfogalmazta a Fővárosban a lakhatási lehetőségek támogatását, ez 2012-től kötelező feladat lett. A támogatást a lakáspolitikai szempontból preferált szociálisan támogatható csoportok esetében – a támogathatóság odaítélésének függvényében – végzi, mely során elsődleges szempontként preferálja a Főváros működtetésének megőrzését, valamint kialakítja az ezzel kapcsolatos generális problémák kezelésének közvetett eszközeit.

A Fővárosi Önkormányzat rendelkezésére álló korlátozott lakásszám miatt nem vállalhatja fel egy-egy, a Főváros egészét érintő lakhatási probléma megoldását, azonban a városfejlesztési koncepció részeként megfogalmaz olyan közép és hosszú távú lakhatást támogató

stratégiát, amelyet a szabályozók megalkotásával érvényre juttathat. A szabályozók alakításával alapvetően irányíthatja és befolyásolhatja a fejlesztési irányokat és a fejlesztési területeket.

A *Jövőkép* kijelöli azt a célállapotot, ahova az időszak végére a Fővárosi Önkormányzat el kíván jutni a lakásgazdálkodás rendszerének működtetésével, és rögzíti azokat a legfontosabb elemeket és jellemzőket, amelyek a kialakítandó lakásgazdálkodási rendszert leírják.

A Főváros lakásgazdálkodási rendszerében olyan önkormányzati struktúrát és működést kell megvalósítani, ahol az önkormányzati tulajdonú lakásállomány hasznosítása

- az önkormányzat feladataként a lakáspolitikai szempontból preferált, támogatható szegmenseket figyelembe véve valósul meg,
- a lakásállomány bérbe adása, üzemeltetése és a meghatározott célokhoz rendelése költség-hatékony módon jön létre, amely során a fizetendő bérleti díjnak – a támogatások mértékével kiegészülve – legalább fedezniük kell a megjelenő költségráfordításokat,
- hasznosítást megelőzi a jelenlegi lakásállomány racionalizálása, amely során a gazdaságossági szempontok érvényre jutnak,
- miközben a teljes lakásállományt figyelembe véve egységes szemléletű gazdálkodási rendszer működik kontrolling információk támogatásával.

A jövőképben meghatározott célállapotot a következő célok teljesülésével lehet elérni, amely célok irányt mutatnak a lakásgazdálkodás valamennyi területén:

- A teljes körű lakásvagyon összetételének, helyének, műszaki állapotának és értékének naprakész ismerete.
- A szakszerű hasznosítás során a vagyongazdálkodás alapelveinek működtetése, gazdálkodási szemléletű lakás vagyonkezelés megvalósítása.
- A lakásállomány strukturális átalakítása a megfogalmazott küldetésnek és jövőképnek megfelelően, amely során a jelenlegi és a jövőben rendelkezésre álló lakásállomány illeszkedik a lakáspolitikai szempontból preferált célcsoportok megjelenő igényéhez. Az önkormányzati feladatmegoldáshoz szükséges ingatlanok optimalizálása a működési hely, a feladatmegoldás minősége és az üzemeltetés költsége szempontjából.
- A felújításokkal, fejlesztésekkel a jelenlegi lakásállomány minőségének fokozatos javítása pályázati források bevonásával. A komfort fokozat nélküli lakások számának csökkentése, a komfort fokozat emelése.
- A lakások értékesítéséből származó bevételeket a megmaradó lakások minőségének fejlesztése mellett a lakások beszerzésére kell fordítani. Ezt a célt támogatja a Fővárosi Önkormányzatnál jelenleg is meglevő, elkülönítetten kezelt, a lakásértékesítésből befolyt bevételek által képződött forrás. A forrás felhasználása a lakásgazdálkodás támogatása

érdekeiben történhet. A vagyongazdálkodás alapelveit az értékesítés során érvényesíteni kell.

A stratégia terv szükségessé teszi a lakásgazdálkodás jelenlegi működési rendszerének a további fejlesztését. A hatékonyabb, és a feladatokhoz jobban igazodó működés megvalósítása érdekében szükséges a lakásgazdálkodás egy kézben való összefogása a jelenlegi sokszereplős rendszer racionalizálása.

ENERGIAGAZDÁLKODÁS⁹

Budapest jövője szempontjából a klímavédelem és az energiatakarékosság kérdésköre kiemelt fontosságú, és az ezzel kapcsolatos aktivitás a későbbiekben várhatóan növekedni fog. Ennek érdekében a főváros rendszeresen megújítja, felülvizsgálja települési környezetvédelmi programját (Budapest Környezeti Programja), emellett 2008-ban a Közgyűlés energetikai koncepciót, 2009 tavaszán pedig energetikai cselekvési tervet fogadott el, rögzítve ebben a következő évtized tennivalóit.

Ehhez kapcsolódóan 2013-ban a Magyar Mérnöki Kamara készítette el a fővárosi önkormányzat tulajdonában álló idők otthona létesítmények energiafelhasználásának elemzését. Budapest 2009-ben csatlakozott a Covenant of Mayors megállapodáshoz, az első között Magyarországon, ennek hatására elkészült a Fenntartható Energia Akció Program (SEAP), melynek keretében Budapest vállalta az összes CO₂-kibocsátás 2005-ös szinthez képest 20 %-al történő csökkentését 2020-ig.

A főváros teljes energiafelhasználását a népességre vetítve megállapítható az 1 főre jutó energia-felhasználás, ami a 2011-es adatok alapján 18 MWh/fő, azaz 65 GJ/fő. Budapest energiafogyasztása a lakosság, az ipari és mezőgazdasági ágazatok, a szolgáltatás, a közlekedés-szállítás, valamint a térségben lévő fűtőerőművek és fűtőművek felhasználásából adódik össze. A háztartásokban felhasznált energia mennyisége 1990-ig általában nőtt, utána a gáz és a villamos energia növekedése lelassult, a távhő pedig csökkenő tendenciát mutat. Budapest esetében is megállapítható, hogy a gazdálkodó szervezetek energiafelhasználása a háztartásinál lényegesen magasabb, azaz a fővárosiak munkahelyükön lényegesen több energiát használnak fel, mint otthonukban.

A főváros energiaellátás szempontjából kedvező helyzetben van, mert az ellátás teljes körű, és az ellátást biztosító nagy rendszerek és átalakító állomások szabad kapacitással is rendelkeznek. Az utóbbi években jelentősen megnőtt a helyben előállított villamos energia mennyisége. A fővárost ellátó energia ágazatnak jelentős előnyei vannak:

- a gáz- és villamosenergia-ellátás 100%-os,
- az energia-átalakító létesítmények (elektromos alállomások, gázátadó és nyomásszabályzó állomások, erőművek, fűtőművek) átlagos leterhelése mintegy 50%-os,

- a főváros kiemelt szerepet kapott az országos ellátásban,
- a fővárosban a távhővel együtt előállított villamos-energia mennyisége az elmúlt 20 évben 10%-ról 70% fölé emelkedett.

A főváros területén mintegy 500 millió m³/év gázenergiából a villamos energia 50%-át, mintegy 350.000 MWh/év és mintegy 12 000 TJ/év távhőt állítottak elő 2011-ben. Az energia-átalakítás 5 erő- és 6 fűtőműben, valamint mintegy 750 000 háztartási gázfogyasztónál történik. A további villamos energiát az országos alap- és nagyfeszültségű hálózatok biztosítják.

Az energiahordozók megoszlását vizsgálva megállapítható, hogy Budapest energiaellátása a fosszilis (88%) energiaforrásokon alapul. A megújuló energia felhasználása még igen kezdeti stádiumban van. Egyelőre csak néhány beruházás valósult meg megújuló energia hasznosítására: a főváros három szennyvíztisztító telepén biogáz termelés, a hulladékhasznosító műben a hulladék elégetésével hő- és villamosenergia-termelés, termálvíz-hasznosítás a főváros különböző intézményeiben, napenergia és a geotermikus energia hasznosítása néhány, új beépítésnél, illetve energetikai felújításnál.

A Budapestet és térségét érintő klíma és energia területén a Fővárosi Önkormányzatnak kétféle eszköz áll a rendelkezésére:

- a közvetlen beavatkozás és
- a közvetett irányítás, befolyásolás módszere.

A két eszköz együttes alkalmazása hozhat hatékony megoldásokat a környezeti kérdések megoldásában. Ezen belül a közvetlen beavatkozás szükséges mindazon esetekben, amikor az adott kérdés kizárólag a Fővárosi Önkormányzat hatáskörébe tartozik (pl. saját épületei fűtési rendszerének korszerűsítése), ide értve azokat az eseteket is, amikor az önkormányzat nem egymagában, hanem a nagyobb hatékonyság, eredményesség érdekében más partnerekkel együtt (pl. kerületi önkormányzatokkal, állami szervezetekkel, vagy civil szervezetekkel, illetve magáncégekkel) végez el egy beavatkozást.

A közvetett irányítás módszereinek keretén belül az önkormányzat felhívja a figyelmet, kedvező helyzetet teremt más szereplőknek a város számára szükségesnek tartott, de nem közvetlenül az önkormányzat hatáskörébe tartozó egyes feladatok elvégzésére.

A hatékony energiagazdálkodás és a klímavédelem érdekében tett lépések közül a közvetlen beavatkozást igénylő feladatok közé tartozik:

- a mindenkori önkormányzati intézmények és lakások épületeinek korszerűsítése;
- az energiatudatos közvilágítás biztosítása;

- az önkormányzati járműpark környezetbarát alakításának és fenntartásának biztosítása;
- a környezetbarát közlekedés rendszerének kialakítása, ezen belül a környezetkímélő, megfelelően elérhető és komfortos, megfizethető áru, vonzó közcélú közlekedés fenntartása;
- a távfűtés környezetbarát és energiatakarékos, elérhető áru biztosítása; a távhőpiac tudatos bővítése, különösen a belső kerületekben;
- a hatékony tudatosságnövelés saját aktív és interaktív eszközhálózatának széles körű, kreatív igénybe vételével;

A közvetett befolyásolás módszerét kell alkalmazni a következő célok elősegítése érdekében:

- a magántulajdonú szolgáltató, termelő és lakóépületek korszerűsítése;
- a városrészi szintű – több épületre, egy vagy több épülettömbre kiterjedő – energiahatékony fűtési módszerek terjesztése, ilyen rendszerek létrehozása;
- az ipari tevékenység energiatudatos továbbfejlesztése;
- az energiatudatos közlekedési módok megválasztásának népszerűsítése, tudatosságnövelés közlekedési kérdésekben;
- lakossági információs iroda létrehozása, működtetése a folyamatos tudatosságnövelés érdekében.

Az EU-források iránti igény vizsgálata a 2007-2013-as programozási időszakban Budapesten

Budapest új Integrált Településfejlesztési Stratégiájának készítése keretében megvizsgáltuk, hogy a 2013 nyarán rendelkezésre álló adatok alapján a 2007-2013-as programozási időszakban az EU források mennyiben támogatták a főváros 2008. évi IVS-ében megfogalmazott célok megvalósítását, továbbá vizsgáltuk azt is, hogy a pályázói aktivitás, pályázói igények mely operatív programok mely prioritásai, illetve intézkedései esetében volt a rendelkezésre álló forrásokat jelentősen meghaladó szintű, jelezvén ezáltal a következő időszakra áthúzódó kielégítetlen fejlesztési igényeket.

Az NFÜ honlapján 2013 júliusában elérhető adatok alapján a 2007-2013-as programozási időszakban budapesti megvalósítási helyszínnel benyújtott, illetve támogatási szerződéssel leszerződött projektek számát és értékét operatív program, illetve ezek prioritásai és intézkedései szintjén is elemeztük.

A budapesti megvalósítási helyszínnel benyújtott pályázatok száma közel 12,5 ezer volt, melyeknek közel a felével kötöttek támogatási szerződést. Az igényelt támogatás összege átlagosan, valamennyi operatív programot figyelembe véve 39 %-kal haladta meg a támogatási szerződéssel leszerződött összeget.

A budapesti megvalósítási helyszínű projektek adatait operatív program szinten az alábbi táblázat összesíti (az átlag feletti túljelentkezést mutató OP-k adatai pirossal kerültek kiemelésre.)

Operatív program	Beérkezett pályázatok (db)	Igényelt támogatás (Ft)	Hatályos támogatási szerződések száma (db)	Hatályos támogatási szerződések összege (Ft)	Megkötött szerződések száma /beadott pályázatok száma (%)	Benyújtott pályázatok támogatási igénye / megkötött támogatási szerződések összege (%)
	12 495	2 404 661 742 216 Ft	6 165	1 724 891 503 680 Ft	49,34	139,41
ÁROP	168	39 629 677 672 Ft	128	30 721 327 296 Ft	76,19	129,00
DAOP	6	8 077 139 372 Ft	5	8 009 753 172 Ft	83,33	100,84
DDOP	6	7 586 629 948 Ft	5	7 542 916 548 Ft	83,33	100,58
ÉAOP	6	10 489 336 152 Ft	5	10 425 785 352 Ft	83,33	100,61
EKOP	200	161 247 571 841 Ft	102	110 789 678 934 Ft	51,00	145,54
ÉMOP	6	9 733 986 112 Ft	5	9 662 688 312 Ft	83,33	100,74
GOP	24	223 514 208 823 Ft	20	221 237 014 323 Ft	83,33	101,03
KDOP	6	5 467 044 044 Ft	5	5 437 834 044 Ft	83,33	100,54
KEOP	457	192 506 038 354 Ft	136	53 665 502 955 Ft	29,76	358,71
KMOP	7 069	392 107 184 851 Ft	4 008	267 242 006 965 Ft	56,70	146,72
KÖZOP	43	548 795 103 139 Ft	28	357 021 517 018 Ft	65,12	153,71
NYDOP	6	4 995 372 796 Ft	5	4 968 270 996 Ft	83,33	100,55
TÁMOP	4 405	662 836 521 027 Ft	1 625	504 863 759 088 Ft	36,89	131,29
TIOP	21	46 145 333 651 Ft	16	33 651 196 807 Ft	76,19	137,13
VOP	72	91 530 594 434 Ft	72	99 652 251 870 Ft	100,00	91,85

A budapesti megvalósítási helyszínű projektek esetében a legmagasabb túljelentkezési arány az alábbi 14 prioritás esetében volt megfigyelhető a 2007-2013-as programozási időszakban:

Benyújtott pályázatok igénye / támogatási szerződések összege	(%)
KEOP-7. Projekt előkészítés	1 667,29
KEOP-1. Egészséges tiszta települések	1 224,53
KÖZOP-2. Az ország- és régióközpontok nemzetközi vasúti és vízi elérhetőségének javítása	579,87
KEOP-5. Hatékony energiafelhasználás	397,17
KEOP-2. Vizeink jó kezelése	295,72
TÁMOP-3. Minőségi oktatás és hozzáférés biztosítása mindenkinek	267,26
KEOP-6. Fenntartható életmód és fogyasztás	228,34
KÖZOP-4. Közlekedési módok összekapcsolása, gazdasági központok intermodalitásának és közlekedési infrastruktúrájának fejlesztése	203,79
TÁMOP-6. Egészségmegőrzés és egészségügyi humánerőforrás fejlesztés	189,91
TÁMOP-2. Alkalmazkodó képesség javítása	158,71
KMOP-1.: A tudáslapú gazdaság innováció és vállalkozás orientált fejlesztése	158,44
EKOP 1. A közigazgatás és a közigazgatási szolgáltatások belső folyamatainak megújítása	148,72
KMOP-2. A versenyképesség keretfeltételeinek fejlesztése	146,62
KÖZOP-5. Városi, elővárosi közösségi közlekedés fejlesztése	143,21

A legmagasabb arányú túljelentkezés a környezetvédelmi és energetikai fejlesztések esetében mutatkozott, ahol több mint 3,5-szer nagyobb összegre nyújtottak be pályázatot, mint amekkora összeget később leszerződtek.

A KEOP esetében kirívóan alacsony (30 % alatti) a támogatásban részesülő pályázatok száma is. Átlag feletti **túljelentkezés volt a közlekedési fejlesztések** esetében is, valamint az Elektronikus Közigazgatás OP-ban, és a KMOP-ban is.

Az OP-k prioritás szintjét figyelembe véve a környezetvédelmi és energetikai fejlesztések előkészítésére kiírt pályázat volt a legnépszerűbb fejlesztési terület, ahol több mint 16-szoros volt a túljelentkezés. A benyújtott támogatási igényeknek a lehetőségekhez képesti aránya alapján további környezetvédelmi, energiahatékonysági és közlekedési infrastrukturális területek voltak a legnépszerűbbek, valamint a TÁMOP keretében a minőségi oktatás és hozzáférés biztosítása prioritás is. Budapest 2008-ban elkészült IVS-ében 7 fejlesztési témát nevesített. Amennyiben a 2007-2013 között rendelkezésre álló EU-forrásokat még inkább a részletek irányába elmozdulva, az egyes OP-k prioritásai és intézkedései szintjein is vizsgáljuk, s ezeket **hozzárendeljük a főváros IVS-ében nevesített fejlesztési témakörökhöz**, akkor az alábbiakra jutunk:

Az IVS „Dinamikus gazdaság” témaköre keretében kitűzött középtávú célok alá rendelhető pályázatok esetében 6,6 ezer pályázatot nyújtottak be, melyek támogatási igénye összességében 25 %-kal haladta meg a később szerződéssel lekötött összeget. A legnépszerűbb fejlesztési igények ezen témakörben az alábbiak voltak (zárójelben feltüntetve a túljelentkezés mértéke):

- KMOP-1.5. Vállalkozásfejlesztési létesítmények infrastruktúra és szolgáltatásfejlesztése (236 %)
- KMOP-1.1. A K+F és innováció fejlesztése, s eredményeinek elterjesztése (193,9%)
- TÁMOP-4.1. A felsőoktatás minőségének javítása, az egész életen át tartó tanulással összhangban (192,9 %)
- KMOP-1.2. KKV fejlesztés, technológiai modernizáció ösztönzése (178,6%)
- KMOP-1.: A tudásalapú gazdaság innováció és vállalkozás orientált fejlesztése (158,4 %)
- KMOP-3.1. A turisztikai vonzerő fejlesztése (155,7 %)

A „Dinamikus gazdaság” esetében meg kell továbbá jegyezni, hogy a „KMOP-1.3. Pénzügyi eszközök” intézkedése esetében 2007-2013 között messze átlag alatti volt a túljelentkezés mértéke (a benyújtott pályázatok mindössze 5 %-kal igényeltek nagyobb forrást, mint amire végül támogatási szerződést lehetett kötni).

Az IVS „Közösség centrikus közlekedés” témaköre keretében kitűzött középtávú célok alá rendelhető pályázatok esetében 89 pályázatot nyújtottak be, me-

lyek támogatási igénye összességében 50 %-kal haladta meg a később szerződéssel lekötött összeget. A legnépszerűbb fejlesztési igények ezen témakörben az alábbiak voltak (zárójelben feltüntetve a túljelentkezés mértéke):

- KÖZOP-2. Az ország- és régióközpontok nemzetközi vasúti és vízi elérhetőségének javítása (579,8 %)
- KÖZOP-4. Közlekedési módok összekapcsolása, gazdasági központok intermodalitásának és közlekedési infrastruktúrájának fejlesztése (203,7 %)
- KMOP-2.3. A közösségi közlekedés működési feltételeinek javítása (201,3 %)
- KÖZOP-5. Városi, elővárosi közösségi közlekedés fejlesztése (143,2 %)

Az IVS „Vonzó városi környezet” témaköre keretében kitűzött középtávú célok alá rendelhető pályázatok esetében 68 pályázatot nyújtottak be, melyek támogatási igénye összességében 27,3 %-kal haladta meg a később szerződéssel lekötött összeget. A **legnépszerűbb fejlesztési igény** ezen témakörben az alábbi volt (zárójelben feltüntetve a túljelentkezés mértéke):

- KMOP-5.2. Települési központok fejlesztése az identitást erősítő funkciók előtérbe helyezésével (133,8 %)

Az IVS „Környezettudatos Budapest” témaköre keretében kitűzött középtávú célok alá rendelhető pályázatok esetében 596 pályázatot nyújtottak be, melyek támogatási igénye összességében 383 %-kal haladta meg a később szerződéssel lekötött összeget. A **legnépszerűbb fejlesztési igények** ezen témakörben az alábbiak voltak (zárójelben feltüntetve a túljelentkezés mértéke):

- KEOP-1. Egészséges tiszta települések (1224,5 %)
- KEOP-6.1. A fenntartható életmódot és az ehhez kapcsolódó viselkedésmintákat ösztönző kampányok (1089,1 %)
- KEOP-7.1. Projekt előkészítés: Egészséges tiszta települések (665,7 %)
- KEOP-5.1. Hatékony energiafelhasználás (490 %)
- KMOP-3.3. Környezetvédelmi szolgáltató rendszer fejlesztése (216,2%)
- KEOP-2. Vizeink jó kezelése (295,7 %)
- ezen belül: KEOP-2.2. Komplex vízgyűjtő fejlesztés (615,2 %)
- KEOP-7.6. Fenntartható életmód és fogyasztás intézkedés (228 %)
- KEOP-6.3. Környezetvédelmi célú informatikai fejlesztések a közigazgatásban (e-környezetvédelem) (203,2 %)
- KEOP-5.3. Épületenergetikai fejlesztések (187,8 %)

Az IVS „Gondoskodó Budapest” témaköre keretében kitűzött középtávú célok alá rendelhető pályázatok esetében 4,3ezer pályázatot nyújtottak be, melyek támogatási igénye összességében 29 %-kal haladta meg a később szerződéssel lekötött összeget. A **legnépszerűbb**

rűbb fejlesztési igények ezen témakörben az alábbiak voltak (zárójelben feltüntetve a túljelentkezés mértéke):

- TÁMOP-3.3. A halmozottan hátrányos helyzetű és a roma tanulók szegregációjának csökkentése, esélyegyenlőségük megteremtése a közoktatásban (447,4 %)
- KMOP-4.4. A társadalmi befogadást segítő infrastruktúra fejlesztése (299,7 %)
- TÁMOP-3.1. A kompetencia alapú oktatás elterjedésének támogatása (286,3 %)
- TÁMOP-6.1. Egészségfejlesztés és egészségtudatos magatartásra ösztönzés (221,3 %)
- TÁMOP-5.5. Helyi közösségek és a civil társadalom fejlesztése (201,7 %)
- TÁMOP-5.6. A társadalmi kohézió erősítése a foglalkoztatásba ágyazott képzés és a civil aktivitás segítségével (194,3 %)
- TÁMOP-1.3. Szociális gazdaság, innovatív és helyi foglalkoztatási kezdeményezések és megállapodások (188,4 %)
- TÁMOP-3.2. A közoktatási rendszer hatékonyságának javítása, újszerű megoldások és együttműködések kialakítása (168,3 %)
- TÁMOP-2. Alkalmazkodó képesség javítása (158,7 %)
- TÁMOP-3.4. Az eltérő oktatási igényű csoportok oktatásának és a sajátos nevelési igényű tanulók integrációjának támogatása, az interkulturális oktatás (157,1 %)
- TÁMOP-1.4. Szociális gazdaság, innovatív és helyi foglalkoztatási kezdeményezések és megállapodások (155,4 %)
- TÁMOP-6.2. Egészségügyi szerkezetátalakítást támogató humánerőforrás - és szolgáltatás fejlesztés (149,7 %)
- KMOP-4.1. A munkaerő piaci részvételt támogató infrastruktúra fejlesztése (149 %)

A „Partnerségben a régióval”, valamint a „Kulturális értékkeremtés” 2008-as IVS célokhoz OP prioritás, illetve intézkedés szintjén nem lehet információt hozzárendelni, ezek csak a projektek szintjén lennének értelmezhetőek.

Megjegyzendő továbbá, hogy **az ÁROP és EKOP intézkedések jelenős része, valamint egy – két KMOP-s intézkedés nem volt közvetlenül hozzárendelhető a főváros 2008-as IVS-ében nevesített 7 fejlesztési területéhez.** Ugyanakkor ezen területeken is volt jelentős túljelentkezés néhány intézkedés keretében:

- EKOP-1.A. A közigazgatási szolgáltatások elektronizálása (306,7 %)
- EKOP-2.A. Előkészítési tevékenységek támogatása: A közigazgatási szolgáltatásokhoz történő hozzáférést támogatása (szolgáltatások eljuttatása az ügyfelekhez) (311,5 %)
- EKOP-2.2. Központi elektronikus hálózati és biztonsági infrastruktúra továbbfejlesztése (197,4 %)
- KMOP-4.6. Közoktatási intézmények infrastruktúrára fejlesztése (528,2 %).

FEJLESZTÉSI KIHÍVÁSOK

- Intézmény- és eszközrendszer fejlesztése a város- és területfejlesztéshez kapcsolódóan;
- Vagyongazdálkodási stratégia végrehajtása;
- Kötelező foglalkoztatáshoz kapcsolódó feladatok ellátása (esélyegyenlőségi program, hajléktalanok, közfoglalkoztatás, stb.);
- Helyi gazdaság támogatása a beszállítói klaszterekkel – fővárosi és főváros térségi foglalkoztatás közvetett támogatása;
- Önkormányzati bérletgazdálkodás rendszerének fejlesztése;
- Átfogó, integrált energetikai és klímastratégia kialakítása.

SWOT

ERŐSSÉGEK	GYENGESÉGEK
<ul style="list-style-type: none"> Vagyongazdálkodási stratégia és megkezdett végrehajtás (dinamikus modell); vállalkozásfejlesztési közszolgáltató szervezet (BVK); megújuló stratégiai dokumentumok (SEAP, Környezeti Program, lakásstratégia); kiemelkedő forrásabszorpciós képesség az EU 2007-2013-as időszakban meghirdetett támogatási konstrukciói vonatkozásában. 	<ul style="list-style-type: none"> Átlátható, naprakész információs rendszer hiánya a Fővároshoz tartozó vagyonelemekről; erős költségvetési kötöttségek; hiányzó intézményi/szervezeti egységek, funkciók a városfejlesztés és területfejlesztés terén; forrásbevonás nehézsége, a PPP konstrukciók rossz tapasztalatai; egyes adónemek esetében csökkenő fővárosi bevételek; átlátható, további forrásbevonásra is alkalmas városfejlesztési alapok hiánya; a fővárosi bérlakás állomány volumene, aránya a fővárosi lakáspiacon elenyésző; átfogó energetikai cselekvési terv 2009-ben készült.
LEHETŐSÉGEK	VESZÉLYEK
<ul style="list-style-type: none"> Kormányzati adósságtólvállalás, hitelképesség növekedése; Fővárosi Községi Közlekedés kormányzati támogatása (többszörforrás); helyi adókra kivetésére vonatkozó jogszabályok (pl. ingatlanadó). 	<ul style="list-style-type: none"> További kormányzati szigorítás a helyi önkormányzatok költségvetését és finanszírozását illetően; helyi adókat is érintő jogszabályi változások; értékesíthető ingatlanportfólió nagy része a keresleti oldal gyengesége vagy az elfogadhatatlanul alacsony piaci árak mellett tartósan növeli a fenn tartással járó kiadásokat; EU források csökkenése, városfejlesztés fenntartható finanszírozási hátterének kialakítását támogató politikai döntések hiánya.

1 Forrás: ÁTTEKINTÉS A FŐVÁROSI ÖNKORMÁNYZAT 1991 ÉS 2010 KÖZÖTTI GAZDÁLKODÁSÁRÓL Budapest, 2010 Budapest Főváros Önkormányzata Főpolgármesteri Hivatal, Költségvetési Tervezési Ügyosztály (továbbiakban: ÁTTEKINTÉS)

2 Forrás: ÁTTEKINTÉS

3 ALAPVETÉSEK A Főváros fejlesztésének és gazdálkodásának stabilizálása és reformkon koncepciója a 2011-2014. választási ciklusra (Gazdasági Program)

4 Forrás: ÁTTEKINTÉS

5 Megjegyzés: év végi adatok, milliárd forintban, a ténylegesen felvett és még nem törlesztett devizahitel év végi OTP banki középárfolyamon számított értéken szerepel. A világbanki csatornafejlesztési hitel adósságszolgálati kötelezettségek teljesítéséhez szükséges összeget a Csatornázási Művek Zrt. pénztáradással biztosítja.

6 2012 – 2020 Budapest, 2012. szeptember irányvonalai alapján

7 Budapest Főváros Önkormányzatának Budapest Főváros Önkormányzatának középtávú Vagyongazdálkodási terve 2013-2016

8 A Fővárosi Önkormányzat tulajdonában levő lakásokkal történő gazdálkodás stratégiai terve 2013-2016. alapján

9 Budapest Környezeti Állapotértékelése 2012. a „Fővárosi önkormányzat tulajdonában álló idős otthonok létesítmények energiafelhasználásának elemzés” MMK, 2013 és Budapest Főváros Fenntartható Energia Akció Programja (SEAP) alapján

I. 8. TÁJI, TERMÉSZETI ADOTTSÁGOK ÉS ZÖLDFELÜLETI RENDSZEREK

A főváros legjellegzetesebb táji-morfológiai adottsága a Budai-hegység, a Duna-völgy és a Pesti-síkság együttese, amely meghatározza Budapest méltán világhírű panorámáját. A települést az észak-déli irányú Duna két alapvetően eltérő részre osztja. A város morfológiáját változatossá teszik a hegyvidéki területek, valamint a kisvízfolyások völgyei, amelyek determinálják a településszerkezetet, illetve a természetes adottságokhoz arányosan illeszkedő városépítést. A város több természetes magaslattal, kilátóponttal rendelkezik.

TERMÉSZETI ADOTTSÁGOK, TÁJHASZNÁLAT

Budapest tájtypusát tekintve települési (urbánus) táj, ennél fogva az emberi beavatkozás és az épített elemek vannak túlsúlyban.

Konfliktusként jelentkeznek azok a jelentős tájalakító elemek, amelyek befolyásolják, vagy veszélyeztetik a meglévő értékek fennmaradását, újak létrehozását. Kezelést igénylő tényezők az alábbiak:

- Beépített területek terjeszkedése tájképi, ökológiai szempontból értékes illetve érzékeny területeken – egykori zártkerti területeken lakófunkció megjelenése mind tájképi, mind funkcionális szempontból konfliktust hordoz, városkörnyéki mezőgazdasági területeken megvalósuló fejlesztések hatására tájszerkezete átalakul, a termőföldek nagysága csökken, miközben a barnamezős területek rehabilitációja elodázódik.
- Felhagyott iparterületek, barnamezők, hulladéklerakók – zavaró tájalkotó elemként, tájsebként jelentkeznek a felhagyott hulladéklerakók és bányaudvarok, amelyek rendezése nyomán új, többnyire rekreációs funkciót kaphatnak.
- Különböző infrastruktúra létesítmények fragmentáló-izoláló hatása – jelentősebb útvonalak, egybefüggő, átjárhatatlan területek a térségi zöldfelületi kapcsolatokat kedvezőtlenül befolyásolják.

VÉDETT, VÉDENDŐ TÁJI-, TERMÉSZETI ÉRTÉKEK, TERÜLETEK

Budapest változatos természeti értékekkel bír, tájképi karakterét alapvetően a várost kettészelő Duna, a várost körülölelő hegyek és dombok határozzák meg. A fővárosban és térségében található élőhelyek, a nagyvárosi terjeszkedés ellenére is fajgazdagok maradtak, biodiverzitásuk magas, több reliktum fajt és ritkaságot rejtenek magukban. A város területének mintegy 6 %-a külön jogszabályban foglalt védettség alá tartozik.

A természetvédelmi oltalom alatt álló értékeket kiegészíti (és részben átfedi) az Országos Területrendezési Tervben (OTRt) meghatározott, területrendezés eszközeivel szabályozott Országos Ökológiai Hálózat övezete. A hálózat magterületből, pufferterületből és ökológiai folyosóból áll.

A ZÖLDFELÜLETI RENDSZER ELEMEI

A településszerkezetet átszövő, tagoló városi szabadterek rendszere foglalja magába a területi és lineáris zöldfelületi elemeket. Ez a hálózat különböző jellegű és funkciójú, változatos zöldfelületi elemekből épül fel.

A közparkok, közkertek és turisztikai rendeltetésű erdőterületek rekreációs szempontból meghatározóak, ezek alkotják a zöldhálózatot, amelynek elemei korlátlan közhasználatúakkal bírnak. A közhasználatú zöldfelületek mellett a közhasználat elől elzárt, vagy korlátozott közhasználatú területek zöldfelülete szintén fontos strukturális alkotórész. A fentiekén túlmenően a településen található többi zöldfelületi elem főként kondicionáló szerepet tölt be.

Zöldfelületi, ökológiai kapcsolatok



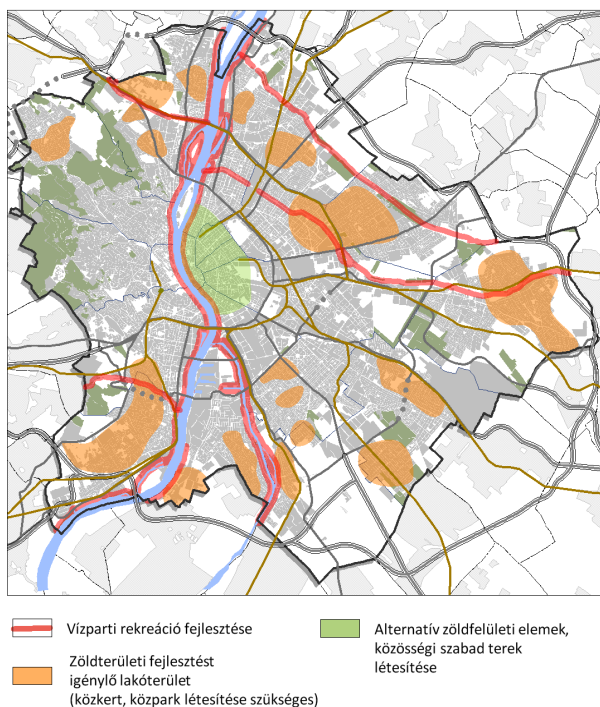
- | | |
|-------------------------------|-------------------|
| Meghatározó zöldfelületi elem | magterület |
| Vízfolyások, állóvizek | ökológiai folyosó |
| Vízparti rekreáció | pufferterület |
| Jelentős izoláló hatású út | |

Az alapvetően szigetes-gyűrűs zöldfelületi rendszer zónánként eltérő jelleget mutat, amely a településszerkezeti adottságok következtében zónánként eltérő:

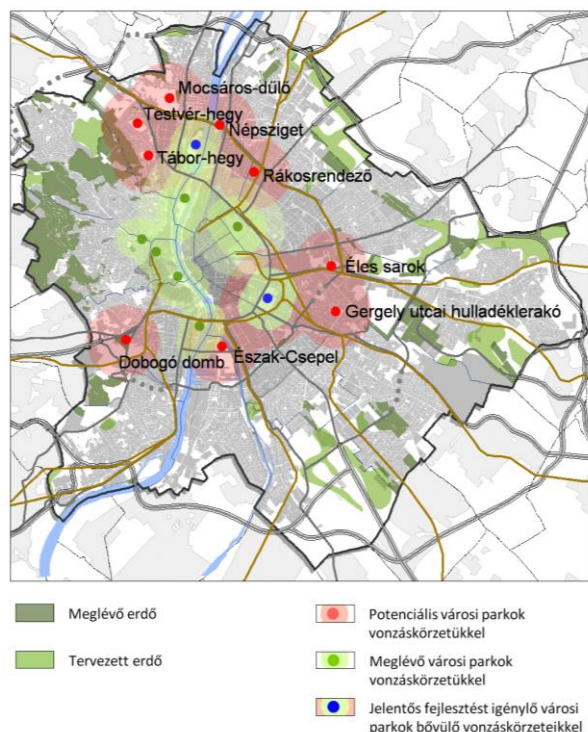
- belső zóna területén szigetes elrendeződésű
- belső és átmeneti zóna határán nagyterjedésű városi parkok sávós-gyűrűs elrendeződésben (Hungária gyűrűre felfűződve)
- elővárosi zónába beékelődő zöldfolyosók az agglomerációs térség zöldfelületeit kapcsolják össze a fővárosi zöldfelületekkel.

A városi parkok komplexitásukkal és területi kiterjedésükkel markánsan elkülönülnek a többi zöldfelületi elemtől.

Zöldfelületi fejlesztést igénylő területek



Zöldfelületi fejlesztési lehetőségek



A Hungária gyűrű menti nagyvárosi parkokban (60 ha feletti zöldterületek: pl. Városliget, Margitsziget) széleskörű közparki rekreációs funkciókon kívül különböző egyedi intézmények színesítik a kínálatot. Ugyanakkor ezeknél a parkoknál a túl intenzív használat (pl. az egymást érő rendezvények) miatt, még a rendszeres fenn-

tartási munkálatok mellett sem lehetne biztosítható a terület regenerálódása. A jelenlegi forráshiányos zöldfelület-gazdálkodás miatt azonban az elmaradt fenntartási és felújítási munkálatok tovább súlyosbítják a helyzetet, visszafordíthatatlan károkat okozva a városi parkok minőségében. Megállapítható, hogy a feladatellátáshoz biztosított finanszírozási források a technológiai optimum 40%-át érik csak el.

Az elodázott felújítási, revitalizációs munkálatok különösen a Városliget és a Népliget esetében okoz jelentős minőségi problémát. A Népliget esetében problémát jelent az alulhasznosítottság is, amely romló közbiztonságot és ezzel kapcsolatos negatív közvélekedést teremt.

A fenntartási munkálatok alulfinanszírozottsága a fasorok állapotában is tetten érhető. A technológiai optimumnak csak a kb. fele áll rendelkezésre a pénzügyi forrásoknál. Az elmaradt fasor-felújítási programok idővel jelentős problémákat fognak indukálni.

A közhasználatú zöldterületek (közparkok, közkertek) mellett a rekreációs zöldfelületek meghatározó elemei az erdőterületek is. Becslések szerint Budapest közigazgatási határán belül összesen mintegy 6000 ha erdőterület található, amelynek 2/3-a állami tulajdonú erdőterület (vagyonkezelője a Pilisi Parkerdő Zrt.). Az erdőterületek 94 %-a közjóléti erdőterület, ennél fogva ezek a területek a főváros lakosságának rekreációjában meghatározó szereppel bírnak (különösen a budai oldalon, a hegyvidéken található összefüggő erdőterületek szerepe a meghatározó).

A közcélú zöldfelületek mellett a biológiailag aktív felületek szempontjából meghatározóak a lazább beépítésű kis- és kertvárosi területek, illetve az intézménykertek. Kiemelendők a gazdag faállománnyal bíró hegyvidéki kertvárosias lakóterületek, valamint a külső pesti kerületek kiterjedt kertvárosai. A főváros területén számos olyan intézmény vagy városüzemeltetési terület található, melyek funkciójukból adódóan nagy zöldfelülettel bírnak.

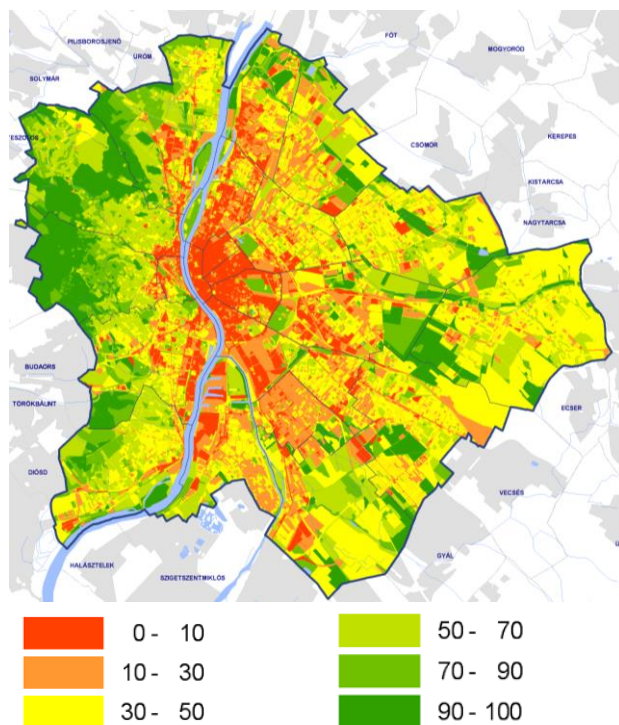
A ZÖLDFELÜLETI ELLÁTOTTSÁG

A zöldfelületi ellátottság egyik meghatározó indikátora a zöldfelületi intenzitás érték. A zöldfelületek közvetetten, illetve közvetlenül hatással vannak a városklímára, ezen belül is a levegő páratartalmára, hőháztartására (városi hőszigetekre), a talajvízháztartásra, a levegőminőségre és más környezeti tényezőkre. A zöldfelületi intenzitás vizsgálatához a Budapesti Corvinus Egyetem, Tájtervezési és Területfejlesztési Tanszék infravörös műholdfelvétel elemzésén alapuló kutatási eredményeiket használtuk fel.

A zöldfelületi intenzitás területi jellemzői mellett jellemző még ennek az időbeli alakulása is. 2005. és a legfrissebb (2010-es) adatok összehasonlításával megállapítható, hogy Budapest területén 1,5 % körüli zöldfelület-csökkenés mutatható ki a vizsgált öt évben,

amely az azt megelőző időszakhoz képest gyorsuló csökkenést jelent.

Zöldfelületi intenzitási érték (%)



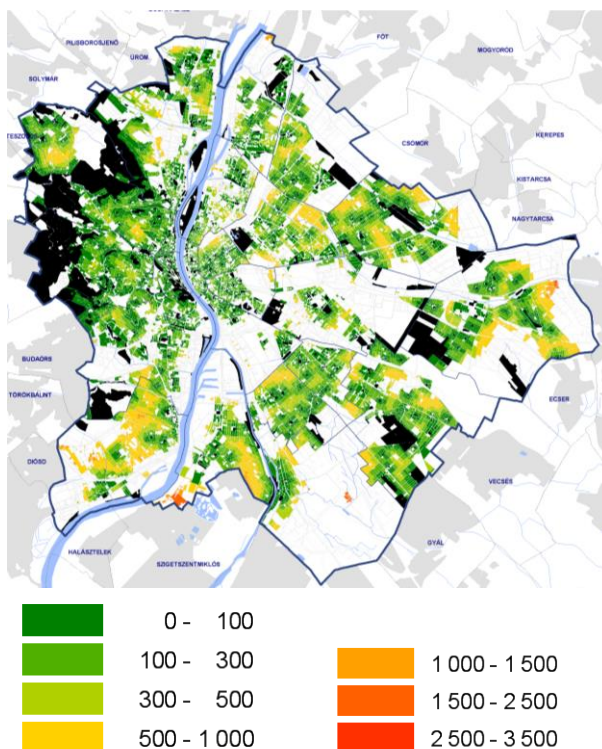
A zöldfelületek között kiemelten fontosak a közcélú zöldterületek. Budapesten az egy főre jutó zöldterületek (közparkok, közkertek) nagysága 5 m^2 , szemben az Egészségügyi Világszervezet (WHO) által ajánlott $9 \text{ m}^2/\text{fő}$ értékkel. Ugyanakkor az alacsony zöldterületi ellátottság mellett a különböző közparkok térbeli eloszlása is egyenetlen.

Az alacsony zöldterületi ellátottság, az elégtelen minőség, illetve a kor igényeit nem kielégítő funkciókínálat miatt a zöldterületek nem töltik be kondicionáló, rekreációs, pszichés-mentális szerepüket.

Az ellátottság típusában és mértékében jelentős különbségek mutatkoznak a városrészek között. A budai

és a külső pesti kerületekben átlagosan 1 km belül el lehet jutni a legközelebbi erdőbe.

Lakóterületek távolsága erdőterületektől, parkoktól (m)



A lakóterületek zöldterületektől való távolsága alapján jól ellátott (ahol az elérési távolság kisebb, mint 300 méter) térséget képeznek a budai és pesti belső kerületek. Ugyanakkor a belső kerületek helyzetét árnyalja, hogy a magas népsűrűség miatt, 1 főre kevés zöldterület áll rendelkezésre.

Az erdőterületekkel, illetve zöldterületekkel való ellátottság a valóságban kiegészíti egymást. Így szerencsésen alakul azon városrészek helyzete, amelyek ugyan közkertek, közparkok terén kevésbé ellátottak, viszont az erdőterületek szempontjából kiváló ellátottnak örvendenek.

SWOT

ERŐSSÉGEK	GYENGESÉGEK
<ul style="list-style-type: none"> A város kiemelkedő értékeit képezi földrajzi fekvése, a településképi látványértékek és a mindezeket feltáró kilátópontok; természeti oltalom alatt álló területek gazdagsága; a budai erdőterületek, mint komplex élőhelyek és táji léptékű látványelemek jelentős értéket képviselnek; a dunai szigetek ökológiai, vizuális, rekreációs és kultúrtörténeti jelentőséggel bírnak; nagyvárosi parkjaink (Városliget, Margitsziget) egyedülálló kultúrtörténeti hagyományokkal rendelkeznek, rekreációs kínálatuk szerteágazó; egyedi táji és természeti adottságok, történelmi és építészeti örökség, világörökségi területek. 	<ul style="list-style-type: none"> Az egy főre jutó zöld- és erdőterületek nagysága elmarad a nemzetközi ajánlástól; a zöldterületek mind minőségi, mind területi megoszlás tekintetében jelentős egyenlőtlenségeket mutatnak; beépített területek „zöldmezős” terjeszkedése a jelentős belső tartalékok ellenére, a barnamezős területek, felhagyott hulladéklerakók kármentesítése és rehabilitációja (rekultivációja) helyett; a város szélén még jelentős kiterjedésű „zöld ékek” fokozatosan elkeskenyednek a belső város-mag irányába, így az ökológiai hálózati kapcsolat megszakad; vízparti területek rekreációs szempontból kihasználatlanok, helyenként pedig túlépítettek, a Duna-part megközelítése sok helyütt nehézkes; a Duna adottságainak nem megfelelő kiaknázása; a városi nagyparkok közül a Margitsziget és a Városliget jelentősen túlterhelt, a Népliget alulhasznosított illetve kiépítetlen; a közterületeken közmű és közlekedési szempontok elsőbbsége a zöldfelületek és fasorok kialakíthatóságával szemben.
LEHETŐSÉGEK	VESZÉLYEK
<ul style="list-style-type: none"> A Duna menti területek komplex fejlesztése; alulhasznosított területek fejlesztési potenciálja; egészségtudatosság növekedésével erősödik a társadalom szabadterületi rekreációs igénye. 	<ul style="list-style-type: none"> Zöldfelületek védelme kevésbé biztosítható; további zöldmezős beruházások ösztönzése; forráshiány miatt az értékek pusztulása; további beruházásokkal/ kínálati elemek fejlesztésével a nagyparkok terhelésének további növelése; kisvízfolyások és Duna melletti területek fejlesztésének összehangolása a sok érdekelt jelenléte miatt nem koordinálható sikeresen.

FEJLESZTÉSI KIHÍVÁSOK

- A gazdasági válság miatt a zöldfelületi, környezetrendezési fejlesztések (néhány kivételtől eltekintve) hátrányba kerültek az egyéb, fontosabbnak ítélt, vagy elkerülhetetlenül szükséges beavatkozások mellett;
- A környezettudatos szemlélet még mindig nem eléggé elterjedt, vagy csak látszólagosan valósul meg, így zöldfelületek növekedését eredményező beruházások nem kapnak kellő hangsúlyt;
- A Duna menti területek tervezett fejlesztése során a táji, zöldfelületi szempontok érvényesítése kiemelt szerepet kell, hogy kapjon;
- Természetvédelem szempontjainak és gazdasági rekreációs hasznosítás szempontjainak összeegyeztetése – jelen idejű és klasszikus fenntarthatósági szempontok (pl. Normafa);
- Az újfajta rekreációs igényeknek való megfelelés (pl. közösségi kertek, extrém sportok, fesztivál helyszínek).

I. 9. ÉPÍTETT KÖRNYEZET

A főváros egyedülálló topográfiai adottsága meghatározza Budapest méltán világhírű panorámáját. A változatos morfológiai viszonyok a város-szerkezetet jelentősen determinálják. A város nyugati kiterjedését a hegyvidék, észak-déli tengelyét pedig a Duna vonala határozza meg. A folyam a mai napig csak kevés helyen átjárható, így mind morfológiailag, mind működésében kettévágja a várostestet és két alapvetően eltérő részre osztja.

VÁROSSZERKEZETI SAJÁTOSSÁGOK

Budapest sajátos és egyedülálló épített környezetét, a város jelenlegi szerkezetét a vonalas infrastrukturális elemek nagyban meghatározzák.

Budapest közlekedésének fejlődése a főváros mai térképére vetítve



A VÁROSSZERKEZET KONFLIKTUSAI, PROBLÉMÁI

A II. világháború után a korábbi integrált és komplex városfejlesztési szemléletet – politikai és gazdasági okokból – terület- és mennyiségorientált szemlélet váltotta fel: a környező települések integrációját a háború után a politikai központosítás, a szocialista nagyváros megteremtésnek igénye is segítette, így jött létre 1950-ben a mai Nagy-Budapest.

A város növekedésébe való hirtelen és aránytalan mesterséges beavatkozás összességében alacsony szintterületsűrűségű, egyenlőtlenül eloszló várostestet eredményezett, negatív következményei máig érvényesülnek.

A korábbi, kompakt belső várostest a századelő közlekedésére méretezett. A körülötte létrejövő, nagyméretű, a szocialista erőltetett iparosításnak teret adó

átmeneti zóna és az eredetileg önálló környező települések külterületeinek felparcellázásával alacsony intenzitással beépülő elővárosi zóna aránytalanul nagy területre terül szét. Ez az egyenlőtlen szerkezet és a szintterületsűrűségek szélsőséges különbségei a belső területek közlekedési túlterheltségéhez, a külső területek tömegközlekedéssel alacsony hatékonyságú feltárhatóságához vezetett. Mindezt súlyosbítja az elővárosokból érkező átmenő forgalom viszonylag nagy távolságai miatti megoldatlansága.

Az 1960-80-as években a lakótelepépítési lendületben a város központi részeinek nagyarányú fizikai romlása indult el. A döntően a metróépítéshez kapcsolódó kisebb városmegújító beavatkozások a romlást nem tudták sem megállítani, sem ellensúlyozni. A tömeges lakásépítés a társadalmi és gazdasági nehézségek miatt lassult, majd egészen leállt, jóllehet addigra Budapest külső kerületeinek nagy részében a lakótelepek városképileg dominánssá váltak, néhány helyen pedig a belső városrészekig nyomultak be a panelépületek (Józsefváros, Angyalföld).

Nehezen visszafordítható helyzetet eredményezett a motorizáció korlátlan, lineáris növekedését tényként kezelő városfejlesztési attitűd, mely a közterületek funkciójából csak a közlekedést tartotta fejlesztendőnek. Ez a szemlélet a belső városrészek főútvonalait gyakorlatilag teljes egészében az autóközlekedés számára rendezte be, az érintett utak, útvonalak egyéb funkciói sorvadásba kezdtek (Kossuth Lajos utca).

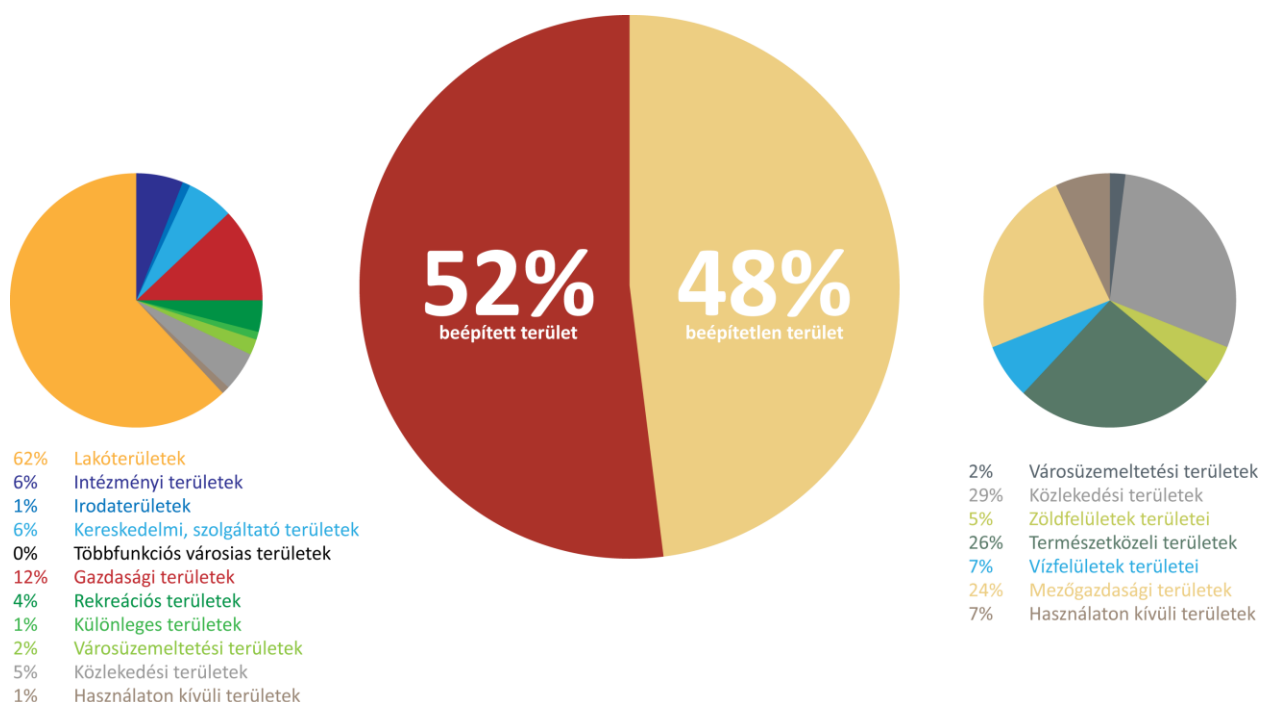
A csatlakozó közúti műtárgyak építésével a későbbi korok is kényszerpályára kerültek, egy-egy kapacitív műtárgy előnytelen hálózati helyzete dacára is a közúthálózat mozdíthatatlan eleme marad (Erzsébet-híd). A piaci szemlélet előretörésével a közlekedési hálózat kiépítésének korlátai is láthatóvá váltak, a fejlesztések e téren is leálltak.

Az 1980-as években indult meg és a rendszerváltás után erősödött fel az a gazdasági szerkezetváltás, mely a termelő, s főleg a nehézipart érintő iparterületek eredeti gazdasági profiljának megszűnéséhez, és a területek átstrukturálódásához vezetett, mely folyamata mai napig térszerkezeti problémákat okoz.

A gazdasági átalakítás szándékának koncepcionális hiányosságai, a folyamatok kontrolljának hiánya strukturális problémákat és jellemzően versenyképtelen gazdasági környezetet eredményezett. Az átmenetileg irányíthatatlanná vált folyamatokra a munkaerő- és a

lakáspiac viszonylag gyorsan reagált: a szuburbanizáció jelentős méreteket öltött, Budapest lakónépessége becsülhetően 2-300 ezerrel csökkent. E folyamatok rontották a város működésének hatékonyságát, a közpénzből végrehatott beruházások szétforgácsolódtak, nőttek az alapellátás költségei, általánosan csökkent az élettér minősége a város és az agglomeráció területén egyaránt.

Az új évezred elején Budapest kettős helyzetben találja magát: a folyamatok felismerése, analizálása alapján lehetséges a problémákat a helyükön kezelő szabályozás kidolgozása, ugyanakkor az intézményrendszer felépítése csak korlátozottan teszi lehetővé a hatékony, a rendelkezésre álló kapacitásokat a megfelelő cél érdekében mozgósító beavatkozásokat.



TERÜLETFELHASZNÁLÁS JELLEMZŐI

Budapest 525,12 km² területen helyezkedik el, a terület 52 %-át a jelenleg beépített telkek teszik ki, 48 %-a beépítetlen. A hatályos TSZT alapján ez az arány távlatban akár 59% - 41% is lehetne. Ez azt jelenti, hogy a hatályos terv alapján a jelenleg még nem beépített területek rovására 3 675 ha terület újonnan beépíthető.

Beépítésre szánt és beépítésre nem szánt területek

A beépített területek zömét a lakóterületek (62%), ezt követően a gazdasági területek (12%) teszik ki, minden más területhasználat 6% alatti arányt képvisel.

A beépítetlen területek közül a mezőgazdasági terület, az erdők és a közlekedési területek hasonló arányban fordulnak elő. Mivel a közlekedési területek műszaki szempontból igénybe vett területek, a város szabad területeinek aránya a teljes területhez képest összesen csak 32%.

A város területhasználata folyamatos változáson megy keresztül. Kétféle folyamat különböztethető meg:

- a városszélek mentén új területek igénybevételevel terjeszkedett a város,

- a kialakult városszerkezetben történt átépülések jellemzően a barnamezős területeken eredményeztek új területhasználatot.

Funkció vizsgálat

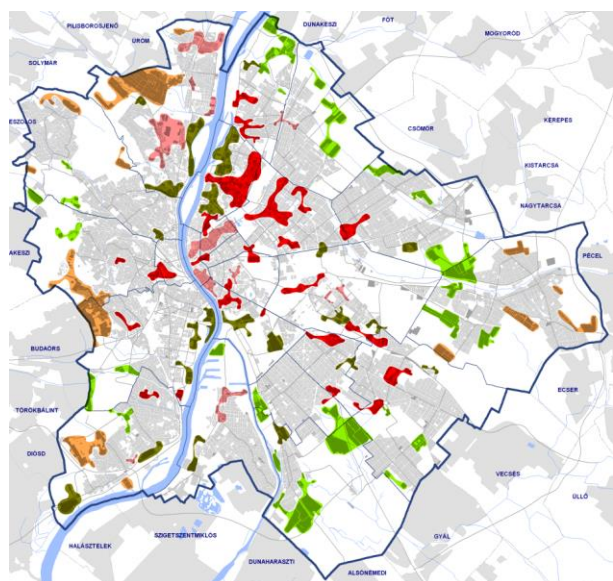
A város történeti kialakulása és morfológiája a beépített és szabad területeinek arányaiban is tükröződik.

A beépített területek legnagyobb aránya a belső és az átmeneti zónát jellemzi, azonban ennek belső tagolásában jelentős eltérés mutatkozik: a belső területeken inkább a lakó és intézményi funkció, míg az átmenetiben a gazdasági van jelen.

Az elővárosi és a hegyvidéki zóna az, ahol arányaiban is jelentős a be nem épített területek mérete, ezt a sorban a Duna menti zóna követi.

A **lakóterületek** legnagyobb arányban a belső és a hegyvidéki és az elővárosi zónát jellemzi. A zónák területe és népsűrűsége azonban nagyon eltérő, ami szintén történeti okokra vezethető vissza és összefüggést mutat a jellemző beépítéssel is.

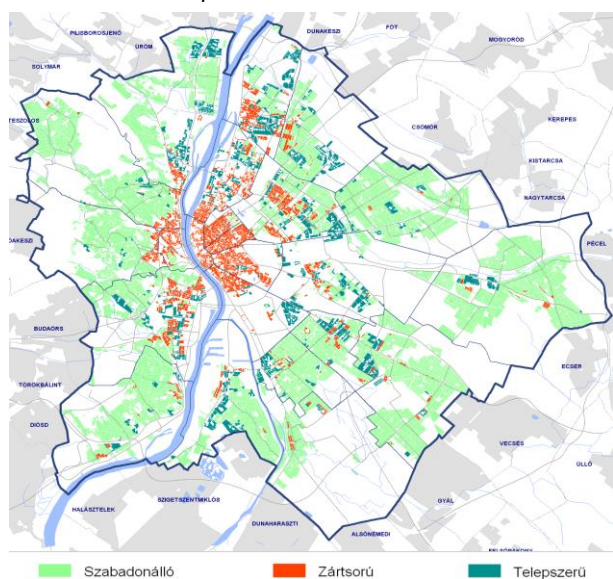
Jelentős átalakulások a városszövetben 1990 után



- Lakófunkcióként átépülő üdülőterületek
- Zöldmezős fejlesztések
- Barnamezőn lezajlott jelentős funkcióváltás
- Kialakult városszerkezeten belül lezajlott jelentősebb átépülések

Méretében a legkisebb a belső zóna, ennek ellenére itt a legnagyobb a népsűrűség: átlagosan 151fő/ha. Az itt jellemző beépítés zártos, többszintes, nagyvárosi karakterű beépítés.

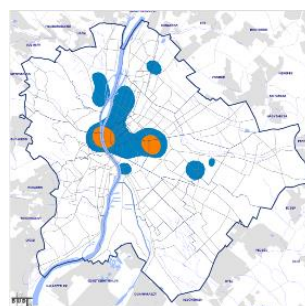
Lakóterületek beépítés módok szerinti eloszlása



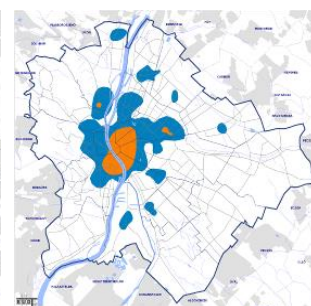
Számszerűen azonban az elővárosi zónában (712ezer lakos) több mint kétszer annyian laknak, mint a belső zónában (313ezer lakos), míg a hegyvidéki zónában a legalacsonyabb (158ezer lakos).

A népsűrűség ennek megfelelően a két külső zónában jóval alacsonyabb: a hegyvidéken 20fő/ha, az elővárosban pedig 24fő/ha. Ezekben jellemző a kertvárosi beépítés, telkes, családiház vagy kisebb társasház formában.

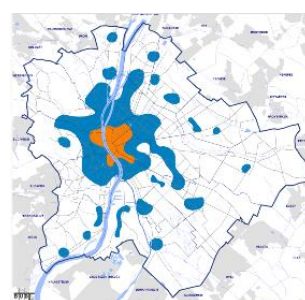
A közösségi célú, intézményi területek az alapellátásban szorosan a lakóterületekhez kapcsolódnak, mivel elérhetőségük a lakosok számára kiemelten fontos. Ezeknél a gyalogos távolságon belüli elhelyezkedés az ellátás minősége szempontjából fontos tényező (pl. bölcsőde, óvoda, általános iskola, időskorú ellátás).



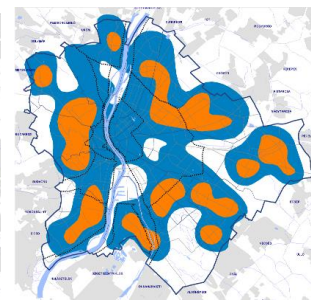
Fővárosi szerepkörű igazgatási funkciók



Fővárosi szerepkörű oktatási funkciók



Kulturális funkciók



Lakóterületek

A fővárosi szerepkörű és országos hatáskörű intézmény esetében is fontos szempont az elérhetőség, de itt már más közlekedési mód is szóba jöhet. Ezekben az esetekben nem jellemezhető az ellátottság, hanem a lakóterületektől való távolság és a több városrészből való megközelíthetőség, a központi helyzet lehet a kritérium. Budapesten belül ezek az intézmények általában a forgalmasabb és magasabb presztízsű helyszíneken, jellemzően városközpont térségben helyezkednek el.

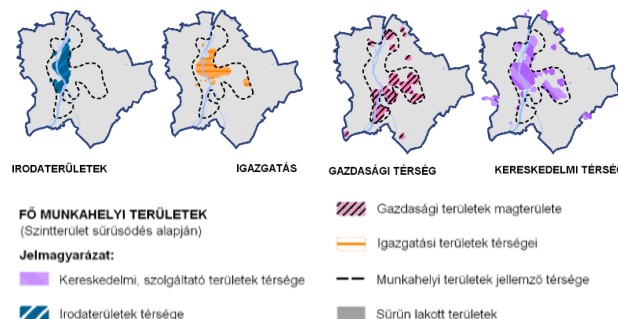
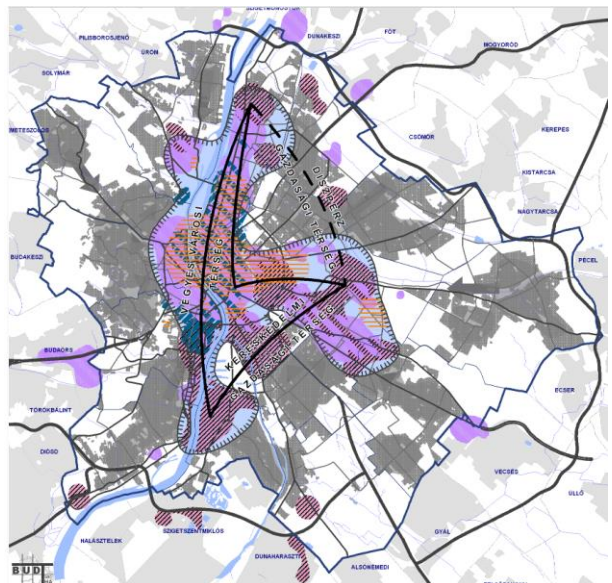
A főváros az ország közigazgatásának a központja, a helyi feladatok ellátására szakosodott intézmények mellett itt található az ország legfelső törvényhozásának helyszíne a parlament, a kormányzat csúcshintézményei, a minisztériumok, az országos hatáskörű hivatalok központjai is.

Míg területileg a lakófunkció a város beépített területein általánosan jelen van, csupán sűrűségük változó, addig a gazdasági területek meghatározott térségekbe tömörülnek. Elsősorban az átmeneti zónában találunk

gazdasági telephelyeket, az irodaterületek a belső, Dunához közelebb eső területeket részesítették előnyben.

A történelmi belváros mellett „irodatengely” alakult ki a Váci út mentén, ami elsősorban a 3-as metró üzembe helyezésének köszönhető. Hasonló tengely van kialakulóban a dél-budai területeken a volt barnamezős területek átalakításával, beépítésével.

Munkahelyi területek egymáshoz való viszonya



Az irodaterületek Budapest beépített területeinek 1,36 %-át foglalják el, amely 340 ha-t jelent. Legnagyobb részben irodafunkciót tartalmazó területek, ahol az épületek földszintjein a kereskedelem, szolgáltatás is előfordul. Budapesten a gazdasági ágazatok közül a munkavállalók 90 %-a szolgáltató szektorban dolgozik, az ezzel kapcsolatos munkahelyek nagy részét az irodaházak területén találjuk.

Az említett irodatengelyek és döntően a belső kerületekben koncentrálódó egyéb irodai funkciójú területek - Budapesten belüli elhelyezkedéséből adódóan is - közel 45 %-a a zártorúan beépített. A kizárólag kereskedelmi, szolgáltató funkciójú területek Budapest beépített területeinek 5,6%-át adják, amely 1403 ha-t jelent. E területek a rendszerváltást követően rohamosan fejlődtek. A kereskedelmi ellátásban nagy változás

hoztak az új bevásárlóközpontok, valamint az építészeti szempontból silány építészeti minőségű hiper- és szupermarketek, valamint szakáruházak.

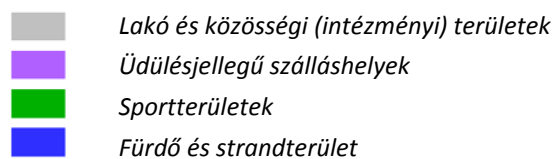
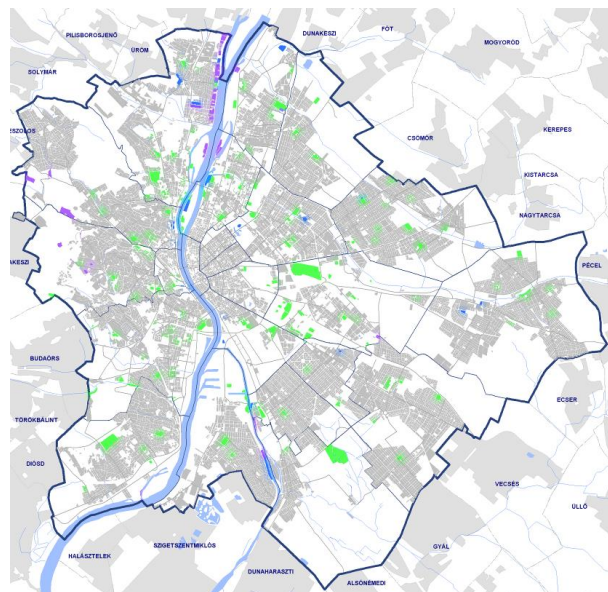
A kereskedelmi, szolgáltató egységek területei egész Budapest lakott területein megtalálhatóak. Természetesen a sűrűbben lakott területeken az ellátást biztosító létesítmények is sűrűbben jelennek meg.

Meghatározó a szabadonálló beépítési mód a területek 80 %-án. A belső kerületekben önálló egységeként (épületekként) ritkán jelennek meg (vásárcsarnok) a kereskedelem, szolgáltatás funkciói, jellemzően az épületek földszintjén találhatók.

A többfunkciós városias területek Budapest beépített területeinek 0,44 %-át foglalják el, amely 111 ha-t jelent. A városias területeken vannak olyan tömbök, ahol a vegyesen előforduló funkciók közül egyik sem dominál. A túlnyomórészt ellátó és kiszolgáló (pl. kereskedelem, szolgáltatás, vendéglátás, szálloda), iroda, valamint intézményi funkciók mellett, a lakó-funkció is jelen van. Ezek a területek a történelmi belvárosban és az ehhez csatlakozó területeken, valamint a kerületközpontokban találhatók.

Az előbbi területek a beépítési jellemzők minden szempontjából igen magas intenzitásúak. Bár területi-leg nem tűnik jelentősnek ez a területhasználat, mégis az ezeken a területeken található **funkcionális kevertség** adja a városi élettér pulzáló területeit.

Rekreációs területek Budapesten



A **rekreációs területek** Budapest beépített területeinek 3,52 %-át foglalják el, amely 882 ha-t jelent. A pihenés, szabadidő eltöltés létesítményei (üdülők, kempingek,

üdülőjellegű szálláshelyek, sportterületek, strandok és fürdők), az időszakos tartózkodást szolgáló területek. A rekreációs területek túlnyomó részét (74 %-át) a sportterületek alkotják, lényegesen kisebb arányban vannak a kemping- és üdülőjellegű szálláshelyek, illetve a strandok és fürdők területei.

A **beépítésre nem szánt területek** közé tartoznak a közlekedési és közműterületek, a zöldterületek (a városi parkok, közparkok, közkertek) az erdő- és mezőgazdasági területek, a vízgazdálkodás területei, a természet közeli területek (mocsár, nádas, sziklás terület) valamint a különleges területek, ahol a beépítés mértéke maximum 5% lehet.

Budapest nagy jelentőséggel bíró **vasúti létesítményei** önálló területfelhasználási egységként jelennek meg, ide tartoznak a belváros peremén elhelyezkedő nagy fejpályaudvarok, a Déli pályaudvar, a Keleti pályaudvar, és a Nyugati pályaudvar, valamint a külső területeken lévő, elsősorban személyforgalmi feladatokat ellátó két létesítmény is, a Kőbánya-Kispest és a Kelenföldi pályaudvar. A teherforgalmi létesítmények közül csak a Ferencvárosi rendező pályaudvar kerül ebbe a kategóriába.

A **zöldfelületek** a közhasználatú, a napi rekreációt biztosító területek (parkok, szabadtéri sportterület) és az

egyéb kondicionáló zöldfelületek tartoznak, amelyek a főváros területének 3 %-án találhatók.

A **városi parkok** komplexitásukkal és területi kiterjedésükkel markánsan elkülönülnek a többi zöldfelületi elemtől. A közparkok közé soroltuk mérettől függetlenül a lakossági rekreációt szolgáló közcélú zöldfelületeket. A szabadtéri sportterületek azokat a sportolási célú zöldfelületeket foglalják magukba, amelyek korlátozás nélkül szabadon látogathatók.

A természetközeli területekhez az erdők mellett a cserjés, gyepes, ligetes és/vagy víz közeli területek tartoznak, természetes vegetációval. A főváros területének 14 %-át teszik ki

A turisztikai erdők jellemzően a budai oldalon, a hegyvidéken található összefüggő felületet alkotnak, a pesti oldalon elsősorban a Szilas- és a Rákospatak völgyében, valamint Rákoshegy és Pestszentlőrinc határában találhatók. Területi eloszlásuk egyenetlen, 68 %-uk Budán található. A természetvédelmi területen található védett erdők területén jellemző terhelés az erdők üdülési, turisztikai igénybevétele. A védelmi erdők közül a védőerdők a zöldfelületi rendszert kondicionáló, de nem rekreációs területei. Területük kb. 800 hektár (a fővárosi erdőtervezett területek mintegy 15%-a), elsősorban dél-pesti mezőgazdasági térségben találhatók.

SWOT

ERŐSSÉGEK	GYENGESÉGEK
<ul style="list-style-type: none"> Az épített és táji környezet harmóniája, kiegyensúlyozott egyedi városkép; a város épített szöve, történelmi városnegyedének téri struktúrája; belső területeken és a kerületközpontokban változatos, vegyes funkciók; jelentős belső tartalékterület; az elővárosi zóna be nem épített területei a legtöbb helyen védik a várost a környező településekkel való összenövésről. 	<ul style="list-style-type: none"> Alacsony intenzitással beépülő, infrastrukturálisan nehezen ellátható elővárosi zóna; belső területek közlekedési túlterheltsége, az autók közlekedés dominanciája, egyéb funkciók elszorvadása, nem elegendő zöldfelület; túlterhelt főközpont, nem megfelelően differenciált központ-rendszer; elválasztó vonalas infrastruktúrák (utak, vasutak); barnamezős területek struktúrátlansága, átjárhatóságának megoldatlansága; a Duna és a város kapcsolata hiányos, part megközelítése nehézkes; a Duna adottságainak nem megfelelő kiaknázása, Duna menti sáv adottságaihoz képest kihasználatlan; a folyó átjárási keresztmetszetei mind az egyéni, mind a közösségi közlekedés szempontjából szűkek; elővárosi zóna közlekedési terheltsége az agglomeráció irányából érkező jelentős forgalom miatt.
LEHETŐSÉGEK	VESZÉLYEK
<ul style="list-style-type: none"> Rendkívüli fejlesztési potenciállal rendelkező nagy kiterjedésű, egybefüggő barnamezős és alulhasznosított területek, (városias funkciók); a Duna Stratégiával előtérbe kerülő Duna menti területek komplex fejlesztése. 	<ul style="list-style-type: none"> Beépített területek „zöldmezős” terjeszkedése a jelentős belső tartalékok ellenére; a belvárosi területek további sűrűsödése, a környezeti terhelések növekedése; belvárosban lakófunkciók visszaszorulása; szuburbanizációs folyamatok kontrolljának hiánya.

FEJLESZTÉSI KIHÍVÁSOK

- Meglévő alulhasznosított területek funkcióváltásának, megújulásának támogatása, „belső tartalékok” hasznosítása;
- Szerkezeti hiányok oldása a főközpont és fő tranzitútvonalak túlterheltségének oldására
- Belső városrészek főútvonalainak „humanizálása”, újrapozicionálása;
- Budapest egyedi karakterét, identitását meghatározó belső historikus városszövet megújítása;
- Együttműködés és jogszabályi eszközök a várostérségi kiegyensúlyozott kapcsolatok érdekében;
- Városi parkok és rekreációs területek hálózatos fejlesztése.

I. 10. BUDAPEST ÉPÍTETT ÉRTÉKEI

Budapest épített környezete sajátos és egyedülálló. A várostestben egymásra rétegződve találhatjuk meg a római kortól napjainkig a különböző történelmi korok lenyomatát. A helyi adottságokra reflektálva kialakult környezeti elemek markánsan elkülönülő városrészeket alkotnak. Budapest nemzetközi szinten kiemelkedő szecessziós és historikus stílusú épületállományán túl rengeteg egyéb értékkel büszkélkedik (fürdők, XX. századi épületek). Az épített környezet részét képező vonalas infrastrukturális elemek nagyban meghatározzák a város jelenlegi szerkezetét is.

AZ ÉPÍTETT ÉRTÉKEK ELHELYEZKEDÉSE

Budapest európai összehasonlításban statisztikailag nagyterületű város, fizikai megjelenésében azonban nagyméretű, újabb eredetű kertvárosokból és az általuk övezett, viszonylag kicsi városias központból áll. Ez a jellemzője az építészeti történeti értékek elhelyezkedését, mennyiségét és sokrétűségét is meghatározza. A budapesti épített környezet erőssége **a belső városrészek áttekinthetőségében, tervezettségében, városképi nagyvonalúságában rejlik**, az egyes egyedi építészeti emlékek döntően a XIX. század második feléből származnak.

Az építészeti értékek keletkezési idejük szerint széles időszakot ölelnek fel. A legkorábbi emlékek a római hódítás időszakából származnak és szigetszerű régészeti területek formájában jelennek meg elsősorban a budai oldalon. Ugyancsak régészeti jelentőségűek a népvándorlás-kori, valamint a budai Várhegy legkorábbi betelepülési időszakából származó maradványok.

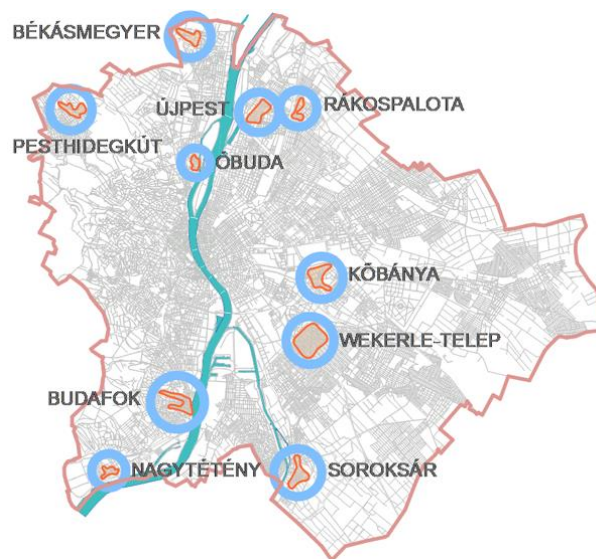
A középkori budai és pesti polgárvasos kevés eredeti állapotban megmaradt épülete műemléki védelem tárgya, de a döntően változatlan középkori városszerkezet egésze műemléki jelentőségű terület.

Budapest leggazdagabb építészeti öröksége a XIX. század második és a XX. század első feléből származik. A belvárosi barokk és klasszicizmus korának együttese, főként a pesti oldalon megfogytakoztak a század végén. A helyükbe lépő új, csaknem teljes egészében eklektikus stílusú épületek, épületegyüttesek a belvárosi városkép meghatározó elemei, melyet a jelentős szecessziós épületállomány tesz igazán különlegessé.

Budapest a **historizmus építészeti stílusegyüttesét**, azaz összességében a neoreneszánsz, a neobarokk, a neoromán és a neogót stílusokat (1860-1905) tekintve mintegy 12 km²-nyi egységesen historikus stílusú építészeti együttesével világviszonylatban az egyik legjelentősebb. Ennek a homogén historizáló építészeti együttesnek a főtengelye 2,2 km hosszú Andrásy út, amelynek 132 épülete közül csak 5 nem historizáló, 1938 és 1970 közötti. Ez egyedülálló világörökség, erre való tekintettel nyerte el az útvonal a Világörökség megtisztelő címet. A szecesszió és Bauhaus építészete, valamint a két világháború között virágzó modernista építészet nagyszámú építészeti emlékekkel gazdagította a várost.

Helyi, egyedi arculatot biztosító épített elemek

A hely történetéről, az épített környezet változásáról, elmúlt korok építészeti emlékeiről, és beépítési struktúrájáról tanúságot tevő helyek, vagy kiemelkedő jelentőségű építészeti emlék háttérét-pufferzónáját képező együttesek védendő építészeti környezetet alkotnak. Budapesten ezek az értékek jellemzően a **városmag, sűrűn, városiasan beépített területein és a külső kerületek kisvárosias, néhány esetben falusias, zárt településképpel rendelkező központjaiban** (Békásmegyertől Ófalu) találhatóak. Kiemelkedő városépítészeti és építészettörténeti jelentőségük miatt védettek az egy szándék nyomán, **egységes arculattal egy időben létrejött különböző célú építészeti együttesek** is. (Napraforgó utcai telep, Wekerle-telep)



Intenzív kisvárosias és falusias beépítési formák a városmag és központján kívül

Külön védelmet nem élveznek, de a városkép egyedi alakításában fontos szerepet játszanak egyes különlegesen **egységes (ipari) építészeti arculatot mutató útvonalak**, mint például a Váci út újpesti szakasza Tungsram-gyár és a Vízművek között, a Budafoki pincék a Duna-parti látványban, vagy Kőbánya központjának kialakítása a magasan elhelyezett vasútállomással.

A **lakótelep-építések** korai korszakából származó, a klasszikus városias struktúra figyelembevételével megvalósult beépítések (Pillangó utcai lakótelep) mára „beértek” és szintén a védendő építészeti környezetbe tartoznak. **Napjaink alkotásai** az építés viszonylag alacsony volumene, heterogenitása és területi szétszórtsága miatt még nem hoztak létre értékelhető építészeti együtteseket, legfeljebb elszigetelt kortárs építészeti művek halmazát. Ennek megítélése azonban későbbi korok feladata lesz. Különösen rossz a városépítészeti beavatkozások helyzete, az ilyen léptékű alkotások Budapestről teljességgel hiányoznak.

A sűrű beépítésű történeti városmagból, a volt város-árok vonalában húzódó lakó-, és az ezekhez csatlakozó városüzemeltetési, ipari, pályaudvari területekből, valamint a peremkerületek kertvárosias, gyakran falusias szövetéből összeálló településkép összességében és szükségképpen egyedi. Az egyedi településarculat Budapesten zárt sorú beépítésével elsősorban a városmagban érvényesül. A városmag nagyobb kiterjedésű, egységes építészeti együttesén kívül a külső területeken csak néhány központi helyen található sűrű, városias beépítés.

A TERÜLETI VÉDELEM ELEMEI

Az egyedi városkarakter, a megőrzött történetiség egyre nagyobb értéke az európai településeknek. A kulturális örökség jelentős szerepet játszik a lakosság magasabb életminőségének biztosításában, kedvezően befolyásolja a város megítélését, erősíti annak gazdasági pozícióját.

Világörökségi és világörökségi várományos területek

1972. november 16-án megszületett UNESCO Világörökség Egyezménye olyan egyedülálló jogi eszköz, amely globális felelősségvállalást tesz lehetővé a világ kulturális és természeti értékeinek védelme érdekében.

Az Országgyűlés 2011. évi LXXVII. Törvénye a világörökségről az alábbi védett területi kategóriákat határozza meg:

- világörökségi helyszín
- világörökségi helyszín védőövezete
- világörökségi várományos helyszín
- világörökségi várományos helyszín védőövezete

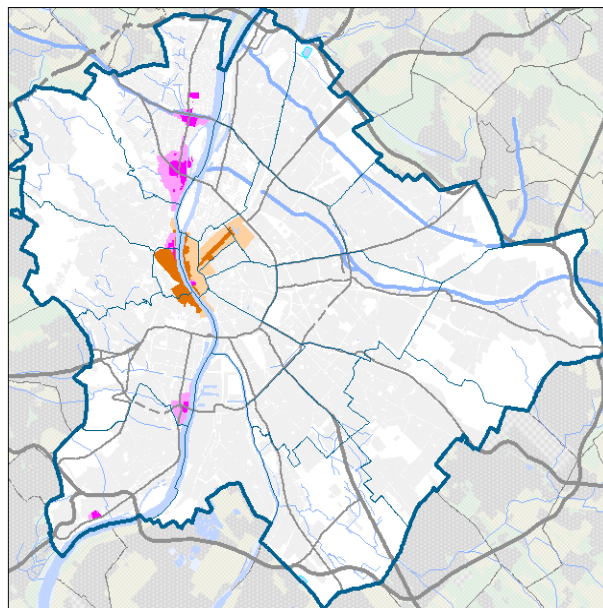
A **világörökségi védelmet** Budapesten először a Duna-part látképe és a Budai Várnegyed területe (1987), majd az Andrásy út (2002) kapta meg.

Világörökségi várományos területek:

- A római limes magyarországi szakasza, a Ripa Pannonica szigetszerűen elhelyezkedő erődmaradványai és vonala (Campona erőd, Contra Aquincum erődök, Aquincum katonai tábor és limes út, Aquincum katonai táborai és katonavárosa)

- Lechner Ödön építészete: az Iparművészeti Múzeum, a Postatakarékpénztár, az Állami Földtani Intézet és a Szent László Plébániatemplom
- A budai termálkarszt barlangrendszerei

A **világörökségi és világörökségi várományos területek védőövezete** a magterület és a világörökségi címmel járó feltételek és korlátozások által nem érintett területek konfliktusmentes illeszkedését hivatott biztosítani.



Világörökségi és világörökségi várományos területek elhelyezkedése

- Világörökségi helyszín területe
- Világörökségi helyszín védőövezetének területe
- Világörökségi várományos helyszín területe
- Világörökségi várományos helyszín védőövezetének területe

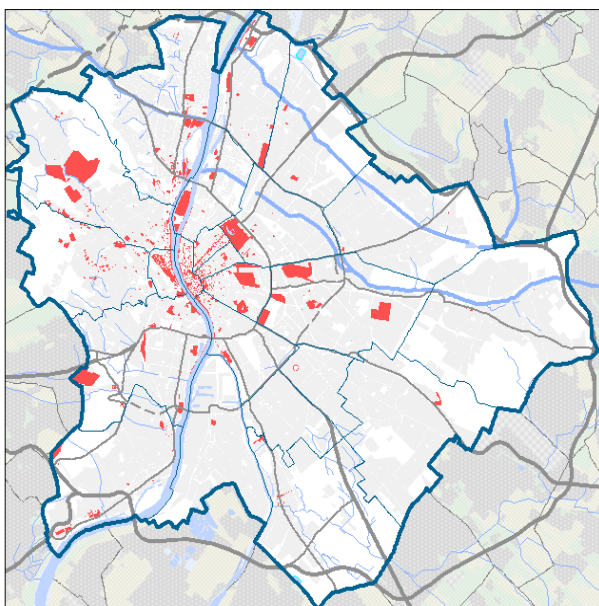
A világörökségi rang nem jelenti ugyanakkor a terület skanzenszerű kezelését, hiszen a város mindennapi használat szempontjából is kulcsfontosságú területeiről van szó, ahol a városlakók és használók igényei szerint az épített szövet és a kiszolgáló infrastruktúra továbbra is folyamatosan alakul.

Műemlék, műemlékegyüttes

„**Műemléki érték**” minden olyan építmény, kert, temető vagy temetkezési hely, terület (ezek maradványa), valamint azok rendeltetészerűen összetartozó együttese, rendszere, amely hazánk múltja és a közösségi hovatartozás-tudat szempontjából kiemelkedő jelentőségű történeti, művészeti, tudományos és műszaki emlék, alkotórészeivel, tartozékaival és berendezési tárgyaival együtt.

A műemléki védettség alatt álló elemek a belvárosban és az egykori történeti települések központjában, a mai városrészközpontokban koncentrálnak. A budai olda-

lon az I., II., III., XII. és XXII. kerületekben, a pesti oldalon az V., VI., VII. és VIII. kerületekben található a legtöbb műemlék. A közelmúltban nyilvánították műemlékké mindkét budapesti rakpartot.



Műemléki védelem alatt álló ingatlanok Budapesten

A műemléki védelem alatt álló ingatlanok között sok a rossz állapotban lévő, elhanyagolt épület, felújításuk, fenntartásuk biztosítása egyre sürgetőbb feladat. Az értékek védelme csak integrált szemlélettel és módszerek alkalmazásával, a védett egyedi érték és környezetének együtt kezelésével lehet eredményes.

A műemlékvédelem sajátos tárgyai: történeti kert, temető és temetkezési emlékhely

A kulturális örökség védelmének és a természeties/természetközeli, de ember alkotta környezet értékeinek kapcsolódási pontjai a történeti kertek, temetők és a temetkezési emlékhelyek.

Budapesten található **történeti kertek**: (a Forster Gyula Nemzeti Örökséggazdálkodási és Szolgáltatási Központ nyilvántartása szerint)

- Fűvészkert – Egyetemi Botanikus Kert
- Jókai és Steindl-villa kertje a Sváb-hegyen
- Margitsziget
- Schmidt-kastély kertje
- Orczy-kert – a későbbi Ludovika kertje
- Népliget
- Kisceli park

A budapesti, városszerkezetbe jól szervesült, nagyméretű **temetők** (Kerepesi, Farkasréti, Új Köztemető) a városi zöldfelületi hálózat értékes részei, vizsgálatuk csak városszerkezeti összefüggéseikkel együtt értelmezhető.

A **rákoskeresztúri Újköztemető** egy funkciójában és szerkezetében átalakuló várostérségben helyezkedik el, ahol a temető és a városhatár közötti területek is átértékelődnek, így a temető elérhetőségét a jelenlegi hely-

zettel ellentétben több irányból is biztosítani kell majd. Ez várhatóan kismértékben át fogja értékelní a temető közlekedési, épített és zöldfelületi rendszerét.

A **temetők és temetkezési emlékhelyek** egy része külön műemlékként is védett.

Műemléki területek: történeti táj, műemléki jelentőségű terület, műemléki környezet

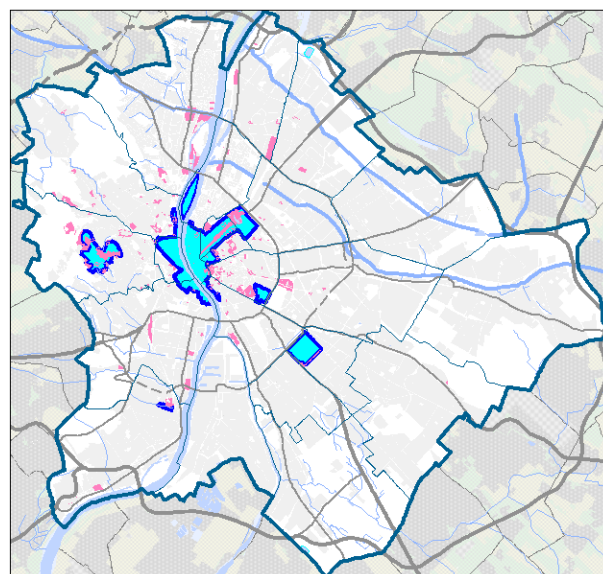
A kulturális örökségvédelemről szóló 2001. évi LXIV. törvény meghatározásában a műemléki területek:

- történeti táj
- műemléki jelentőségű terület
- műemléki környezet

Budapestet **történeti táji** lehatárolás nem érinti.

„Műemléki jelentőségű területként” műemléki védelemben részesül a település azon része, amelynek jellegzetes szerkezete, beépítésének módja, összképe, a tájjal való kapcsolata, terei és utcaképei, építményeinek együttese összefüggő rendszert alkotva történelmi jelentőségű és ezért műemléki védelemre érdemesnek nyilvánított.

A budapesti épített örökségének kiemelkedő jelentőségét nagy kiterjedésében fennmaradt, változatosságában gazdag, összességében mégis egységes épületállománya adja. A „műemléki jelentőségű terület” védelmi kategória célja, hogy az összefüggésekben rejlő értéket fogalmazza meg, az egyedileg nem védett, ám az egységes városkép szempontjából kiemelkedően fontos elemek védelmét biztosítja.



Műemléki jelentőségű terület
Műemléki környezet

Műemléki jelentőségű területek, műemléki környezet

Budapest esetében a következő műemléki jelentőségű területek találhatók:

- a Világörökségi védelem alatt álló terület
- a Margit-sziget

- a Sváb-hegy
- a Wekerle telep
- Ganz tisztviselőtelep

A kulturális örökségvédelemről szóló 2001. évi LXIV. törvény 39.§. (2) alapján **műemléki környezetnek** minősül „a védetté nyilvánított műemlék kormányrendeletben meghatározott környezete.”

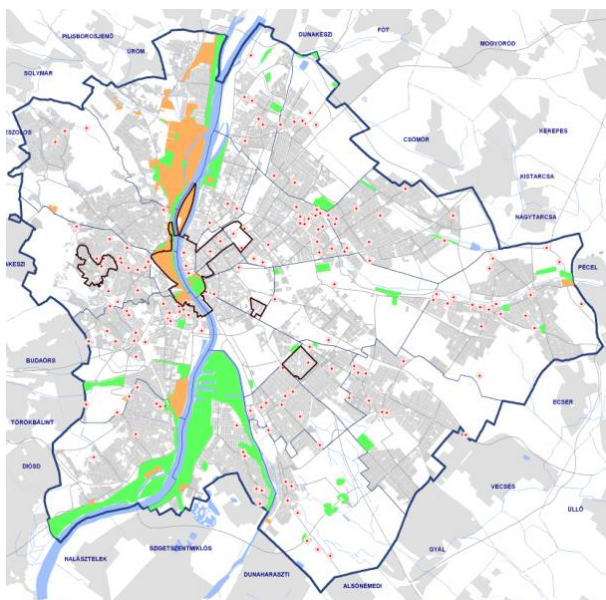
A 393/2012.(XII.20.) számú kormányrendelet meghatározta a műemléki környezetként kijelölhető telkeket és műemléki környezetnek minősítette továbbá a „*védetté nyilvánított műemlékkel vagy műemléki jelentőségű területtel közvetlenül határos telkek, a közterületrészek és a közterületrészekkel határos ingatlanok, valamint a védetté nyilvánításról szóló miniszteri rendeletben ettől eltérően kijelölt ingatlanok*” területét.

Budapest területén az alábbi nagyobb kiterjedésű műemléki környezetek találhatók:

- Andrássy út,
- Hősök tere,
- Nyugati pályaudvar
- Ludovika kertje
- Aquincum
- Óbudai Gázgyár
- Albertfalva Castrum
- Nagyvásártelep
- MÁV Északi Járműjavítója

Régészeti területek

A „**régészeti lelőhely**” az a földrajzilag körülhatárolható terület, amelyen a régészeti örökség elemei történeti összefüggéseikben megtalálhatók.



Régészeti lelőhelyek

- Műemléki jelentőségű területek
- Védetté nyilvánított régészeti lelőhelyek
- Nyilvántartott régészeti lelőhelyek

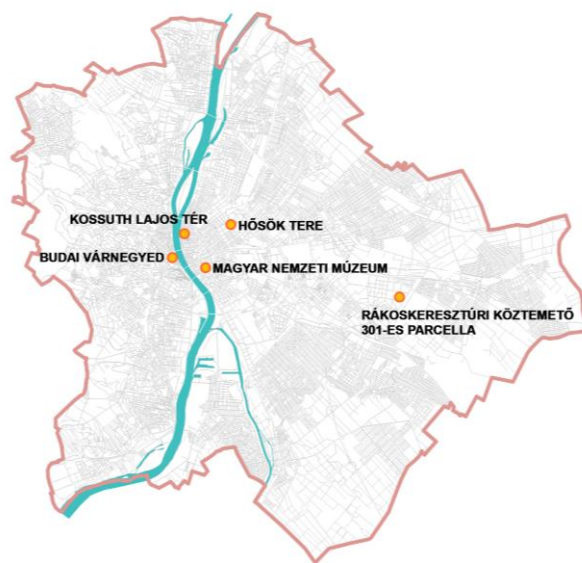
A régészeti lelőhelyek védelmük és kezelésük szempontjából az alábbi három kategóriába sorolhatók:

- Védett régészeti lelőhelyek
- Ismert és nyilvántartott régészeti lelőhelyek
- Régészeti érdekű területek

2001. évi LXIV. törvény 11. §-a alapján a *nyilvántartásba vett régészeti lelőhelyek* a törvény erejénél fogva általános régészeti védelem alatt állnak. Külön kategóriát alkotnak a **védetté nyilvánított régészeti lelőhelyek**, melyek esetében kiemelkedő történeti és kulturális jelentőségük okán külön miniszteri rendelet mondja ki a védetté nyilvánítás tényét.

A védett és nyilvántartott területek Budapesten többnyire a Duna alsó teraszain találhatók.

A már ismertté vált régészeti emlékek sorában a főváros területén a megőrzés, bemutatás lehetősége a műemléki megtartásra érdemes leletek esetében jöhet számításba. Különösen Óbuda és Buda területén sokadnak a konzervált, vagy visszatemetett, de bemutatásra váró emlékek. Kiemelt jelentőségű lehet a *Ripa Pannonica* világörökségi cím elnyerésére pályázó római limes-szakasz budapesti helyszíneinek fejlesztése.



A nemzeti emlékhelyek elhelyezkedése Budapest területén

Nemzeti és történelmi emlékhelyek

2012-ben a Magyar Országgyűlés bevezette a *nemzeti* és a *történelmi emlékhelyek* fogalmát. Összesen 11 nemzeti és 36 történelmi emlékhelyet jelölt.

A **nemzeti emlékhelyek** hazánk múltjában kiemelkedő szerepet játszottak, vagy valamely történelmi kor meghatározó színterei voltak, egyúttal a nemzet önazonosítása és a magyarság, vagy annak az itt élő nemzetiségekkel való összetartozása szempontjából kiemelkedő jelentőségűek.

A budapesti nemzeti emlékhelyek:

- Hősök tere
- Budai Várnegyed
- Kossuth Lajos tér
- Magyar Nemzeti Múzeum
- Rákoskeresztúri Új Köztemető 298., 300 és 301-es parcellája

Történelmi emlékhelynek minősülnek hazánk azon kiemelkedő jelentőségű épített vagy természeti helyszínei, amelyek nemzetünk, vagy valamely hazánkban élő nemzetiség történelmében meghatározó jelentőséggel bírnak, ahol az ország politikai vagy kulturális életét befolyásoló és ezért megemlékezésre alkalmas intézkedések történtek.

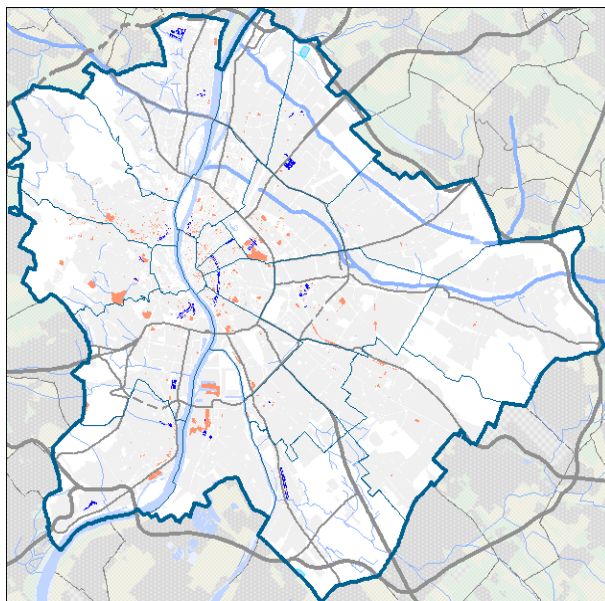
A budapesti történelmi emlékhelyek:

- V. kerület, Batthyány örökmécses
- VI. kerület, Terror Háza Múzeum
- VIII. kerület, Corvin köz

A HELYI VÉDELEM ELEMELI

Helyi védelem – Fővárosi és kerületi

A helyi védett épületek megőrzése a hagyományos, karakteres városkép megőrzése szempontjából kiemelkedő fontosságú.



Helyi jelentőségű védett épületek, épületegyüttesek elhelyezkedése

Jelmagyarázat:

- Helyi jelentőségű védett épület, építmény
- Helyi jelentőségű védett épületegyüttes

Budapest Főváros Önkormányzata Közgyűlése a 37/2013. (V.10.) Főv. Kgy. rendeletében határozza meg a helyi védelemmel kapcsolatos szabályokat. A rendelet célja Budapest városképe és történelme szempont-

jából meghatározó, műemléki védetség alatt nem álló építészeti örökségének védelme.

A rendelet új mellékletét a 69/2013. (IX.18) önkormányzati rendelettel fogadták el, amelyre a jogszabályok koherenciájának megteremtése miatt volt szükség. Műemléki jelentőségű területté nyilvántartott területen található épületegyüttesek és országos egyedi védelem alatt álló építmények helyi egyedi védetségé megszűnt.

A helyi építészeti örökség védelmére a **fővárosi kerületek önkormányzatai** is létrehozhatnak külön helyi védelmi rendszert. A kerületi és fővárosi jegyzék között található átfedések, a kettős védelem alatt álló épületek esetében megoldandó az értékvédelmi jogok és feladatok megosztása a főváros és a kerületek között

AZ ÉPÍTETT ÉRTÉKEK KONFLIKTUSAI, PROBLÉMÁI

A funkcióváltás konfliktusai

Az épületek felújítása állandó hasznosítás, felügyelet nélkül nem biztosíthatja az épületek hosszú távú védelmét, állaguk megóvását és fenntarthatóságát.

Az időben változó használat által megkövetelt téri rugalmasság azonban sok esetben nem összeegyeztethető a meglévő térstruktúra tehetetlenségével, merevségével, ami az épületek átalakítását nehezíti és állapotának további romlásához vezet (pl. Újpesti Vízműtelep, Szabolcs utcai kórház).

A funkcióváltó épületek egy részénél a **nagy átalakítási igények a területek egységes építészeti arculatát veszélyeztetik.** Ez a folyamat az átmeneti zóna nagy kiterjedésű, barnamezős területei esetén jelentkezik különösen. A beruházásokat ellehetetlenítő nagyobb területekre kiterjedő védelem helyett itt a védelem csak az épületegyüttesek egy-egy ikonikus elemére terjed ki, ami viszont az egységes városképi és építészeti megjelenést veszélyezteti.

Tovább nehezíti a helyzetet, hogy **az átalakulás elsősorban a kedvező városszerkezeti helyzetben lévő, jó közlekedéssel rendelkező, talajszennyezettséggel nem terhelt területeket érinti,** a kieső területeken található, infrastruktúrálan nem jól ellátott területek értékes épületállományuk ellenére nehezen hasznosíthatók.

Sok esetben a rendezetlen tulajdoni viszonyok alatt álló, illetve a több tulajdonos birtokában lévő ingatlanok felújítása, illetve funkcióváltása is nehézkes. (pl. Csepel Művek)

A belvárosi épületállomány állapotromlása

Budapest meghatározó, XIX. század második felében épült épületállományát rendre elkerülték a célzott programok és beavatkozások. A rendszerváltásig a figyelem a tömeges lakásépítésre terelődött, a **közel 110 éves épületek legnagyobb része megépülésük óta átfogó felújításon nem esett át.**

A II. világháborút követően állami tulajdonba került belvárosi épületállomány kezelésére néhány kiemelt műemlék felújításán, a háborús sérülések eltüntetésén és a Rákóczi út homlokzatainak felújításán túl érdemi beavatkozás nem történt. Egyre inkább teret nyert az a szemlélet, mely a lakhatást önerőből megoldandó feladatnak tekintette.

A rendszerváltás utáni privatizáció során számtalan tulajdonos kezébe került szétaprózódott lakóépület-állomány átfogó felújítása még inkább nehézkessé vált. A rossz állapotban lévő épületállomány többnyire alacsonyabb társadalmi státuszú lakossággal párosul, akik az önerőből történő felújításokat nem tudják elindítani.

A megújulásra váró, nagy területű, egyszerre előregedő épületállomány felújításához nincsenek meg a mozgósítandó anyagi eszközök.

A belső városrészek megújítására irányuló projektek hatása egyenetlen. A legátfogóbb rehabilitáció a ferencvárosi területeken jelenleg is zajlik: a SEM IX. összesített pénzügyi tranzakciókkal a megújítást követő értéknövekedést forgatja be a további felújítás finanszírozására. A fenntartható, piaci alapú folyamatokra alapozott akció a belsőbb területeken jelentős presztizsnövekedést – a külsőbb részekben azonban csak az általános színvonalromlás lassítására volt alkalmas, a folyamatot visszafordítani nem képes.

Az átfogó beruházások elmaradása és a megóvásra, megújításra fordítható csökkenő források Budapest értékes épületállományának folyamatos romlásához vezetnek.

A környezet megváltozott használata miatti konfliktusok

A belvárosi részek épületállományának rehabilitációja is sokszor csak funkcióváltással hozhat eredményeket. A napjainkban megfigyelhető folyamatok, a lakóterületek

irodává, szálláshellyé alakulása azonban kedvezőtlen hatással van a város működésére. **Az intenzívebb használatú funkciók megjelenése növelik a környezeti terhelést, a belváros forgalmát tovább terhelik.** A lakófunkció visszaszorulása veszélyezteti a vegyes funkciók jelenlétét a belvárosban, ami viszont a kompakt város fontos feltétele (Pl. nagy forgalom, környezeti terhelés –Kossuth Lajos u.).

A hagyományosan ismert Budapest-arculatot alkotó zártosú, városias és a szabadonálló beépítésű területek arányában az elmúlt másfél évszázadban kedvezőtlen arányeltolódás következett be, ennek következtében Budapest jellemezően alacsony beépítési intenzitású településsé vált. Ezen belül elsősorban a szabadonálló beépítésű területek mentek át fokozatosan hátrányos változáson. Itt sok esetben a környezeti minőség romlása a városszövetben a területhasználat átrendeződéséhez vezetett, a területek egyre inkább elvesztették egyedi arcukat.

Általánosságban megfigyelhető, hogy a zártosúan beépített területek a fizikai állapotromlás ellenére arcukat erősebben őrzik, ez a beépítési struktúra „ellenállóbbnak” mutatkozik a településképet károsító egyéni törekvésekkel szemben, külön védelem nélkül is.

A védelem rendszerének működési problémái

Az örökségvédelem finanszírozásának megoldatlanságán túl a védettség rendszere is sok esetben problémákat vet fel. A helyi védettség két szinten (fővárosi és kerületi) történő meghatározása több érték védetté nyilvánítását eredményezheti, de a nyilvántartást a lakosság nehezebben tudja követni. A túlzott, sok esetben korlátozó szabályozások a műemlékvédelem feladatát sokszor inkább megnehezítik, ahelyett, hogy azt elősegítenék.

FEJLESZTÉSI KIHÍVÁSOK

- Világörökség várományos terület a római limes magyarországi szakasza, amely Budapesten a III., az I., az V. és a XXII. kerület területét érinti;
- A város népességmegtartó erejének, élhetőségének, identitástudatának növelése a leromlott állapotú értékes épületállomány és közterületek rehabilitációjával;
- Bérlet-szektor fejlesztése a belső kerületek történeti épületállomány felújításával;
- A klímaváltozásból és városi közlekedés növekvő súlyából eredő hatások csökkentése, meglévő zöldterületek fenntartása;
- A legkisebb környezeti terhelést jelentő megoldások kiépítése, mellyel a zöldfelületek, közparkok, történeti kertek fenntartási költségei is mérsékelhetők;
- A meglévő barnamezős beruházások újrahasznosítása, mellyel a város további gazdaságtalan terjeszkedése megállítható;
- Magánberuházók felújításokban, rehabilitációban való érdekelté tétele;
- Városmarketing fejlesztése, a lakók közügyekbe való erősebb bevonása, az épített örökség népszerűsítése;
- Többosztályos védelmi kategóriák között szabályozási összhang kialakítása.

SWOT

ERŐSSÉGEK	GYENGESÉGEK
<ul style="list-style-type: none"> Budapest kedvező földrajzi fekvése, domborzati képe; különleges városképi megjelenés, az épített és táji környezet harmóniája; épített értékek gazdagsága és sokszínűsége; egyedülálló, nagy területű historikus épületállomány a belvárosban; jelentős szecessziós stílusú és modern építészeti örökség; Duna kitűnő természeti és tájképi adottságai; UNESCO által védett területek. 	<ul style="list-style-type: none"> Leromlott állapotú értékes épületállomány; értékes épületeket bontanak el; közösségi terek hiánya, meglévő közterületek nem megfelelő minősége; a Duna adottságainak nem megfelelő kihasználása – Duna és város kapcsolata hiányos, a vízpart megközelítése nehézkes; a Duna-part, belvárosi részek közlekedési túlterheltsége; forráshiány; értékvédelem rendszere a többszintű védelmi kategóriák sokszor áttekinthetetlen.
LEHETŐSÉGEK	VESZÉLYEK
<ul style="list-style-type: none"> Az épített és természeti értékek szélesebb körének bemutatása; az épített értékek erőforrásként, turizmusban rejlő lehetőségeinek történő jobb kihasználása; a Duna közelségében és a dunai hajózásban rejlő lehetőségek kiaknázása, a Duna menti területek komplex fejlesztése; a barnamezős területek részben értékes épületállományának új funkcióval való megtöltése; belső kerületekben a sétálóutcák kialakítása, forgalomcsillapítás, zöldfelületek létrehozása felértékelik és láthatóvá teszik történeti épületállományunkat; belső városrészek újjáélesztése (vendéglátás, kereskedelem, vegyes funkciók); a támogatások célrendszerbe építésével vonzóvá tehető az épített értékek felújítása bontásuk helyett. 	<ul style="list-style-type: none"> Az értékes épületállomány műszaki állapotának további romlása értékvesztéshez vezet, csökken a város népességmegtartó ereje és a város Európában betöltött szerepére is kedvezőtlen hatással lehet; lakóterületek további terjeszkedése (főleg hegyvidéki térségben) rontja a tájképi értékeket; a támogatások tudatos ösztönző rendszerének, a magánberuházók bevonásának elmaradása esetén a városfejlesztések nem lehetnek hosszútávon fenntarthatóak; a turistavonzó beavatkozások esetében az ott élők érdekeinek elhanyagolása (az örökség fizikai állagának megóvása mellett a városrész lakhatóságát, élhetőségét, vonzerejét is biztosítani kell); történeti kertek, fasorok további pusztulása, ha a történeti szerep tisztázása tovább várat magára.

Budapest mindennapi, kiegyensúlyozott életének meghatározó eleme a város összetett szerepkörével összhangban lévő többszintű és komplex közlekedési rendszer, amely egyidejűleg felel meg a nemzetközi, az országos, a térségi és a nagyvárosi feladatokból fakadó, egymástól eltérő mobilitási igényeknek. A budapesti közlekedés utóbbi években jelentkező problémái, a közösségi közlekedés infrastruktúrájának és járműállományának leromlása, versenyképességének csökkenése, valamint a nehézkes közlekedésfejlesztés elsősorban a rendszer széttagoztságára, a szakmai koordináció és az egységes vezetés hiányára vezethető vissza.

A fővárosi közlekedés-szervezés széttagoztságának megszüntetése érdekében a Fővárosi Közgyűlés 2010 októberében új, közlekedési irányító szervezet létrehozásáról döntött. A Budapesti Közlekedési Központ (BKK) fokozatosan átvette a közlekedésszervezési és fejlesztési feladatokat (a hatósági jogkörök kivételével) a Főpolgármesteri Hivatal Közlekedési Ügyosztályától, a BKV Zrt. a közösségi közlekedés megrendelői, forgalomirányítási, ellenőrzési és utastájékoztatási feladatait, az FKF Zrt. közúti infrastruktúra kezelői és forgalomirányítói feladatát, valamint a Parking Kft. és a Fővárosi Taxiállomásokat Üzemeltető, Szolgáltató Közhasznú Nonprofit Kft. teljes feladatkörét.

Ennek megfelelően a BKK szerepkörébe tartozik a fővárosi közlekedés-fejlesztési tervek elkészítése, illetve a tervezési folyamatok koordinálása, mint például a jelenleg egyeztetés alatt lévő Budapesti Közlekedési Rendszerfejlesztési Tervének felülvizsgálata is.

A városi-elővárosi közlekedés egyik legjelentősebb problémája a belső területek forgalmának növekedése, melynek egyik fő kiváltója a szuburbanizációs folyamatokkal együtt járó, a főváros infrastruktúra hálózatát jelentős mértékben megterhelő ingázó forgalom. Ezen utasforgalmi desztinációkban a közösségi közlekedés részarányának megőrzése érdekében jelentős mértékű fejlesztések szükségesek a szolgáltatások utasok számára vonzóbbá tételéhez.

Az infrastruktúra fejlesztéseken felül jelentős mértékben emelhető a szolgáltatási színvonal a szolgáltatói együttműködések és a közlekedési szövetségek létrehozásával. A fővárosban a néhány éve megszűnő Budapesti Közlekedési Szövetség (BKSZ) funkcióját a BKK nem vette át teljes mértékben. A közlekedési szövetség ismételt létrehozása elősegítheti a tarifaközösség és az egységes (elektronikus) jegyrendszer bevezetését is.

KÖZLEKEDÉS-HÁLÓZATI KAPCSOLATOK

A főváros hálózati kapcsolataiban (külső közlekedési kapcsolataiban) minden közlekedési ágazat – légi közlekedés, közúti és vasúti közlekedés, hajózás, kerékpáros közlekedés – részt vállal, az egyes kapcsolati szintek esetében eltérő mértékben és jelentőséggel.

Légi közlekedés

A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér közforgalmat csak nemzetközi relációban bonyolít, az országon belül jelenleg nincs menetrend szerinti légi forgalom. Az 1950-ben megnyílt légikikötő forgalmának 95%-a Európába irányul. Az utasforgalom 28%-a Németország és az Egyesült Királyság légikikötőihez kapcsolódik. A repülőtéren négy terminál – 1, 2A, 2B, GAT (kis- és magángépes terminál) – található. A 2A és 2B terminál között létesített csarnok – a SkyCourt, megépítése a két terminál egyesítésével az utasforgalmi kapacitást a kétszeresére emelte. A 2-es terminál ezt követően már

a legmagasabb biztonsági előírásoknak megfelelően, az utasok igényeinek magas színvonalú kiszolgálásával évi 10,5 millió utas fogadására vált alkalmassá.

A repülőtér forgalma a 2002 évi 4.482.695 utasról (77.941 gépmozgás, továbbá 46.477 tonna áru továbbítása) 2011 évre 8.920.653 utasra növekedett. (109.949 gépmozgás, továbbá 106.595 tonna áru továbbítása). A Malév 2012 évi megszűnése következtében az átszállási kapcsolatok elvesztésével az utasforgalom kismértékben – 8,5 millió utasra – visszaesett. (A prágai Václav Havel - korábban Ruzyně - repülőtér utasforgalma 2012 évben 10,8 millió fő, a Bécs-Schwechat repülőtéré 22,2 millió fő volt.) A MALÉV megszűnése a repülőtér fejlődését jelentős mértékben visszavetette, a folyamatban lévő fejlesztések (Cargo City, BUD Business Park) leállításra kerültek.

A LFNR utasforgalmának csökkenésénél jelentősebb hatású a diszkont társaságok forgalmának növekedése miatti utasösszetétel változás. A repülőér HUB (gyűjtő-elosztó repülőtér) szerepe megszűnt, emiatt 1,5 millió átszálló utas „átpártolt” Bécsbe, Prágába. Miközben a hagyományos légitársaságok gépmozgásai 20%-kal csökkentek – jelezve az üzleti utazások visszaesését is -, addig a diszkont légitársaságok utasforgalma 50%-kal nőtt, a korábbinál kevésbé igényes desztinációk számára vonzóvá téve Budapestet. E változások következményeként a diszkont légitársaságokat korábban fogadó kis teljesítőképességű 1-es terminál átmenetileg bezárásra került, rendezvényhelyszínként üzemel. Jelenleg annak forgalma is a 2. terminálon bonyolódik, az utasösszetételben bekövetkezett vásárlóerő-változás miatt kihasználatlanul hagyva a SkyCourt nyújtotta szolgáltatásokat.

A repülőtér közúti közlekedési kapcsolatai az M0 gyűrű keleti szektorának megvalósulását követően jelentős mértékben javultak, azonban a főváros belső kerületei irányából eljutást biztosító gyorsforgalmi kapcsolat

felújításra, bővítésre szorul. A repülőtérnek sem az országos törzshálózati vasúti hálózattal, sem a regionális vagy városi gyorsvasúti hálózattal nincs közvetlen kapcsolata.

A repülőtér regionális jelentőségének növeléséhez elengedhetetlenül szükséges mind a közúti, mind a vasúti, és a városi kötőpályás kapcsolat megfelelő szolgáltatási színvonalat biztosító kiépítése. Ezáltal a logisztikai potenciál növekedése és a rendelkezésre álló fejlesztési területek kihasználása lehetőséget adhat arra, hogy a repülőtér visszaszerezze térségi jelentőségét.

A Főváros másik repülőtere, a Budaörsi repülőtér – közigazgatásilag Budapest XI. kerületéhez tartozik – az ország legrégebbi, egykori nemzetközi repülőtere. A két füves kifutópályával rendelkező repülőteret jelenleg nem nyilvános repülőterként elsősorban sport- és munkarepülésekre használják. A repülőtér üzemben tartója, kezelője és a légi forgalom irányítója a Magyar Repülő Szövetség.

Közúti közlekedés kapcsolatrendszere

Magyarország alapvetően sugaras szerkezetű közúti hálózattal rendelkezik. Az országos közúthálózat 6 sugárirányú gyorsforgalmi útja 5 nyomvonalon, a főúthálózata 11 nyomvonalon éri el a fővárost.

Budapestet, illetve térségét érintő gyorsforgalmi úthálózati elemek (autópályák, autótutak) a főváros országos, illetve regionális megközelíthetősége mellett – többségében a transzkontinentális jelentőségű TEN-T törzs - és átfogó hálózat, illetve a Helsinki folyosók részeként - fontos szerepet fontos szerepet játszanak a nemzetközi kapcsolatok biztosításában is, Budapestet kiemelt közép-európai kapcsolati pozícióba helyezve. Az M1-M5 autópályák a IV. transzeurópai folyosó, az M3-M7 autópályák az V. transzeurópai folyosó, míg az M6 autópálya az V/C transzeurópai alfolyosó részét képezi.



A Budapestnél összeérő közlekedési folyosó-szakaszok kapcsolatait az 1 sz. országos főút és a 11 sz. országos főút között kiépült, a fővárost délről körülölelő M0 autópálya körgyűrű biztosítja. Az M0 befejezetlensége miatt Budán az É-D-i irányú főúton (rakpart, Alkotás út) jelentős városon áthaladó közúti terhelés jelentkezik. A város és térsége közúti forgalommal való nemki-

vánatos túlterhelését eredményezi ugyanakkor, hogy az országban nem áll rendelkezésre a fenti sugárirányú autópályák és főutak összekötésére a fővárostól távolabbi harántoló gyorsforgalmi kapcsolat (M8).

A közúthálózat szerkezeti hiányosságai, valamint egyes úthálózati elemek kapacitáskimerülése miatt a főváros és az agglomeráció települései, valamint a külső és belső területrészek közötti forgalom az országos közúthálózat (autópályák, autótutak, főútvonalak, országos mellékutak, települési közutak) minden egyes elemét igénybe veszi, ami a távolsági, az agglomerációs és a helyi forgalom időnként kedvezőtlen keveredését eredményezi.

Vasúti közlekedés kapcsolatrendszere

Magyarország vasúthálózatának 11 vasúti vonala fut össze Budapesten, sugaras szerkezetével és két vasúti Duna-híddal összekapcsolva az ország keleti és nyugati területrészeit is.

A fővárost érintő vasúthálózati elemek egy része a TEN-T európai törzs- és átfogó hálózat, illetve a Helsinki közlekedési folyosók részét képezik. Az 1-120 sz. (Rajka-Hegyeshalom-Budapest és Budapest-Szolnok-Békéscsaba-Lőkösháza) illetve a 70 sz. (Szob-Vác-Budapest) vasútvonalak a IV. transzeurópai folyosó, 30-80 sz. vonalak a (Székesfehérvár-Budapest és Budapest-Hatvan-Miskolc) az V. transzeurópai folyosó, a 40 sz. (Budapest-Pusztaszabolcs-Pécs) vasútvonal az V/B és az V/C alfolyosó, míg a 150 sz. (Budapest-Kunszentmiklós-Tass-Kelebia) vonal a X/B alfolyosó részét képezi. A 100 sz. (Budapest-Szolnok-Debrecen-Nyíregyháza) vonal a TEN-T törzshálózat eleme.

A fővárosban összefutó 11 országos vasútvonal mellett további térségi közlekedési kapcsolatot jelentenek a vasúti hálózatot kiegészítő - szentendrei, csömör-gödöllői, ráckevei - helyi érdekű vasútvonalak (HÉV vonalak) is, melyek integráns részét képezik a főváros közösségi közlekedési rendszerének is.

A Budapestre befutó 11 vasútvonal forgalmi szempontból két elkülönülő vonalcsoporthoz tartoznak. Ezek a Kelet-nyugati vonalcsoporthoz (Keleti pu., Déli pu.) és az Észak-déli vonalcsoporthoz (Nyugati pu.), melyek a Pongrác útnál ugyan keresztezik egymást, azonban átszállási lehetőség vagy vasút forgalmi kapcsolat nincs közöttük. A fővárost érintő vasútvonalak - a 2 sz. vonal folyamatban lévő rekonstrukciójának befejezését követően - a 142 sz. vonal kivételével - mind környezetbarát, villamos vontatásúak.

Az országos vasúti hálózat az elővárosi vasúti közlekedésben is kiemelt szerepet játszik, szinte minden egyes - a győri, az esztergomi, a váci, a hatvani, a süllyapi, a monori és a székesfehérvári - vonal tekintetében.

A főváros területén lévő 156 km hosszú vonalhálózaton jelenleg összesen 42 pályaudvar, állomás, vagy vasúti megállóhely található. A szerkezetileg kiváló adottságú vasúti hálózat azonban a műszaki infrastruktúra fejletlensége és a kapcsolati pontok által nyújtott szolgálta-



Távolsági és helyközi autóbusz közlekedés

A közúthálózaton bonyolódó távolsági és helyközi autóbusz közlekedés, illetve a kötöttpályás közlekedés (nagyvasút, HÉV) közötti megoszlás közel 45-55%-os arányú. Jelenleg a városhatárt átlépő személyforgalom közelítően 30-30%-os arányban oszlik meg a VOLÁN és a BKV (autóbusz és HÉV) között, a MÁV részesedése 40%. Hátrányos, hogy – ritka kivételtől eltekintve – nincs összehangoltság a vasúti és autóbusz szolgáltatások között, nem működik a ráhordás rendszere és sok az indokolatlan, pazarló párhuzamosság.

A Volán nemzetközi, távolsági és elővárosi (helyközi) hálózatot egyaránt működtet. A nemzetközi járatok végállomása a Népliget pályaudvar. A távolsági és elővárosi vonalak döntő többségének budapesti végállomásai a belváros határán vagy a közelében helyezkedő, tudatos várospolitikai döntések eredményeképpen létrejött, metró és villamos kapcsolatot egyaránt biztosító autóbusz pályaudvarok. A legnagyobb 5 autóbuszpályaudvar által lebonyolított utasforgalom 37.500 utas/nap, míg a további négy jelentősebb állomáson összesen 13.500 utas fordul meg naponta.

A kisebb autóbusz-végállomások minden esetben a városi tömegközlekedés szempontjából fontos helyszínekhez, csomópontokhoz, átszálló-helyekhez kapcsolódnak.

Vízi közlekedés

A 3.505 km-es hajózható hosszal rendelkező Duna–Majna–Rajna vízi útvonal a VII. számú Helsinki közlekedési folyosóként és TEN-T törzshálózati elemként közvetlen nemzetközi vízi szállítási kapcsolatokat biztosít Budapest számára Ausztria – Németország – Hollandia, valamint Szerbia – Románia – Bulgária területei felé.

A folyó magyarországi szakaszán nem biztosítottak az Európában szabványosított vízi járművek közlekedésére alkalmas mélységi és keresztmetszeti feltételek, vagyis az év 300 napján a 2,5 méter merülési mélységű hajók, bárkák és kötélékek közlekedése. A vízállástól függően rendszeresen fellépő hajómerülési korlátozások miatt a rendelkezésre álló hajózótér éves átlagban mindössze 60-70%-ban használható ki, míg az EU-ban ez az érték a 80-100% között mozog.

A Duna jelentette vízi áruszállítás budapesti kapcsolódását egyetlen pont, a Csepeli Szabadkikötő jelenti, amely részben a hajózási korlátok miatt, részben a városszerkezeti pozícióból eredő kedvezőtlen földi kapcsolatok miatt nem kellően kihasznál.

A Duna 417 km-es magyarországi szakasza országos közlekedési kapcsolati lehetőséget is jelent, amely lehetőség az áruszállítás terén minimálisan van kihasználva, a személyszállítás terén pedig egyáltalán nincs hasznosítva. A környezetbarát közlekedési formák előtérbe helyezésével és a Dunával párhuzamos közúti közlekedés túlterheltsége miatt egyre erősebb az igény

a hivatásforgalmi, agglomerációba is kiterjedő hajózás bevezetésének.

A folyó térségi, regionális hajózási kapcsolatot is lehetővé tenne a part menti települések között, mely szintén nincs hasznosítva.

2011-ben a vízi úton történő áruszállítás volumene Magyarországon 9,7 millió tonna volt, amiből a magyar áruszállítás mennyisége csupán 1,0 millió tonna, míg a többi 8,7 millió tonna tranzit szállítást jelentett.

A hasonlóan kedvező természeti adottságokkal rendelkező EU-tagországokban – a magyarországi 4%-nál – jóval magasabb a vízi úton történő áruszállítás részaránya.

A nemzetközi tendenciák alapján az áruszállítás terén egyre jelentősebb a részaránya a vízi úton történő konténerszállításnak, melyet a Szabadkikötő – ugyan mérsekelt – forgalomnövekedése is igazol. A személyszállítás tekintetében az agglomeráció parti települései és a főváros közötti kapcsolat, valamint a Duna fővárosi közösségi közlekedési rendszerébe való beillesztése rejt jelentős potenciált, ennek realizálásához azonban mind a kikötői infrastruktúra és a szárazföldi közösségi közlekedés kapcsolódási pontjainak, mind a járműállományának a korszerűsítése szükséges.

A KÖZÚTI KÖZLEKEDÉS RENDSZERE

Az Óbuda, Buda, Pest, egykori önálló városok egyesülésével 1873-ban létrejött Budapest (194 km²) 1950-ben további 7 város és 16 község beolvasztásával érte el jelenlegi közigazgatási határait (525.13 km²).

A lakosság számában folyamatosan, a területét tekintve fokozatosan növekvő város közúthálózatának alakulását – a domborzati és vízrajzi adottságokon kívül – a város beépített területeinek bővülési folyamata, valamint a szomszédos települések elérését biztosító közúti kapcsolatok, illetve – a XIX. századtól – a vasúthálózati fejlesztések adottságai határozták meg.

A közúthálózat struktúrája

A XX. század második felétől a főváros területének növekedése és a közúthálózat fejlődése közötti olló egyre nőtt, a közúthálózat bővítése nem követte a város fejlődését. Budán – a domborzati kötöttségek miatt is – egyetlen teljes gyűrű (a ma már belvárosi vezetésűnek nevezhető, Budai körútnak nevezett Margit körút – Alkotás út – Karolina út – Bocskai út – Irinyi József út által alkotott útvonal) alakult ki.

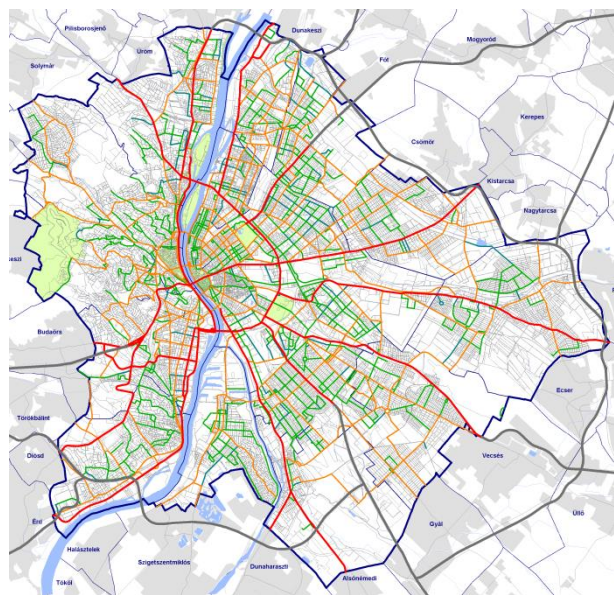
Pest esetében a – a kedvező síkvidéki terepadottságok által is elősegítve – három teljes gyűrű (a kiskörút, a nagykörút és a Hungária gyűrű), valamint két töredezett vonalvezetésű gyűrű irányú közúti elem (Dráva utca – Haller út által alkotott útvonal, valamint a Nagy Lajos király útja – Ecseri út által alkotott vonal) jött létre, de a legkülső gyűrűn, a Hungária gyűrűn is a város mára háromszorosan túlnőtt.

Pest valamennyi teljes gyűrű irányú útvonala keresztezi a Dunát, hídjai budai kapcsolatot nyújtanak, de csupán két híd folytatódik a budai oldalon is körútban.

A budapesti közúthálózatban a közúti hierarchia – gyorsforgalmi utak, főutak, gyűjtő utak, kiszolgáló utak – valamennyi eleme megjelenik.

Az ország és a főváros kapcsolatát biztosító gyorsforgalmi utak (autópályák és autóutak) a Magyar Állam fejlesztési kompetenciájába, tulajdonába és kezelésébe tartoznak.

A legutóbbi két évtized során kialakított M0 autópálya gyűrű, mely az ország legbelső kör irányú – a sugárirányú autópályákat összekapcsoló – közúti eleme a közelmúlt fejlesztéseinek következtében (a gyűrű K-i szektorának és az M31 autópálya-szakaszának a megépítése, a Megyeri híd átadása, az M1 autópálya és az 51 sz. főút közötti szakasz kapacitásbővítése, valamint az 51 sz. főút és az M5 autópálya között közvetlen kapcsolatot biztosító új nyomvonal megvalósítása) mára az országos és nemzetközi igényeknek is megfelelő színvonalúvá vált. A gyorsforgalmi úthálózat sugárirányú elemei közül az M0 gyűrű építése előtti időszakban megvalósult elemek (M1-M7, M3, M5) a gyűrű nyomvonalát keresztezve, a város testében kapcsolódnak a fővárosi közúthálózathoz. Az M0 gyűrű építése alatti és utáni időszakban megvalósult elemek (M2, M6) végpontjait maga a gyűrű jelenti.



A főváros közúthálózata: a 432/2012.(XII.29.) Korm. rendelet alapján nevesített útvonalak, Főv. Önk. fejlesztési-, kezelési-, üzemeltetési kötelezettség

—	I. rendű főút	—	Gyorsforgalmi út
—	II. rendű főút	—	Gyűjtőút (kerületi)
—	Gyűjtőút		Lakó
			Gépjárműforgalomtól kiemelten védett

A főváros térségében e hálózat jelenleg még hiányzó gyűrű- és sugárirányú elemek (M0 nyugati szektor, M4, M10) megvalósításával válhat teljessé. Ezek a nyomvo-

nalaknak – a meglévő hálózati elemekkel együttesen – jelentős szerepet töltenek be a főváros tranzit forgalom alóli mentesítésében, valamint a fővárosba irányuló forgalom szétesztésében. A városhatáron belüli – a Fővárosi Önkormányzat kompetenciájába tartozó – I. rendű és II. rendű főúthálózat elsődleges szerepe az egyes városrészek közötti kapcsolat biztosítása. Elsősorban a pesti külső kerületek közötti kapcsolati hiányok feloldására, valamint a meglévő gyűrű irányú hálózati tehermentesítése érdekében ezen hiányzó gyűrűk kiépítése, fejlesztése szükséges. A főúthálózati elemek a Fővárosi Önkormányzat fejlesztési kompetenciájába tartoznak.

A városrészekben belüli közlekedési kapcsolatokat a gyűjtőúthálózat hivatott biztosítani. A közösségi közlekedéssel is rendelkező gyűjtőút-hálózati elemek kezelése és üzemeltetése a Fővárosi Önkormányzat feladatkörébe, a közösségi közlekedéssel nem érintett, de jelentősebb forgalmat viselő útvonalak a kerületi önkormányzatok feladatkörébe tartozik.

Szintén a kerületi önkormányzatok kompetenciája az egyes telkek megközelítését biztosító kiszolgáló utak üzemeltetése és fenntartása, valamint a gyűjtőutak, és a magasabbrendű úthálózati elemek által határolt lakóterületeken egyre jelentősebb nagyságú területeket lefedő forgalomcsillapított övezetek (Tempo30, LPÖ) kijelölése.

A Duna-hidak a közúthálózati struktúra meghatározó elemeit képezik. A Duna fő ága 32 km hosszszon szeli át a fővárost. Az M0 gyűrű városhatáron lévő északi és déli átvezetésének 4, illetve 6 forgalmi sávós keresztszertű hídjai, valamint a Hungária gyűrű vonalán és az azon belül további 7 híd összesen 28 forgalmi sávós keresztszerte (amelyből 2 sáv buszsáv) biztosítja a kétirányú közúti átkelést Buda és Pest között.

A főváros területén található Duna-hidak a közúti forgalom szempontjából túlterheltek, az eltérhető szolgáltatási szinthez tartozó kapacitás határán lévő, vagy azt meghaladó gépjármű-forgalmat bonyolítanak le.

A főváros Duna partjának teljes hosszúsága esetében a Duna-hidak átlagos gyakorisága 3,6 km/híd, a Hungária gyűrű vonalán belül a hidak sűrűsége 1,2 km/híd.

A Hungária gyűrű, és az azon belüli hidak és ezáltal a Belváros úthálózatának tehermentesítése a gyűrűtől kívül eső szakaszokon mind az északi, mind a déli irányban új dunai átkelőhelyek kialakításával biztosítható.

Fővárosi Önkormányzat fejlesztési kötelezettségébe, kezelési jogkörébe és üzemeltetési feladatkörébe tartozó közúthálózatot tételesen a 432/2012 (XII.29.) Korm. rendelet határozza meg. A kétszintű önkormányzati rendszerrel működő Budapest esetében azonban a rendeletben meghatározott nyomvonalak nem minden eleme képezi a Fővárosi Önkormányzat tulajdonát, ami mind a fejlesztés, mind az üzemeltetés terén nehézségeket jelent. A fővárosi közúthálózat hatékony működtetése és egységes szabályozása érdekében a tulajdo-

nosi, valamint és a fejlesztői-kezelői jogkörnek célszerű azonos kézben lennie.

Forgalmi jellemzők

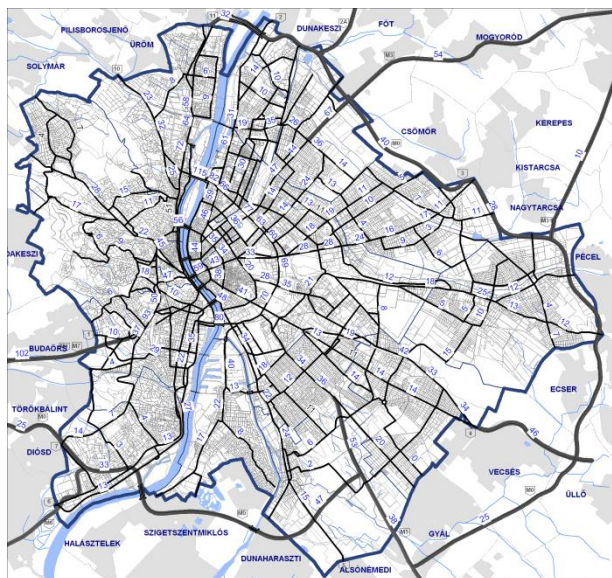
A fővárosi közúthálózat személygépjármű-forgalmi terhelése a 2011 évi – melléklet ábrán bemutatott – értékekhez viszonyítva a kedvezőtlen gazdasági helyzet következtében csökken. A 2007 és 2013 közötti időszakban országos szinten több mint 20%-kal csökkent az üzemanyag értékesítés – és így a futásteljesítmény –, a budapesti tendenciák ehhez hasonlóak.

Budapest természeti adottságaiból eredően a közúthálózati szerkezet kulcselemei a Duna-hidak. A Dunát keresztező kétirányú gépjárműforgalom nagysága 542.000 E/nap (2011. évi adat). E forgalom megoszlása időben és térben egyenlőtlen, egyes napszakokban és keresztmetszetekben kritikus átkelési terheléseket okozva.

Az elmúlt közel fél évtizedben néhány kiemelt jelentőségű közúti elem megvalósítása (Megyeri híd, M0 keleti szektor, M6 autópálya, Andor utca, Csepeli gerincút, stb.) mind a hálózati kapcsolati hiányok pótlása, mind a kapacitásbővítés következtében jelentősen átstrukturalta a forgalom hálózaton történő eloszlását.

A főváros főúthálózatának egyes elemei azonban továbbra is túlterheltek, ezeken a szakaszokon a nyomvonal bővítése, többletkapacitás biztosítása szükséges a közlekedési alágazatok közötti munkamegosztás egyensúlyának megtartása mértékéig.

A jelenlegi úthálózat meghatározó elemeinek forgalom terhelése az alábbi ábrán kerül bemutatásra.



A közúthálózat forgalmi terhelése (ezer E/nap)

A főváros belső területeinek forgalomcsillapítása érdekében tervezett személyforgalmi behajtási díj bevezetése összetett feladat, a közlekedési alágazatok integrált fejlesztését igényli. A rendszer megvalósítását meg kell, hogy előzze a mind a városi, mind az elővárosi közösségi közlekedés fejlesztése, az átszállási pontok,

P+R parkolók kiépítése, a közúthálózat szerkezeti bővítése, átalakítása.

A díj bevezetését követően a Belvároson átmenő forgalom várhatóan a külső körutakra terhelődik, ezáltal lehetőség nyílik a Nagykörúton belüli területeken a forgalomcsillapítás kiterjesztésére, a közlekedési területek újrafelosztására.

Közúti áruszállítás

Az európai gyakorlathoz hasonlóan – mivel kis távolságról van szó és a közúton a legkönnyebb az eljutás bárhová – a városon belüli áruszállítás szinte kizárólag közúton zajlik. Ellentétben a városból kifelé és az oda irányuló szállítási gyakorlattal, ahol más közlekedési módok is szerepet játszanak, habár itt is a közút a meghatározó szerep.

Budapest elfogadott Teherforgalmi Stratégiája a főváros, illetve azon belül a belvárosi területek jelenlegi áruellátására vonatkozóan – a külföldi gyakorlatokat is áttekintve – a városon belüli áruszállítási forgalom szabályozása szempontjából – bár jelentős előre lépés – a City logisztika teljes hiánya miatt nem biztosít optimális működtetésű rendszert. Az össztömeg korlátozás eredményeképpen a korábbi árumennyiség városba történő beszállítása kisebb járművekkel, jellemzően több tranzakcióban történik. Ezáltal a korábbinál nagyobb emisszió tapasztalható a szállított tömegre vetített fajlagos fogyasztás miatt, továbbá a korábbinál nagyobb forgalom jelenik meg a változatlan árumennyiség kisebb teherbírású járművekkel történő beszállításából adódóan, illetve bár járművenként kisebb, azonban a korábbinál nagyobb együttes zajterhelés jelentkezik a forgalom növekedésének eredményeképp.

VÁROSI KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS

Budapest közigazgatási területén belül a közforgalmú közlekedést mintegy 1100 km hosszúságú tömegközlekedési hálózat biztosítja, amely a főváros beépített területének közel 90%-os ellátottságát biztosítja. A város hozzávetőlegesen 30 km átmérőjű területén belül jelentkező napi utazási igények meghatározó módja ma is a közösségi közlekedés.

A BKV Zrt. által üzemeltetett városi közforgalmú közlekedési hálózaton az utasszám korábbi évtizedekben tapasztalható csökkenése napjainkra megállt. Ez a kedvező tendencia felhívja a figyelmet arra, hogy napjainkban az egyébként jó hálózati adottságú, de erőn felül teljesítő budapesti közösségi közlekedés működtetése súlyos finanszírozási gondokkal küzd. Eközben a BKV költségfedezeti mutatója európai összehasonlításban is kedvező, az átlagbérre vetített jegyárak pedig a nyugat-európai nagyvárosok árainál magasabbak, illetve Varsó, Prága, Bukarest tényleges jegyárait is meghaladják.

A kedvező modal split érték megtartása érdekében a városi közösségi közlekedés szinte minden terén szükség-szerű a szolgáltatási színvonal emelése. Ehhez korszerű intermodális központok, átszállóhelyek megvaló-

sítása, az utastájékoztató rendszer már folyamatban lévő korszerűsítése, az elektronikus, utazási idő alapú jegyrendszer bevezetése, valamint a műszaki infrastruktúra és járműpark megújítása is szükséges.

Városi kötőtpályás közösségi közlekedés

A fővárosi közösségi közlekedés múltjának, jelenének és jövőjének meghatározó szegmense a kötőtpályás közösségi közlekedés, amelynek elemei a városi, elővárosi gyorsvasúti vonalak és a közúti-vasúti (villamos) vonalak. A MÁV nagyvasúti vonalai fejpályaudvari üzemvitelük miatt csak az elővárosi közlekedésben visznek jelentősebb részesedést, városon belüli szerepük –kiváló hálózati adottságaik ellenére– minimális. A kötőtpályás közlekedés mai legfeszítőbb tehertétele a kritikusan előregedett járműpark (a HÉV járművek átlagos életkora 35 év, metró járművek 32 év, villamosoké 31 év).

A gyorsvasúti rendszert a Budapest területén lévő metróvonalak (a meglévő vonalak 31 megállójával, és az épülő új vonalszakasz 10 megállójával), valamint a főváros és a közeli agglomerációs települések egy részének területét összekötő HÉV (39 megállóval) vonalak együttese alkotja.

A gyorsvasúti hálózat részét jelentő metróvonalak jelentőségét szemlélteti, hogy a meglévő két vonal a város közforgalmú közlekedési hálózati hosszának csak alig több mint 2%-át jelenti, ugyanakkor a forgalomnak több mint 20%-át viseli. A városközpontban az M2 vonal terhelése megközelíti a 160.000 utas/nap, míg az M3 vonalé meghaladja a 220.000 utas/nap értéket. A metróvonalak egyenkénti forgalma lényegesen nagyobb, mint a Budapestre befutó összes vasútvonal együttes terhelése.

Az elmúlt évtizedben megtörtént a M2 metróvonal felújítása, a 2012-es évtől a vonalon új szerelvények közlekednek. Az épülő M4 metróvonal Kelenföldi pályaudvar és a Keleti pályaudvar közötti szakaszának átadása 2014-ben várható. A fejlesztéshez kapcsolódó örmezői intermodális csomópont, valamint P+R parkoló megvalósításával a főváros nyugati agglomerációjából érkezők számára színvonalas Belvárosi kapcsolat jöhet létre.

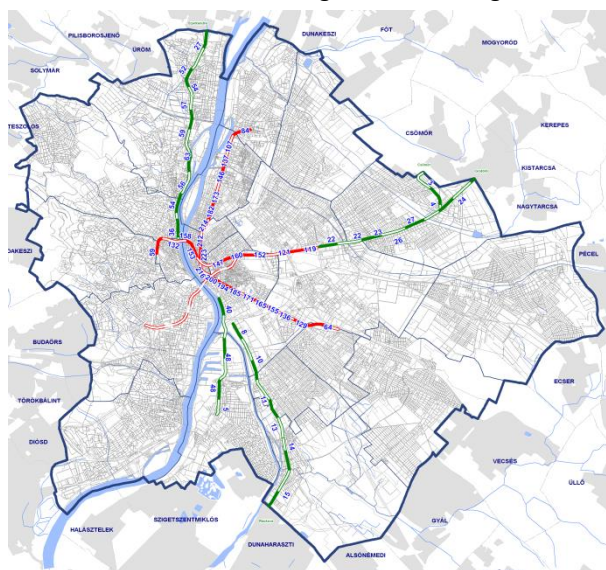
Az M3 metróvonal állapota leromlott, a műszaki infrastruktúra teljes körű felújítása, valamint a megfelelő szolgáltatási színvonal biztosításához a járművek cseréje szükséges.

A metróvonalak meghosszabbításával –különösen az M3 és M4 vonal esetében - jelentős potenciális utasforgalommal rendelkező területek kapcsolhatók be a gyorsvasúti hálózatba. A HÉV hálózat főváros közigazgatási területére eső hossza a budapesti közforgalmú közlekedési hálózatnak 4%-a. A ma már korszerűtlen üzemmód következtében a HÉV üzemmód az elmúlt évtizedekben fokozatosan visszafejlődött. A Csepel-Pesterzsébet vonal megszűnt, a törökbálinti vonal nagyobb részt a villamoshálózat részévé vált. Az áruszállí-

tás teljesen megszűnt és jelenleg a HÉV utasforgalmi szempontból is lényegesen kisebb jelentőséggel bír, mint a metró hálózat. A szentendrei és a csepeli vonalak forgalma a legjelentősebb, az előbbi esetében – a legterheltebb szakaszon – megközelíti a 60.000 utas/nap, míg az utóbbi esetében az 50.000 utas/nap értéket. A még ma is balmenetes gödöllői vonalon mérhető alig több mint 25.000 utas/nap, és a ráckevei vonal 15.000 utas/nap terhelése egy kisebb jelentőségű villamos vonal forgalmának felel meg.

A HÉV vonalak infrastruktúrája mind a pályát, mind a járműveket tekintve leromlott, annak az üzemmóddal együttes teljes műszaki megújítása – egy komplex városi-elővárosi rendszer részeként - mielőbb szükséges.

A hálózati kapcsolatok szempontjából elsősorban az É-D-i irányú közvetlen, átszállásmentes kapcsolathány feloldásával növelhető a szolgáltatás minősége.



A városi gyorsvasúti (HÉV és metró) hálózat utasforgalmi terhelése (ezer utas/nap)

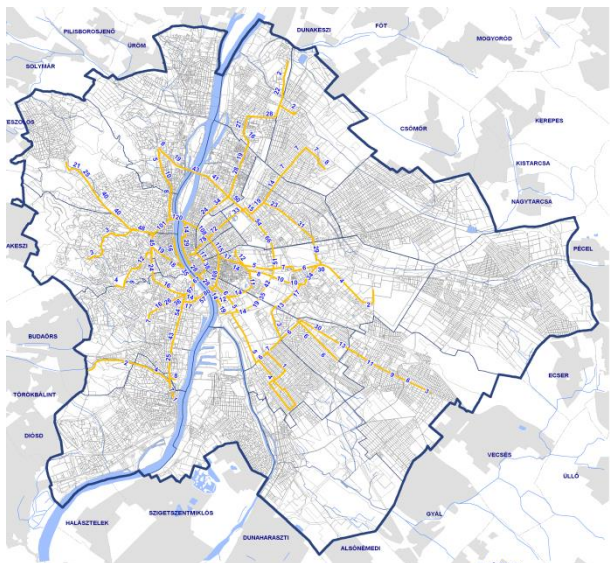
A budapesti közúti vasúti (villamos) hálózat első eleme 1887-ben került átadásra, ezt követően 22 év alatt megépült a mai teljes hálózathosszal szinte megegyező 155 km villamos vonal. Az elmúlt évtizedben az utolsó, hálózatot növelő fejlesztésre 2005. évben került sor (Fehérvári úti vonal meghosszabbítása a Savoya Parkig). A mai hálózat jellegzetessége, hogy Budapest valamennyi körútján villamos közlekedés bonyolódik.

A villamos hálózat a főváros közforgalmú közlekedési hálózatának hosszából jelenleg mintegy 14%-kal, az utasforgalmából több mint 25%-kal részesedik. A közúti-vasúti (villamos) hálózat nagykörúti vonala maig Európa legterheltebb villamos vonalának számít, 120.000 utas/nap terhelése eléri egy metró vonal esetében is elfogadható értéket.

Azon fő utasáramlási irányokban, ahol az utasforgalmi igények autóbusszal csak jelentős zsúfoltság árán bonyolíthatók le, és a járatsűrűség gazdaságosan tovább már nem növelhető, a meglévő közúti vasúti hálózat kiterjesztése, vagy új nyomvonalak építése indokolt.

A kötőtpályás hálózat fejlesztésének „0. ütemében”, ún. BRT (Bus Rapid Transit) hálózat kiépítésének lehetősége is vizsgálható. Ezen hálózatoknak – amellet, hogy alacsonyabb költséggel megvalósíthatók, és gyorsabban építhetők, mint a kötőtpályás létesítmények – azonban kisebb a kapacitásuk, valamint drágább az üzemeltetésük, mint a hagyományos villamos vonalaké.

A pesti villamos hálózat körirányú vonalai mellett kiemelt a hálózati és utasforgalmi jelentősége néhány, sugárirányú vonalszakasznak is (Lehel út 34.000 utas/nap, Üllői út XIX. kerületi szakasza 30.000 utas/nap, és az Andrássy úti MFAV 78.000 utas/nap).



A közúti vasúti (villamos) hálózat utasforgalmi terhelése (ezer utas/nap)

A városi közforgalmú közlekedés üzemeltetésének részeként a nagy értékű járműállomány tárolását, műszaki ellenőrzését, javítását a járműtelepek hálózata biztosítja.

A metró hálózat vonalanként önálló jármű teleppel rendelkezik, melyek a mai igényeknek megfelelnek.

A HÉV vonalak jármű telepei részben a fővárosban (2 db), részben az agglomerációs szakaszokkal érintett településeken (Szentendre, Dunaharaszti, Ráckeve) helyezkednek el.

A villamos hálózat megfelelő kiszolgálását meglehetősen nagyszámú – a MFAV és a fogaskerekű vasút remélt is figyelembe véve összesen 11 járműtelep – biztosítja.

Városi közúti közösségi közlekedés

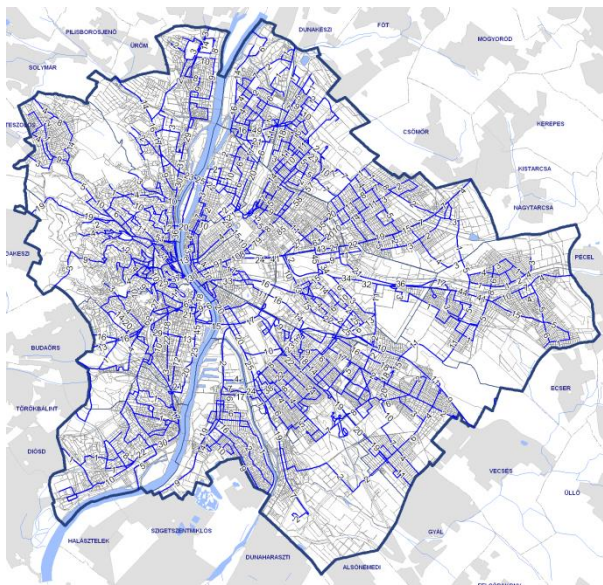
Budapesten az autóbusz-közlekedés 1915-ben indult meg. Jelenleg a főváros közigazgatási területét lényegében teljesen lefedi az autóbusz hálózat, amely a tömegközlekedés útvonalainak 75%-át jelenti. Az autóbusz-közlekedéssel szállított utas mennyiség azonban az összes közösségi utasból alig több mint 40%-kal részesedik.

A BKV Zrt. közösségi közlekedésben részt vevő autóbuszainak átlagéletkora meghaladja a 18 évet (az EU átlag

7,3 év). Ennek csökkentése érdekében az elmúlt időszakban, több ütemben új, valamint külföldről beszerzett használt járművek álltak forgalomba, valamint az autóbusz-üzemeltetési modell keretében szintén új, korszerű járművek jelentek meg a főváros útjain. Az utasforgalom megtartása és szolgáltatási színvonal növelése érdekében a járműállomány folyamatos cseréje szükséges.

A járműállomány korszerűsítése során előtérbe kell helyezni az alternatív üzemanyagokkal – hibrid dízel-elektromos, tisztán elektromos, hidrogén-elektromos, CNG erőforrásokkal – üzemelő autóbuszok beszerzését. Az autóbusz-hálózat forgalomterhelése szélsőséges értékek között változik. A legterheltebb útvonalon, a belvárosi Rákóczi úton közel 100.000 utas/nap forgalom bonyolódik, amely érték meghaladja a villamos közlekedéssel optimálisan lebonyolítható igényeket, és eléri a metró létesítésének ésszerű határát. (Az M4 metró átadását követően ez az utasforgalom a 7-es buszcsalád tehermentesítésének következtében a töredékre esik vissza.)

Nagyobb részben az autóbusz közlekedésen alapul a főváros éjszakai közforgalmú közlekedési ellátása is.



Az autóbusz-hálózat utasforgalmi terhelése (ezer utas/nap)

A budapesti közösségi közlekedés szolgáltatója, a BKV Zrt. A BKV viszonylathálózata több agglomerációs település fővárosi kapcsolatát is biztosítja. Az Európai Unió jogharmonizáció következtében – a szakminisztérium vitatott álláspontja szerint – a BKV Zrt., mint fővárosi helyi szolgáltató a Budapest közigazgatási határát átlépő viszonylatokat nem üzemeltetheti, azokat más közlekedésszervező részére át kell adnia (NFM intézkedés, 2012. dec. 14.). Ez első ütemben kilenc városkörnyéki települést (Budakeszi, Budaörs, Diósd, Gyál, Nagykovácsi, Pécel, Solymár, Szigetszentmiklós, Törökbálint) érint, ahol a környéki autóbuszjáratok üzemeltetését 2013 májusától a Volánbusz Zrt. vette volna át, amely akció azonban az előkészítetlenség miatt nem valósult

meg. E helyzet is példája a városi-elővárosi közlekedés mai egyik lényeges hiányosságának, az érintett szolgáltatók – és tulajdonosaik - kooperativitás-hiányának.

A szolgáltató-váltás következtében a BKV Zrt. által autóbusszal járt vonalak hossza kb. 130 km-rel csökkenne, amiből megközelítőleg 40 km a főváros területén, a többi fennmaradó szakasz a közigazgatási határon kívül található.

A trolibusz hálózat legforgalmasabb vonalai a Dózsa György út Andrássy út-Lehel utca közötti szakasza, illetve a Kerepesi út Hungária körút-Fogarasi út közötti szakasza, mintegy 40.000 utas/nap terheléssel. A trolibusz hálózat hossza-, és részesedése a főváros területén lebonyolódó utasforgalomból nem éri el a 6%-ot.

Az autóbussz hálózat ellátására öt nagy területű járműtelep áll rendelkezésre, a város egyes területein, illetve útvonalain jelentős üzemi forgalmat generálva. Üzemeltetési szempontból a főváros Észak-pesti területe a legnehezebben ellátható.

A trolibusz hálózat ellátását biztosító (részben buszgarázsokként is funkcionáló) járműtelep a hálózat közelében, a Pongrác úton helyezkedik el.

Városi hajózás

A Duna – több szigettel is tagolt – hajózható budapesti szakasza mintegy 32 km hosszúságú.

A főváros déli részén helyezkedik el épített, medencés kikötőként az áruszállítást szolgáló Csepeli Szabadkikötő, amely nemzetközi teherforgalom, többek között Ro-Ro hajók fogadására is alkalmas. A városon belül vízi áruszállítás ma nem zajlik.

A főváros északi részén fekszik a Népsziget egykori folyam ágból kialakított Téli kikötő, és az Óbudai-sziget yacht kikötőként üzemelő mesterséges kikötő öblözete.

A Duna fővárosi szakaszán - elsősorban a belvárosi partszakaszokon 78 közforgalmú (ponton) kikötő található, az egyéb vízi létesítmények (állóhajók) kiszolgálását további 7 kikötő végzi. Az üzemi kikötők száma 8 db.

A vízi közlekedés szerepe a városon belüli tömegközlekedési kapcsolatok biztosításában jelenleg minimális, a dunai személyhajózás elsősorban idegenforgalmi jelentőségű.

A BKV helyi vonaljárata 2011-ig a Boráros tér és Pünkösdfürdő között közlekedett a nyári idényben; éves utas száma mindössze 65-70.000 fő körül alakult. A sűrített menetrend szerinti hajóforgalom bevezetése után 2012-ben a legforgalmasabb napokon a szállított utas szám meghaladta a napi 8.000 főt.

A vízi közlekedés jelentősebb részesedésének akadályai a korszerűtlen járműállomány és a fejletlen kikötői infrastruktúra, illetve kapcsolatrendszer. A Duna fővárosi közlekedési rendszerébe való integrálása során mind a kikötői infrastruktúra, mind a járműállomány korszerűsítése szükséges. A két nagy üzemeltető, a BKV és a MAHART-Passnave együttes napi utasforgalma

2012-ben a fővárosi tömegközlekedési utazások mindössze 0,3%-át tette ki.

A MAHART-Passnave által turisztikai jelleggel üzemeltetett járatok 300.000 utas/év, míg a városnéző, konferencia- és rendezvényhajózás terén érdekelt szolgáltatók 1.500.000 utas/év forgalmat bonyolítottak le.

Az utóbbi években Budapestre évente mintegy további 250.000 látogató érkezett 150-200 szállodahajóval, számuk fokozatosan növekszik. Budapest a szállodahajók kikötését és értékarányos parthasználatát a közeljövőben hosszútávon rendezi.

KERÉKPÁROS ÉS GYALOGOS KÖZLEKEDÉS

Kerékpáros közlekedés

A néhány éve folyamatosan bővülő önálló- és közúttal közös kerékpárút-hálózat forgalma – amely szezonális, és az időjárási viszonyok miatt csak április-október közötti időszakban jelentős – dinamikus növekszik. A hálózat legforgalmasabb útvonalain (Andrássy út, budai Duna-part, Rákóczi híd) a tavasztól őszi tartó időszak munkanapjain a terhelés eléri vagy megközelíti a jelentős nagyságú 4.000 kerékpár/nap értéket.

Budapest kerékpáros infrastruktúrájának (kerékpárutak, kerékpár sávok) hosszúsága jelenleg ~245 km, azonban ez ma még nem alkot megfelelő sűrűségű, összefüggő rendszert. E hálózatot kiegészítik az autós közlekedéssel közösen használt kijelölt útvonalak. A fővárossal szomszédos 24 település közül mindössze 6 esetben (Budakalász, Solymár, Budaörs, Szigetszentmiklós, Vecsés, Dunakeszi) kapcsolódik össze a kerékpárút-hálózat Budapestével.

A területrendezési tervekben meghatározott, nemzetközi és országos kapcsolatot biztosító kerékpárút-hálózat három átmérős irányban keresztezni a várost, melyből a Duna két partján lévő vonalak már nagyobb részt kiépültek (EURO VELO hálózat), de jelenleg még nem érik el mindenütt a városhatárt. A Fót-Budaörs irányú útvonalnak csak rövidebb szakaszai léteznek. Ezen kerékpárutak paramétereiknek köszönhetően hosszútávon vélhetőleg nem tudják kielégíteni a dinamikus fejlődő forgalmi igényeket, ezért fejlesztésük, rekonstrukciójuk a közeljövőben szükségessé válik.

A közösségi közlekedéshez kapcsolódóan (elsősorban a városközponttal kötőpályás kapcsolatot biztosító vonalakon) B+R rendszerű kerékpártárolók kerültek kialakításra 6 helyszínen (Rákoskert, Rákoshegy, Rákoscsaba, Rákoscsaba-Újtelep, Budafok-Belváros, Budafok-Háros), összesen 120 férőhellyel.

A kerékpározás és a közösségi közlekedés integrációja érdekében tett lépéseknek köszönhetően a városon belül is egyre több közösségi közlekedési járművön van lehetőség a kerékpárok szállítására, melynek a város topográfiai adottságai miatt különösen a budai oldalon van nagy jelentősége. Ennek további bővítése, kiterjesztése elősegítheti a kerékpáros közlekedés további térnyerését más, motorizált utazási módokkal szem-

ben. Előkészítés alatt áll a belváros területét lefedő kerékpáros közösségi közlekedési rendszer kialakítása. A tervek szerint a BuBi az első ütemben 75 helyszínen 1500 dokkolóból és 1100 kerékpárból álló járműparkkal szolgáltat.

Gyalogosos közlekedés

Budapesten a napi helyváltoztatások közel 22%-a gyalogosan történik (Londonban ez az érték 26%). A gyalogos közlekedés jelentősége – az önálló gyalogos közlekedés mellett – elsősorban a közforgalmú közlekedéssel megtett utazásokhoz kapcsolódik.

A gyalogos közlekedés a helyváltoztatás legáltalánosabb módja, ezért a város közlekedési rendszerének, és magának az ember léptékű városnak is meghatározó eleme kell, hogy legyen.

Ennek megfelelően a településszerkezetet jelentősen befolyásoló közterületi rendszer minden eleme – a gyorsforgalmi utak kivételével – színvonalas gyalogos infrastruktúrával kell rendelkezzen.

A központok és a lakóterületek térségében a gyalogos-szempontról speciálisan – akár kizárólagosan, akár több-kevesebb gyalogos preferenciával – kialakított közterületek (gyalogos övezetek, önálló gyalogutak, lakó-pihenő övezetek) kiemelt jelentőségű helyeknek számítanak.

Budapest Belvárosában az elmúlt évek fejlesztéseinek eredményeként egyre több kizárólagos, vagy gyalogos elsőbbségű közterület, ún. „jó hely” alakult ki, amelyek majd mindegyike népszerű találkozási helyé vált. E folyamat jelenleg is zajlik, melynek eredményeként rövidesen a Petőfi híd és Margit híd közötti pesti oldalon összefüggő gyalogos tér- és utcahálózat jön létre.

Budapest egyes területeit a 30/2010. (VI. 04.) Főv. Kgy. rendelet 3. sz. melléklete 11 önálló övezetbe tartozó védett területként nevesíti. A közúti forgalom káros hatásaitól védett területek értelemszerűen a gyalogos közlekedés kiemelt színterei.

PARKOLÁS

Budapest külső és belső adottságaiból következően a parkolás kérdésköre igen összetett és egyre kritikusabb helyfoglalási, szabályozási tényezője a közlekedés rendszerének.

A külső adottságokat Budapest többértékű szerepköre (nemzetközi célpont, Magyarország fővárosa, a Közép-magyarországi régió domináns települése, önálló nagyváros) határozza meg, melyek közül az agglomerációs övezetből adódó terhelés a legjelentősebb, míg a belső adottságokat a város egymástól alapvetően eltérő jellegű területei determinálják.

A külső adottságokból származó igények döntő részben a P+R rendszerű parkoláshoz kapcsolódnak. A belső adottságokból származóak pedig a parkolás szabályozás és a parkolás gazdálkodás kérdéskörébe tartoznak.

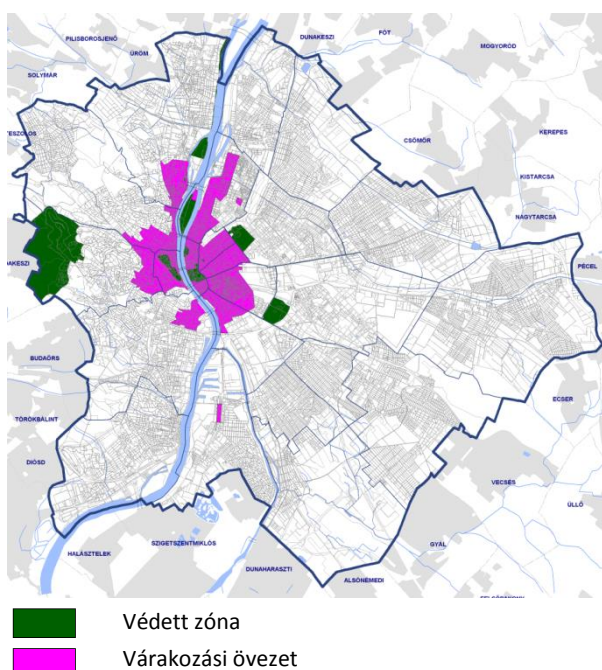
Parkolás szabályozás

Budapest személygépjármű ellátottsága az országon belül – a főváros gazdasági fejlettségének következtében – relatíve magas, 326 személygépjármű jut 1000 lakosra, míg az országos átlag 299 szgk./1000 lakos. (Berlinben 400 szgk./1000 lakos a jelenlegi ellátottsági mutató, mely a Németországi átlag alatt helyezkedik el a nagyvárosi környezet adottságainak következtében, Csehországban 482, Lengyelországban 508 szgk./1000 lakos az ellátottság.) Az európai trendek figyelembe vételével a jövőben a gépjármű-ellátottság növekedése várható akkor is, ha ennek bizonyos ellensúlyozására növekszik az autó helyett kerékpárt választó – főleg fiatalok - aránya.

Városrendezési szabályozási oldalról jelenleg Budapest közigazgatási területén belül egy egységes koncepció alapján meghatározott, területileg differenciált, funkcióként meghatározott rendszer üzemel, mely a közösségi közlekedéssel legjobban ellátott területeken (elsősorban a gyorsvasúti hálózattal ellátott területeken) csak a minimális számú parkoló létesítését tekinti szükségesnek, míg a többi területen a minimális és az országos szinten általános mennyiség közötti férőhelyszám kialakításával biztosítja a járművek elhelyezését. A parkolás létesítményeinek elhelyezését telken belül kell biztosítani. Az egyes létesítmények rendeltetészerű működéséhez szükséges parkoló vagy garázs férőhelyek különösen kereskedelmi-iroda-intézmény funkciók esetén igen jelentősek, lényegében azonosak a funkciók hasznosítható szintterületével.

A budapesti parkolás fő hiányossága a közterületen kívüli férőhelyek elégtelensége, valamint hogy nincs egységes parkolás-szabályozási rendszer közlekedési oldalról. Az ilyen irányú törekvések mindeddig kudarcba fulladtak.

Várakozási- és védett övezetek



A parkolás szabályozási jogköre teljes mértékben kerületi hatáskörbe került, minden nemű korlátozás nélkül (korábban az országosan alkalmazandó értékektől 50%-kal lehetett eltérni), mely egyben nagy felelősséget is jelent a megfelelő, versenyképes épített környezet hosszú távú biztosítása terén.

Parkolás gazdálkodás

Budapest belső adottságai – elsősorban a belső zóna területén – szükségessé és indokoltá teszik a beépítési kötöttségekből fakadóan a közterületi parkolást, és annak korlátozott igénybevételének biztosítását az érintett városrészek élhetőségének fenntartására. A város belsőbb területein jelentős kiterjedésű korlátozott várakozási övezeti rendszer üzemel melynek további bővítése tervezett. A főváros belső kerületeiben összesen kb. 72.000 db felszíni fizető parkolóhely található, melyek közül kb. 4.800 db a Budapest Főváros Önkormányzatának tulajdonában van, a többi kerületi tulajdonú és üzemeltetésű. A felszíni közterületi fizetős parkolás és a közterületen kívüli (közhasználatú garázs) parkolás sem szabályozási, sem tarifa szempontból nincs összehangolva.

A város egyes, különösen nagy értékkel bíró területein (zöldfelületek, műemléki beépítés a behajtás korlátozása folytán a parkolás is korlátozás alá esik.

A belső városrészek forgalomcsillapításával, valamint a parkolásgazdálkodás eszközrendszerének felhasználásával a személygépjármű forgalom fokozatos visszaszorítása és a parkolóhelyek számának évenkénti kismértékű csökkentése elősegítheti a közterületek újrafelosztásának lehetőségét, a gyalogos és kerékpáros forgalom területeinek növelését.

P+R parkolás

A városhatárt budapesti úticéllal naponta átlépő személygépkocsi forgalom becsült értéke mintegy 250.000 szgk/nap, melynek csak 1-2%-a képes eszközváltásra a

P+R rendszerű fővárosi parkolóban. Ennek következtében az autóval érkező forgalom döntő része az elővárosi közösségi közlekedés rendszerének, valamint a P+R parkolók elégtelen fejlesztése miatt az úti célját jelentő létesítmények közvetlen autós elérésére kényszerül, jelentős forgalomterhelést okozva a város belsőbb úthálózatán, és helyenként számottevő közterületi parkolási problémát is generálva.

Budapest közigazgatási területén belül a közlekedési eszközváltás biztosítására szolgáló P+R parkolók nagyobb részt a gyorsvasúti (metró és HÉV vonalak) és a nagyvasúti (MÁV vasútvonalak) hálózatok megállóíhoz kapcsolódnak. A jelenleg használatban lévő P+R férőhelyek száma igen csekély, a fenntartható városi közlekedés fejlesztésének érdekében számuk dinamikus növelése szükséges. Ezzel a megkívánt fejlesztési iránnyal ellentétben azonban a hálózat összesített parkoló kapacitása az elmúlt években csökkent, jelenleg 3.507 férőhely. (Bécsben 34 ezer, Münchenben 23 ezer a P+R férőhely.)

A fenntartható városi közlekedés érdekében – különös tekintettel az agglomerációból a Belvárosba irányuló forgalom által okozott közúti terhelés, valamint a gépjárműelhelyezés okozta problémákra - kiemelt jelentőségű a városi- és elővárosi kötöttpályás közlekedés kapcsolati pontjainál a megfelelő szolgáltatást nyújtó P+R parkolók létrehozása. A városi közlekedés számottevő minőségi javulásának érdekében a főváros területén nagyságrendileg ~20.000 férőhely kialakítása szükséges.

A városi- és elővárosi közlekedés fejlesztése, valamint a közösségi közlekedés elérhetőségének, kapcsolati pontjainak fejlesztése, és ehhez kapcsolódóan a megfelelő számú és magas szolgáltatási színvonalú P+R parkolók kialakítása meg kell előzze a személyforgalmi behajtási díj bevezetését.

SWOT

ERŐSSÉGEK	GYENGESÉGEK
<ul style="list-style-type: none"> Az európai és a hazai közlekedési hálózatban betöltött centrális szerepkör; a város kialakult sugaras-gyűrűs közúthálózati szerkezete (de ez nem fejlődött a várossal, ma hiányos); a közlekedés intézményrendszerének integrálása kiterjedt közösségi közlekedési hálózat, jó területi lefedettség; kedvező használati mód arány (modal split) a közlekedésben; dinamikusan növekvő kerékpáros forgalom; egységes szabályozás (de nem közlekedési) a korlátozott várakozási övezeti rendszer (fizető parkolási övezetek) területén; folyamatosan bővülő, kiterjedt Tempo30 és lakópihenő övezetek; gyalogos zónák bővülése, megújulása, hálózatosodása. 	<ul style="list-style-type: none"> A városi- és elővárosi térség közlekedési integrációjának hiányosságai; keves Duna-híd, kedvezőtlen területi eloszlással; Pesten hiányzó gyűrű irányú közúthálózati elemek, M0 Ny-i szektor hiánya; Budán korlátozott számú É-D irányú közlekedési kapcsolatok; előregedett városi közösségi közlekedési infrastruktúra és járműpark; korszerűtlen átszállási csomópontok, az intermodalitás hiánya, ráhordó járatok optimalizálásának hiánya; összefüggő kerékpárút hálózat, és kerékpártárolók hiánya; elégtelen P+R parkoló kapacitás; a parkolásgazdálkodás integrációjának hiánya; a belső területek megoldatlan gépjármű tárolása; a közlekedési infrastruktúra fenntartásának és üzemeltetésének forráshiánya és az abból adódó nehézségei; a vasúthálózat műszaki színvonala, a városon belüli egyes szakaszok, valamint a fejpályaudvarok kapacitáshiánya; a Duna kihasználatlansága a hajózás terén, a vízi közlekedés létesítményeinek és járműparkjának állapota, valamint a kapcsolódási pontok hiánya;
LEHETŐSÉGEK	VESZÉLYEK
<ul style="list-style-type: none"> Az országos gyorsforgalmi úthálózat fejlesztésével (M0 Ny-i szektor, M4, M11 megvalósítása) a fővárosi úthálózatának egyes elemei tehermentesíthetők; a fejlesztések hatására a hagyományos vasúthálózat fokozottabb szerepvállalása a városi és elővárosi közlekedésben, a nagysebességű vasúti kapcsolatok révén a nemzetközi közlekedésben; a V0 vasútvonal megvalósításával a fővárosi vasúti hálózat teherforgalom alóli tehermentesítése, és a vasúti területigények újragondolásának lehetősége; a kapacitásbővítéseket követően az S-Bahn rendszer bevezetése; a térség országon belüli jövedelemtermelő képességével arányosabb fejlesztési forrás biztosítása; a balesetveszély csökkenése a kerékpáros és a gépjármű közlekedés szabályrendszerének egymást segítő módosításával; intézményi, működtetési háttér normalizálása, kooperativitás javulása. 	<ul style="list-style-type: none"> Az Európai Unió által meghatározott projektfinanszírozási rendszer korlátai; a gépjármű ellátottság, és az egyéni gépjárműhasználat közlekedésen belüli növekedése az élet-színvonal emelkedésének következtében; nemzeti légitársaság hiánya következtében az európai várostérségi pozíció romlása; a kapcsolódó várostérséggel bonyolódó forgalom használati mód arányának (modal split) romlása az agglomeráció fejlődésének következtében; a kétszintű önkormányzati rendszer érdek különbségéből adódó nehézségek a fővárosi szintű fejlesztések megvalósításában; Kormányzati és fővárosi szempontok, megközelítések különbözőségének növekedése; Városfejlesztés koordinátlansága, külső (befektetői) szándékok uralma, a forgalmat csökkentő kompaktság céljának érvényesíthetlensége.

FEJLESZTÉSI KIHÍVÁSOK

- A városi és az elővárosi közlekedési rendszerének integrált fejlesztése;
- A közlekedésből adódó károsanyag-kibocsájtás csökkentése;
- A nem motorizált közlekedési módok támogatása, a közösségi közlekedés előnyben részesítése, a közlekedési módváltás kedvező irányú befolyásolása;
- A belső, illetve az átmeneti zóna közúthálózatának tehermentesítése érdekében a hiányzó gyűrű irányú elemek és Duna-hidak megvalósításának előkészítése, illetve megvalósítása;
- A közösségi közlekedés részarányának megtartása, illetve növekedési lehetőségének elősegítése érdekében az egyéni gépjármű-közlekedésben részt vevők számára valós előnyökkel járó (rövidebb eljutási idő) utazási alternatívák megteremtése;
- Közlekedési szövetség létrehozása, egységes tarifarendszer megteremtése a közösségi közlekedésben;
- A közösségi közlekedés infrastruktúrájának és járműparkjának folyamatos megújítása;
- Az elővárosi vasútvonalak integrálása Budapest városi közlekedési rendszerébe;
- A Duna mint víziút szerepének növelése főváros közlekedésében;
- A közterületi parkolás alternatíváinak megteremtése, a gyalogos- és a zöldfelületek területének növelése;
- A fővárosi kerékpáros törzshálózat kialakítása;
- A Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér funkciójának bővítése, európai térségi szerepének visszaállítása.

A főváros közműellátása jónak tekinthető, hiszen a vízellátás mellett a csatornahálózat is egyre több fogyasztót szolgál ki, ugyanakkor a fogyasztáshoz mérten az energiaközművek is teljesen kiépítettek. A víziközművek terén a fogyasztás visszaesésével jelentős hálózati tartalékok keletkeztek, de ez nem mérsékli a rekonstrukciós munkák számát. Hasonló a helyzet a gáz- és elektromos hálózatok esetében, valamint a távhőhálózatokban is, mely kihasználtságának oka a hálózati kapcsolatok és újabb fogyasztási körzetek kiépíttetlensége.

A megújuló energiahasznosítás a szennyvíztisztító telepek kivételével központilag nem támogatott, így csak elvétve valósultak meg napenergiát, vagy talajhőt hasznosító beruházások. Problémát jelent a megújuló energiaforrások részarányának növelésében az a tény, hogy jelenleg nincs a megújuló energiaforrásokat feltérképező fővárosi stratégia. Napelemek alkalmazása esetében az épületállomány feltérképezésével lehetőség nyílik a tényleges napenergia hasznosíthatósági potenciál megismerésére, azok elhelyezésére ténylegesen alkalmas tetőszerkezetek számbavételére. Energiaparkok (energiaültetvények, napelem-parkok, depóniagáz hasznosítás, stb.) elhelyezésére szolgáló területek kijelölésével a megújuló energiaforrások részaránya növelhető, mely hozzájárul a dekarbonizációs törekvések megvalósításához. Geotermikus energia erőművi hasznosítását illetően mélységi kutatásokat követően lehet állást foglalni.

Jelenleg a megújuló energiaforrások hasznosításához kapcsolódó beruházások egyrészt a versenyszférában valósultak meg, másrészt intézményi felújításokhoz kötődnek, valamint lakóépületek esetében történtek (nap, hőszivattyú) – teljes közművesítettség mellett. A megújuló energiaforrások leginkább a távhőhálózatba történő integrálással hasznosíthatóak, az alacsony hőmérsékletű fűtési és hűtési rendszerek elterjedésével válthatja be a hozzá fűzött reményeket.

VÍZIKÖZMŰVEK

Budapest éves ivóvízfogyasztása jelenleg 129 000 ezer m³-re tehető, továbbá a Dél-Budapesti régióban még működnek ipari vízhálózatok is. A fővárosi vízbázisa a Duna vizét hasznosítja, a parti sávba telepített kutaknak köszönhetően. A kutak naponta összesen 1 millió 200 ezer m³ ivóvíz kitermelését és továbbítását teszik lehetővé, vagyis mintegy 700 ezer m³-rel többet, mint amennyit Budapest lakossága egy átlagos nap leforgása alatt elfogyaszt.

Vízgazdálkodás és vízellátás

A Vízművek összesen 86 különböző nyomású zónát üzemeltet, melyek által egyrészt a Budai hegyeken lévő fogyasztók, más részt egyes pesti területek középmagas épületeinek ellátását és a környező települések vízellátását is biztosítani tudja.

A város vízellátását szolgáló vízbázisok jól kiépítettek, korszerű víztisztítási technológiával felszereltek, melyek gépészeti felújítása 2005–2010 között zajlott le. A vízbázisok kapacitásuk tekintetében jelentős tartalékokkal rendelkeznek, így **távlati fejlesztésükkel, bővítésükkel nem kell számolni.**

A Duna közvetlen Budapest fölötti szakaszán, a Szentendrei szigeten, valamint a folyó jobb és bal partján lévő védett területek alkotják az északi vízbázist, amely a fővárosi vízszükséglet nagyobbik részét, mintegy 70 %-át elégíti ki. A kutak bár nem a főváros területén helyezkednek el, a hosszú távú megóvásuk érdekében mégis megoldást kell találni arra, hogy magas árvízszintek esetén a gépházak és egyéb üzemi létesítmények milyen módon védhetőek meg biztonsággal az elöntésektől.

A Duna Budapest alatti szakaszán a Csepel-sziget, Ráckeve és Szigetszentmiklós között elhelyezkedő területet nevezzük déli vízbázisnak, amely a fővárosi vízszükséglet mintegy 30%-át fedezi. A fővárosi vezetékes ivóvízellátás lefedettsége 100%-os. Összefüggő, kiterjedt problémás területek nincsenek, csupán elszigetelten vannak olyan fogyasztási területek, ahol a hálózat öregsége, valamint a megváltozott fogyasztási viszonyok miatt a hálózati nyomás nem megfelelő.

A vízfogyasztás a 2009-es évben a 1985–1995 időszakhoz képest a felére esett vissza. Az elmúlt két évben ez a csökkenő tendencia nem állt le, csupán lelassult.

A vízfogyasztás folyamatos csökkenésével az ivóvízhálózat egyre inkább túlméretezetté válik, mely elsősorban üzemeltetési, és fenntartási problémákat von maga után.

A hálózatban lévő, a szükségesnél nagyobb átmérőjű vezetékekben a víz áramlása minimálissá válik, így a cső falán lerakódások alakulnak ki. A lerakódások a csőfalat érdessé teszik, ami következtében az tovább segíti a mikroorganizmusok megtelepedését is, mely idővel az ivóvíz minőségi romlásához vezethet.

A közkifolyók száma is egyre csökken, mára közel 700 db maradt üzemben a városban, mind a mellett a parkok esetén pedig inkább ivókutak kerülnek kialakításra. A vízfelhasználás csökkenése és a tartalékok azonban nem ellensúlyozzák azt a tényt, hogy a közel 50-100 éves hálózat rekonstrukcióra szorul. A koros vezetékszakaszok mellett az elzárószervek tömeges cseréje szükséges, mivel feladatukat hiba nélkül

már szinte képtelenek ellátni, ami csőtörés vagy szakaszolás esetén komoly problémákat eredményezhet.

Szennyvízelvezetés

Budapest csatornahálózatának építését, üzemeltetését, valamint az összegyűjtött vizek kezelését a Fővárosi Csatornázási Művek Zrt. látja el. A szenny- és csapadékvizek befogadója a domborzati adottságok miatt a Duna, illetve a Ráckevei (Soroksári)-Duna (RSD).

A főváros területén átlagosan keletkező napi szennyvíz: 5-600 ezer m³, ami éves szinten 182,5-219 millió m³-t jelent. Budapesten a belső kerületekben a kiépített csatornahálózat egyesített rendszerű, míg a külső kerületeknél, a kiépítésük már részben elválasztott rendszerben történt meg.

A csatornahálózat kiterjesztésével elérendő cél 2015-ig – a szennyvízelvezetés tekintetében – a 100%-ot megközelítő csatornázottság.

Jelentős feladat a szenny- és csapadékvíz elvezetése a lefolyástalan (mély fekvésű területek, illetve magas talajvízállású) területekről. A hegyvidéki területeken szennyvízcsatorna-hálózat kiépítése mellett a felszíni vízvezetést (esetenként a vízgyűjtők vízrendezését) is meg kell oldani.

Szennyvízcsatornázás

Az elmúlt évtizedben részben az Uniós forrásoknak köszönhetően számos helyen létesültek új csatorna szakaszok, mely által a vízhálózat és a csatornahálózat kiépítettsége közötti különbség csökkenni kezdett. Bár jelentős rekonstrukciók történtek, és hálózati kapcsolatok is kiépítésre kerültek, még mindig akadnak olyan külvárosi területek, melyek egy része csatornázatlan.

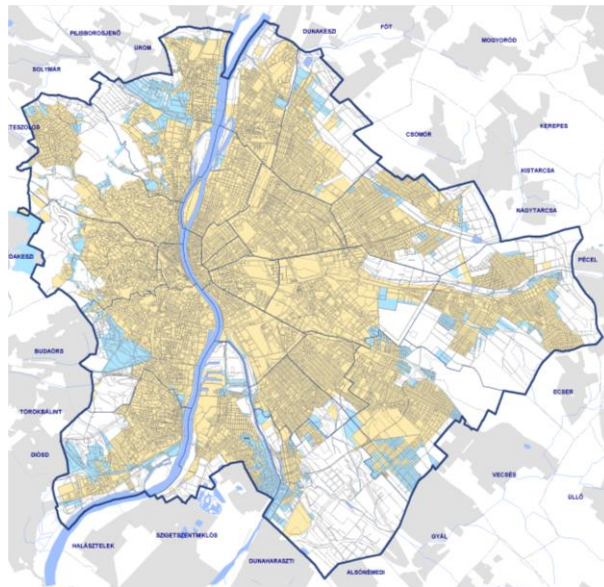
2006-ban a FŐMTERV Zrt. elkészítette a XXI. és XXII. kerületek kivételével Budapest általános csatornázási tervének felülvizsgálatát, melyben nem csak az ellátatlan területek szennyvízcsatornázása, hanem a túlterhelt csatornaszakaszok tehermentesítése is megtervezésre került. A terv 2008-ban bővítésre került a Dél-budai térség (XXII.) és Csepel (XXI.) szennyvízeinek a Csepel Központi Szennyvíztisztító Telepre való csatlakoztatásának és a hiányzó szennyvízcsatorna hálózatának tervezésével. A kibővített projekt neve „Budapesti Komplex Integrált Szennyvízelvezetési és Szennyvíztisztítási Program” (BKISZ).

A forrás felhasználása csak a lakóterületek felzárkóztatását irányozta meg, így gazdasági, ipari területek esetén továbbra is az ingatlanulajdonosnak kell felvállalnia a csatornázás költségeit.

A TELEPEK KAPACITÁSA:

	Hidraulika terhelés (2010)	Csúcsterhelés	Tartalék
Észak-Pesti Szennyvíztisztító telep:	142.632 m ³ /d	200.000 m ³ /d	57.368 m ³ /d
Dél-Pesti Szennyvíztisztító telep:	64.200 m ³ /d	80.000 m ³ /d	15.800 m ³ /d
Budapesti Központi Szennyvíztiszt. Telep, biológiai tisztító egység		525.000 m ³ /d	

A program keretében 170-180 km-nyi csatorna létesült közel 19600 darab új bekötéssel. A Központi Szennyvíztisztító Telepen túl, annak forrásából Csepelen még 55 km-nyi csatornahálózat létesült közel 3800 új bekötéssel.



- Ivóvízzel és csatornával ellátott terület
- Ivóvízzel ellátott terület

A már korszerű tisztítás-technológiával rendelkező szennyvíztisztító telepekkel és a 2015-ig megvalósuló közel 100%-os csatornázással az egyedi szennyvíztisztítók létesítése nem támogatott, sőt a tisztított vizek befogadójául szolgáló patakok kapacitásának és vízminőségének megóvása érdekében az ilyen megoldások alkalmazását kerüldendő egyéb csatornázási alternatívák alkalmazása a cél.

A város szennyvizének megtisztításában jelentős előrelépést jelent a Csepel-szigeti Központi Szennyvíztisztító Telep megvalósulása. A telep kapacitásával, és a már korábban is meglévő tisztítóteleppel együtt Budapest teljes szennyvízmennyisége megtisztíthatóvá vált.

Az alkalmazott tisztástechnológia egyetlen problematikus és megoldandó kérdése mindhárom telep esetén a szennyvíziszapok kezelése, elhelyezése.

Jelenleg a csomádi lerakóba kerül, mely mind szállítási mind elhelyezési költséggel jár, miközben a szennyvíziszapok összetételük miatt hasznosíthatóak energiaforrásként (biogáz előállítás), rekultivációra, vagy tüzelőanyagként. Hulladéklerakóban történő elhelyezésük a legkevésbé előnyös, így hasznosításuk a tervezett II. sz. Hulladékhasznosító és Iszapégető Műben javasolt.

A szennyvizek tisztítása során jelenleg évente 2 745 t rácsszemét, 10 248 t homokfogó üledék, 356 t zsír/olaj, illetve 91 503 t víztelenített szennyvíziszap valamint 18 t veszélyes hulladék keletkezik.

Csapadékvíz elvezetés

A túlnyomó részt egyesített rendszerű csatornahálózat mellett az elválasztott csapadékvíz elvezető csatornahálózat jellemzően csak a nyílt vízfolyások környezetében, illetve egyes újonnan beépült területek esetén valósult meg. Utóbbiak befogadója azonban sok esetben az egyesített rendszerű csatornahálózat, így az elválasztott rendszer a tényleges feladatát nem látja el, mivel a csapadékvizek így módon a szennyvíztisztító telepekre kerülnek, ahol esetleg felesleges tisztítási folyamatokon mennek keresztül, vagy egy bizonyos hígítási koncentráció felett a szennyvizekkel együtt közvetlenül a Dunába kerülnek bevezetésre. Ahol a csapadékvíz csatornák befogadója nyílt vízfolyás, ott a legtöbb esetben a meder rendezetlensége, valamint az illegális rákötések miatti csökkenő vízszállító kapacitás jelent problémát.

Az elmúlt évtizedekben egyre inkább a rövid idejű, nagy intenzitású csapadékhullás vált jellemzővé, mely változás elsősorban a klímaváltozásnak köszönhető. A csatornahálózatok méretezése, illetve az útburkolatokba beépített víznyelőknak elhelyezése (útpálya lejtése, aknák távolsága) a tartósabb, hosszan elnyúló csapadékhullás figyelembevételével történt. A nagy intenzitású csapadékhullásnak való megfelelés túlméretezett hálózatok kiépítését, azaz gazdaságtalan kiépítést jelentene, mivel a túlnyomórészt nyári időszakban jelentkező intenzív csapadékhulláson kívül az év többi időszakában hulló csapadékok elvezetését a jelenleg is meglévő hálózat képes fogadni, és biztonsággal elvezetni.

Az intenzív csapadékhullás következtében fellépő nagy terhelést jelentő vízelvezetés kivédésére az időszakos tározás, illetve a késleltet módon történő vízbevezetés jelentheti a megoldást. Ez, a vizek egy közbenső, azaz az összegyűjtés helye és a befogadó közötti vízelvezetés kiegyenlítését hivatott szolgálni, mellyel elkerülhető a befogadó csatornák rövid idő alatt bekövetkező nagy hidraulikai leterhelése.

A pesti oldalon lévő vízfolyások vízjárása kiegyenlítettebb, mint a budai hegyvidéki vízfolyásoké. Általánosan vizsgálendő, hogy mely vízfolyások mentén alakítható ki záportározó, mellyel a heves csapadékok által keletkező vízhozamokat visszatartva, a meder terhelését kiegyenlítetté teheti. Az ilyen tározók környékén lehetőség nyílna továbbá a meder természetesebb kialakítására, vízfolyás revitalizációra is.

ENERGIA

Magyarországon a települési önkormányzatok csak korlátozott szerephez jutottak az energiaellátás területén. Tulajdonosként és felügyelő, engedélyező és ár-

megállapító hatóságként felelősek a távhőellátásért (Budapest esetében a BVK Holding szervezetének tagvállalata a FŐTÁV Zrt.), de a villamosenergia- és gázellátásra vonatkozóan nincs érdemi feladatuk. A FŐGÁZ Zrt. az egyetlen önkormányzati többségi tulajdonban lévő gázszolgáltató. Villamosenergia-szolgáltatás vonatkozásában a Főváros tulajdonosként a közvilágításban érdekelt 50%-ig.

Energiagazdálkodás és energiaellátás

A fővárosi és a kerületi önkormányzatoknak – mint a helyi intézmények tulajdonosainak, amelyek jelentős energia-felhasználóknak számítanak – kötelességük a szolgáltató vállalatokkal együttműködve a legjobb energiaellátási megoldásokat kijelölni, és a település összes fogyasztójának az energetikai érdekeit képviselni.

A Fővárosi önkormányzat energiagazdálkodással és energiaellátással kapcsolatos feladatai a következőkre terjednek ki:

- A város energiaigényeinek követése, az energiaellátás kérdéseinek kezelése a városfejlesztési tervezés keretében.
- A tulajdonában lévő intézmények energiagazdálkodásának javítása.
- A város lakók energiatakarékossági törekvéseinek támogatása.
- A távhőszolgáltatás fenntartása és fejlesztése.
- Új távhőterületek kijelölése (fűtés és hűtés).
- Együttműködés a közszolgáltatók fejlesztési igényeihez szükséges nyomvonalak biztosításában.
- Közvilágítás biztosítása.

A Covenant of Mayors (Polgármesterek Szövetsége) 2008. elején indította el a klímaváltozás elleni harc keretében azt a kezdeményezést, ahol az úttörő városok arra vállalkoznak elkötelezettséget, hogy 2020-ig a 2005-ös állapothoz képest 20%-os célt meghaladó mértékben csökkentsék a CO₂-kibocsátást energiahatékonysági intézkedésekre és megújuló energiaforrások részarányának növelésére irányuló akciókkal. A Covenanthoz Budapest is csatlakozott és elkészítette Fenntartható Energia Akció Programját, amely folyamatos monitoring révén követi a fővárosi energiafelhasználás és az ahhoz kapcsolódó CO₂-kibocsátás alakulását. Az elmúlt évtizedben főként az iparosított technológiával épült épületek energetikai rehabilitációját ösztönző finanszírozási programok futottak, melyeknek köszönhetően némiképp javult az épületek energiahatékonysága. A lakosság egyre tudatosabb energiafogyasztási magatartása szintén az energiafelhasználás csökkenéséhez vezet egyrészt a gazdaságosabb felhasználás, másrészt az egyéni beruházásoknak (nyílászáró cserék, családi házak hőszigetelése) köszönhetően is. Nem javul azonban a belvárosi épületállomány energiahatékonysága, valamint nem kerültek meghatározásra a Főváros számára stratégiai szempontból legfon-

tosabb beavatkozási épületek/épülettípusok. A végső energiafelhasználás csökkenése következtében a széndioxid-kibocsátás ugyan mérséklődik, viszont a kitűzött célérték eléréséhez az energia végfelhasználás forrás-szerkezetének módosítása is szükséges. Ennek érdekében előtérbe kell helyezni a megújuló energiaforrások részarányának növelését, amelyhez a fővárosi távhőhálózat megfelelő alapot teremt. A hatékony energiafelhasználásban fontos az intelligens elosztó és mérőhálózat alapjait is kiépíteni.

Villamosenergia- és gázellátás

A főváros energiaellátása alapvetően gáz bázisú, ami az országos nagynyomású hálózatról kapja a tápenergiát. Erő- és fűtőmű rekonstrukciók során kapcsolt energia-termelő berendezések (gázturbinák, gázmotorok) kerültek elhelyezésre ezekben a létesítményekben, melynek következtében a beépített villamosenergia-termelő teljesítmény jelentősen megnőtt. Az országos energia hálózatai megkülönböztetett figyelemmel létesültek a főváros ellátására (gázkörvezetékek, 220 és 120 kV-os távvezetékek), amelyekről nagy kapacitású átalakító állomások (elektromos alállomások, gázátadó- és nyomákszabályzó állomások, hőbázisok) épültek ki. 2012. évi adatok alapján az elektromos alállomások átlagos kiterhelése 60% körüli, míg a gázátadó állomások esetében a fizikai kapacitáshoz viszonyított csúcsnapi felhasználás átlaga 65% körül alakult.

A városfejlődés során az energiahálózatok nyomvonala kapcsán kedvezőtlen adottságként vannak jelen mai is többek között a meglévő lakóterületeken üzemelő távvezetékek és a volt nagynyomású gázvezetékek (III., XI., XII., és XXII. kerületek). Volt ipari területek rehabilitációját korlátozzák a földfeletti távfűtő vezetékek és a távvezetékek (III., X., XI. és XIII. kerületek). Emellett a főváros fejlesztési elképzeléseit korlátozzák a földfeletti távfűtő vezetékek és a távvezetékek (II. ker. Mocsáros dűlő, XI. ker. Albertfalva városközpont), illetve több helyen ezek az elemek a város szövetébe beépültek (X. ker. Új-hegy, XIII. ker. Rákospatak, Göncöl utca).

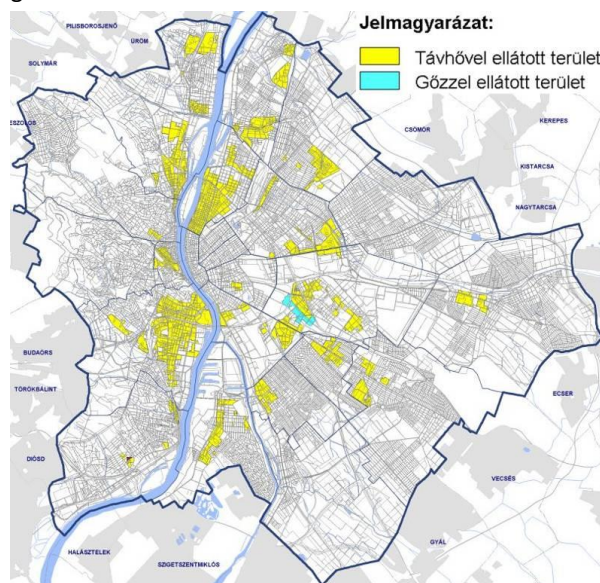
Budapesten a távvezetékek által szállított villamos energia elosztását a belső területeken 120 kV-os kábelhálózat szállítja a terhelési súlypontokba elhelyezett alállomásokba. Az elmúlt néhány évben több gázszolgáltatással kapcsolatos energiahatékonysági és környezetvédelmi intézkedés történt, mint például az alap- és felszálló vezetékek rekonstrukciója a FŐGÁZ Zrt. lakossági támogatási programjának keretében. Emellett a fővárosi kerületek intézményeinek fűtőkorszerűsítési, felújítási beruházásai is zajlottak.

A FŐGÁZ Zrt. részvételével gázmotoros, az EU hasznos hőfelhasználáson alapuló kapcsolt energiatermelésre vonatkozó irányelve (CHP-irányelv) szerinti nagyhatékonyágú kapcsolt energiatermelő, trigenerációs kiserőművek létesítésére került sor a Fővárosi Gázművek Zrt II. János Pál pápa téri telephelyén, a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem területén és a

FŐTÁV Zrt. Füredi úti fűtőművében. 2011-ben a FŐGÁZ Zrt. beruházásában megvalósult az első nyilvános CNG (compressed natural gas) üzemanyag igénybe vételére alkalmas töltőállomás. Kompresszora 270 m³/ó sűrítés-re képes, nyomásszintje 250 bar (egy átlagos személyautó három perc alatt feltölthető).

Távhőellátás

Az Európai Parlament és Tanács 2012/27/EU energiahatékonysági irányelve meghatározó szerepet szán a távhőnek az energiapolitikai célkitűzések, a megújuló energiák részarányának növelése, energiahatékonyság és energia megtakarítás, valamint az üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkentése terén.



A távfűtött területek területi eloszlása

Ebből fakadóan a távfűtés hazánk energiapolitikájában is és az energiahatékonysági törekvések megvalósításában is egyre meghatározóbb szerepet tölt be. Ez köszönhető egyrészt annak, hogy a nagy határfokú kapcsolt energiatermelés, illetve a távfűtés/távhűtés jelentős primerenergia-megtakarítási potenciált hordoz.

Másrészt a megújuló energiaforrásokból és hulladékhasznosításból származó energia képezheti az energiatermelés inputjának egy már nem elhanyagolható részét. Energhahatékonysági és környezetvédelmi intézkedések a távhőszolgáltatással kapcsolatosan is megvalósultak az elmúlt időszakban, a FŐTÁV Zrt. Észak-Budai, Újpalotai, Füredi úti, Rákosparkosztúri és Rózsakerti Fűtőműveiben nagyhatékonyágú kapcsolt energiatermelést megvalósító gázturbinák és gázmotoros erőművek létesültek külső vállalkozók bevonásával. A FŐTÁV-KOMFORT Kft. további négy telephelyen létesített gázmotoros kiserőművet.

A primer távhővezetékek műszaki állapot miatti cseréje fokozatosan korszerű, előreszigetelt, közvetlenül földbe fektetett vezetékekkel történik. Ennek köszönhetően a budapesti távhőszolgáltatás szállítási hővesztesége – ami alig haladja meg a 9–9,5%-ot, – tovább csökken.

A FŐTÁV Zrt. az ún. szolgáltatói, több épületet ellátó hőközpontokra kapcsolt épületek jelentős részét (összesen több mint 1200 épületet) önálló felhasználói hőközponttal látta el, amelynek köszönhetően évente a végfelhasználás 2%-át meghaladó hőenergia mennyiséget takarítanak meg.

Az ÖKOPlusz program az elavult, szabályozhatatlansága miatt pazarló épületfűtési rendszerek korszerűsítését támogatta, amelynek során a 2011/2012 fűtési időszak hőfelhasználásában összességében 18,4% relatív megtakarítást sikerült elérni. A FŐTÁV Zrt. távhőrendszeréhez új fogyasztók csatlakoztatása a szén-dioxid emisszió és légszennyezőanyag-kibocsátás csökkentését eredményezte (pl. Gellért fürdő, Heim Pál Kórház, SOTE, Újbuda Városház);

A légszennyezőanyag-kibocsátás csökkentéséhez a szolgáltatói/termelői oldalon jelentős mértékben hozzájárult, hogy a fűtőművekben a kapcsolt energiatermelés megvalósult. Az Észak-budai fűtőmű kogenerációs fejlesztésének következtében az Zápor utcai fűtőművet üzemén kívül helyezték, az Észak-pesti hőközpontjainak fejlesztése révén és a Tahi úti visszaemelő szivattyúzás megvalósításának köszönhetően a Révész fűtőmű üze me is megszűnt a 2011/12 fűtési szezonról.

Jelentős energiahatékonysági lehetőségeket hordoz Budapesten a hulladékhő hasznosítása, így a Széchenyi gyógyfürdő elfolyó gyógyvizének hulladékhőjét már hasznosítják az Állatkert épületeinek fűtésére.

A Budapesti Erőmű Zrt. (BERT) Kelenföldi Erőművének rekonstrukciója során a több mint hetvenéves főberendezések lecserélésre kerültek. A fejlesztési programnak köszönhetően Budapest villamosenergia-szükségletének 10%-át úgy állítják elő, hogy a károsanyag-kibocsátás a korszerűsítés előtti kibocsátás egyötödére csökkent.

A fogyasztói oldalon történő korszerűsítések szükség-szerűen a hőigény csökkenését eredményezik, a versenyképes távhőellátás csak piacbővítéssel tartható fenn, emellett a hőközpontok folyamatos, ütemezett korszerűsítése és a kb. 60%-ot kitevő, még korszerűtlen szállítóvezetékek felújítása szükséges.

A versenyképes és fenntartható távhőszolgáltatás érdekében a hidraulikailag független távhőközpontok kooperációs gerincvezetékkel történő összekötése szükséges. Új területek távhőszolgáltatásba történő bevonásával a rendszer kihasználtsága javítható, és egyúttal a kapcsolt energiatermelés előnyei kihasználásához a megtermelt hőenergia felvevőpiac bővítésének lehetősége is erősödik. A kooperációs vezetékszakaszok ütemezetten valósulhatnak meg, az egyes szakaszok prioritása a megváltozott jogszabályi környezet miatt az elmúlt években módosult. Elsődleges prioritást az Újpest-Újpalota stratégiai vezetéke, a dél-budapesti stratégiai kooperációs távvezeteki összekötés, valamint a Hulladékhasznosító Mű – Káposztásmegyer közötti bekötővezeték felbővítése élvez. Emellett potenciális

piacbővítési lehetőség mutatkozik a belvárosi területek esetében – az európai nagyvárosok többségének belvárosa távhővel (fűtés-hűtés) ellátott –, ahol különösen fontos a magas levegőszennyezettség mérséklése. A belvárosi távhőellátás megoldást jelent az egyre sürgetőbb kéményfelújítások problémájára is. Energhatékonyági és klímavédelmi szempontokat figyelembe véve a belvárosi távhőhálózat kiépítése szintén javasolt. A hőforrásokhoz történő csatlakozás vizsgálatai során kiviteli tervek készültek. A Kossuth tér környezetében 20 MW, míg a teljes vezetékefejlesztéssel érintett területen a potenciális fogyasztókat további 20 MW-ot meghaladó hőteljesítmény-igény jelentkezésével lehet figyelembe venni.

A budapesti távhőellátásnak a távhűtés jelenleg nem képezi részét. A nyári hőterhelés megnövekedésével az épületek hűtési igénye is növekszik, melyet jelenleg helyi szintű hűtőberendezések elégítenek ki. Az épületek hűtési igényének távhővel való fedezése hatékony megoldás, melynek bevezetését elő kell készíteni a közeljövőben.

Közvilágítás – helyzete, üzemeltetése, fejlesztési igények (LED)

2013-ban a BDK hálózatán még üzemelő két fényforrásos lámpatestek cseréje valósult meg, mellyel a megvilágítási szint tartása mellett a beépített teljesítmény csökkent. A projekt eredményeként az éves energia megtakarítás 57 685 kWh, melyhez 1 730e Ft költségmegtakarítás társul a 2014. évtől. A közvilágítási hálózat korszerűsítése érdekében folytatódott a nagyforgalmú aluljárók lámpatestjeinek cseréje négy helyszínen. Az energiamegtakarítás éves szinten 287 238 kWh, melynek köszönhetően 8 620e Ft éves megtakarítás várható 2014. évtől. Folyamatban van hosszabb távú fejlesztések előkészítéseként két LED-es lámpatest csere projekt (101 db lámpatest), mely éves szinten 30 710 kWh energiamegtakarítást eredményezhet. Tervezett továbbá a Rákóczi-híd világításának korszerűsítése energiatakarékos LED-es lámpatestekkel, melynek kiviteli tervezése folyamatban van, a megvalósítás 2014 szeptemberére várható. A világítási energiaigény további csökkentése céljából folyamatos LED-es fényforrásokra történő áttérés kívánatos. A lámpatestek cseréje mellett további energiamegtakarítást eredményezhet különböző műszaki megoldások alkalmazása, úgy mint többfokozatú előtétetek alkalmazása révén éjszakai teljesítménycsökkentés, illetve intelligens közvilágítási vezérlőrendszer telepítése.

MEGÚJULÓ ENERGIAFORRÁSOK ALKALMAZÁSA, A KÖRNYEZETTUDATOS ENERGIAGAZDÁLKODÁS LEHETŐSÉGE

Napjainkban az egyre növekvő energiaigények és az azok megtermeléséhez kapcsolódó üvegházhatású gázok kibocsátásának növekedése, hazánk gázimport-

függősége mind az energiahatékonyság és környezet-tudatosság felé kell terelje a felelősen gondolkodó társadalom figyelmét, a fosszilis energiahordozók (szén, olaj, földgáz stb.) mellett a megújuló energiák egyre fontosabb szerepet kell betöltsenek az energiaigények kielégítésében.

Budapesten az épületállomány energiafogyasztása az összes kibocsátott CO₂ egyharmad részét teszi ki, tehát nem csak a termelői és elosztói oldalon szükségesek beavatkozások, hanem a felhasználói oldalon is energiahatékonysági intézkedések megtétele szükséges az energia-hatékonyság és alacsony károsanyag-kibocsátású épített környezet kialakítása révén.

A 2020-tól érvénybe lépő új energetikai követelményrendszer szerint minden jelentős felújításon áteső épületnek, ahogyan minden új építésű épületnek is teljesítenie kell a „közel nulla” követelményt.

A budapesti SEAP adatai szerint a fővárosi épületállomány mintegy 30%-át kitevő paneles építésű lakótelepek, illetve a közel 60%-ot kitevő hagyományos szerkezetű társasházak felújításával közel 35%-os fűtési energia-megtakarítás valósítható meg. A mintegy 15.000.000 m²-re becsült kereskedelmi, szolgáltató és irodaépület-állomány felújításával pedig 25%-os csökkenés érhető el.

A belvárosi épületek nagy része a 19. század végén épült, a történeti belváros épületeinek 80%-a valamilyen védelmet élvez, magas építészeti értéket képvisel. A századfordulós épületek megfelelő minőségű energetikai felújítására (best practice) kevés megvalósult példa áll rendelkezésre, mintaeértékű pilot projektek elindítása szükséges.

A paneles építésű lakótelepek energiahatékonysági programja részben megvalósult, illetve folyamatban van, azonban a megvalósult minőség sok esetben megkérdőjelezhető.

A fővárosban a meglévő épületállomány jelentős beépített energiát hordoz. A jövőbeni fejlesztési igények nagy része kielégíthető a meglévő beépített területeken belül. Az új építésű épületek a teljes épületállomány csupán 1–2%-át teszik ki, így a hangsúlyt a meglévő épületek energetikai korszerűsítésére kell helyezni.

Nem készült el máig a budapesti épületállomány energetikai tipologizálása, energiapotenciáljának részletes felmérése és elemzése, mely stratégiaileg megalapozná a szükséges fejlesztések, átalakítások mértékét, irányát, területi preferenciáit. A megújuló energiaforrások hasznosítása az épületek energiaellátásában Budapesten jelenleg teljesen kihasználatlan.

A környezettudatos energiagazdálkodás nagymértékben hozzájárul a klímaváltozás káros hatásainak enyhítéséhez. Az energiafelhasználás visszafogásával, egy részének megújulókból történő fedezésével – az ehhez illeszkedő alacsony hőmérsékletű fűtési, és hűtési technológiákkal kiegészítve – az üvegházhatású gázok

kibocsátása csökkenthető. Helyi hasznosítás esetében a megújuló energiaforrásokban rejlő lehetőségek csak abban az esetben használhatóak ki hatékonyan, ha az ellátni kívánt épület új építés esetében erre energetikailag megfelelően tervezett, utólagos alternatív energiával történő energiaellátás esetében pedig az épület energetikai korszerűsítése, hőszigetelése, energiafelhasználás csökkentése megtörténik.

A megújuló energiaellátási mód nemcsak a fővárosban, de az egész országban kezdetleges stádiumban van Európához képest. Lényegesnek tekinthető azonban, hogy Budapest szennyvíztisztító telepein megvalósult a biogáz felhasználás, az így megtermelt villamos- és hőenergia a telepek ellátásának nagy részét biztosítja.

Az intelligens energiaelosztó- és mérőhálózat bevezetésével a megújuló energiaforrások hasznosítása települési szinten is hatékonyan kihasználhatóvá tud válni.

Bioenergia

Budapesten a bioenergia hasznosítása kis-, vagy közepes méretű berendezésekkel képzelhető el, elsősorban a szennyvíztisztítás során keletkező biogáz felhasználásával. A három budapesti szennyvíztisztítóban rendelkezésre áll olyan technológia, amellyel ebből az energiahordozóból állítanak elő villamos- és hőenergiát.

Észak-pesti Szennyvíztisztító Telep

2008-ban kezdődött meg a jelentős volumenű környezetvédelmi és bioenergetikai beruházás, amely energiatakarékos és környezetbarát megoldást biztosít a szennyvíziszap kezelésére a telepen. A létesítmény, a Dél-pesti telepen már évek óta működő iszapasztróizáló egységhez hasonló módon, a szennyvíziszapból biogázt állít elő. 2009. év elejétől teljes kapacitással működik.

A szennyvíztisztító telepen az anaerob iszapkezelés során keletkező biogáz hasznosítása történik kogenerációs kiserőművekben és kazánokban. A termelt villamos energia a 2010-es évben a telephely szükségleteinek 82%-át biztosította. A hőenergia a rothasztó tornyok és épületek fűtésére, valamint a használati melegvíz előállítására kerül hasznosítására. A telephely hőenergia tekintetében 100%-ban önellátó. A három telepített kogenerációs kiserőmű elektromos teljesítménye összesen 3035 kW, hőteljesítménye 3425 kW. A megtermelt villamos energia jelenleg a telep belső hálózatára kerül, de folyamatban van a szolgáltató hálózatára történő kitáplálás megvalósítása. A telepen emellett napelemek felhasználásával kis mennyiségű szoláris energia is hasznosításra kerül.

Dél-pesti Szennyvíztisztító Telep

A Dél-pesti Szennyvíztisztító Telepen képződő biogáz energiataralmát 2 db kogenerációs kiserőmű (elektromos teljesítményük 1461 kW, hőteljesítményük

1620 kW) energiává alakítja. A termelt energia a szennyvíztisztító villamos energia igényének mintegy 90%-át, hőszükségletének 100%-át fedezi, az energia belső hálózaton kerül felhasználásra.

Napenergia vonatkozásában a telepen 2012. év őszétől üzemelő napelemes rendszer 4 hónap alatt 8967 kWh villamos energiát állított elő, 116 kW beépített teljesítmény mellett. A rendszer a tisztítómű belső villamos hálózatára táplálja az energiát. A telep területén keletkező biogáz mennyisége indokolja, hogy további 1100 kW teljesítményű kogenerációs kiserőmű telepítése valósulhasson meg 2013. évben, az előállított villamos energia egy része a városi hálózatra is kerülhet.

Budapest Központi Szennyvíztisztító Telep

A Budapesti Központi Szennyvíztisztító területén termofil rothasztással történik a sterilizálás és biogáz-termelés. A 2009-ben átadott telepen átlagosan napi mintegy 230 ezer m³ szennyvíz kerül kezelésre. 2012. évben a termelt biogáz mennyisége 8,8 millió m³ volt. A biogáz 62–65% metán-tartalommal rendelkezik, melyet kapcsolt energiatermelő egység hasznosít. Erre a célra három gázkazán és három gázmotor áll rendelkezésre. Normál üzemben a biogázt a gázmotorok használják fel villamos energia termelésére, mely a telep villamosenergia-igényének 60%-át fedezi. Ezzel párhuzamosan hőenergiát is előállítanak. A hőenergia a pasztörizálás, valamint a rothasztás energiaigényét látja el, illetve téli időszakban a technológiai épületek fűtését a kondenzáció megelőzése céljából. Abban az esetben, ha a motorok által termelt hőmennyiség nem elegendő, a fennmaradó részt a kazánok látják el. A kazánok tüzelőanyaga normál üzemben földgáz.

Budapest területén lévő mezőgazdasági területeken megtermelhető energia előállítására alkalmas termények csak kis mennyiségeket jelentenek, amelyeket csak a helyi energia előállításában célszerű hasznosítani.

Geotermikus energia

A geotermikus energia hasznosítását akkor tekinthetjük megújulónak, ha a földkéregből kivett közeg, fluidum (pl. termálvíz) hasonló mélységbe visszajuttatásra kerül annak érdekében, hogy a kivétel hosszú távon működőképes lehessen. A Nemzeti Megújuló Energia Cselekvési Terv 2020-ig 57 MW_e beépített teljesítményű geotermikus erőmű kapacitást céloz meg Magyarországon.

A geotermikus energia elsődlegesen hőtermelési céllal hasznosítható, felhasználása a fővárosban elsősorban gyógyászati célú, valamint kisebb próbálkozás történik használati melegvízként történő felhasználására. Kisebb mértékű a hőszivattyúk alkalmazása, amelyekkel elsősorban a földhő közvetlen hasznosítása történik. Lehetőségek a +6 °C-os folyóvizek hőenergiájának kinyerésében, az erőművek elfolyó hűtővízeiben, a fürdőmedencék kifolyóvízeiben és a tisztított szennyvizek hő-

energiájában rejlenek, a hasznosítás egyik esetben sem kapott ezidáig kellő hangsúlyt.

Geotermikus energia hasznosítás esetében Budapesten földhőszivattyús rendszerek alkalmazhatóak, valamint lehetőség van szeizmikus kutatásokat követő mélységi geotermikus program indítására, erőmű létesítésére, a távhő- és villamosenergia-ellátás megújuló energiával történő kiegészítésére. Magyarországon – a külföldön már elterjedt geotermikus energiahasznosítás mintájára – több településen készültek és készülnek tanulmányok, kutatások, fúrások a földhővel történő hőellátás és villamosenergia-termelés megvalósíthatóságának reményében. Földszivattyús rendszer hazánkban több üzemel, geotermikus erőműre itthon működő példa még nincs, Németországban több működik.

Napenergia

Magyarország napenergia hasznosítás szempontjából kedvező, mert a napsütéses órák száma 1900–2200 között alakul. Ma korszerűnek mondható **termikus napenergia-hasznosító berendezések jelenleg leg gazdaságosabban melegvíz előállítására alkalmasak, amelyekkel a lakossági és intézményi melegvíz ellátásában az éves fogyasztás 60–70%-a fedezhető lenne.** Magyarországon a nyáron hasznosítható napenergia ötszöröse a télinek, ezért kézenfekvő a nyári igények kielégítése ezzel az energiahordozóval. A fotovoltaiikus panelek világpiaci árának csökkenésével és globális terjedésével az elektromos energia megtermelése is egyre elérhetőbbé válik, így szükséges felmérni a fővárosban rejlő szoláris energia-potenciált. A hasznosítható napsugárzás mennyiségét befolyásolja a hasznosító berendezés tájolása és dőlésszöge, így a belvárosi épületek közül egyesek kedvezőbb, mások kedvezőtlenebb helyzetben vannak. Ebből fakadóan a megtermelt energia szomszédsági rendszerben történő elosztásának lehetőségét is meg kell teremteni.

Jelenleg viszonylag kis arányú a napenergia felhasználás, azonban egyre több épület lapostetején, tetőszerkezetén jelennek meg napkollektorok, amelyekkel használati melegvizet, illetve fűtési hőenergiát állítanak elő. A nyári időszaki magas villamosenergia-igények abszorpciós hűtés alkalmazásával csökkenthetők.

Szélerenergia

Budapesten nagyméretű szélerőmű park létesítése a lakóterületek, a repülőtér védelmi zónája, valamint az egyéb környezetvédelmi területek miatt nehezen képzelhető el, a városhoz kapcsolódóan a közigazgatási határon kívül viszont vizsgálható ezek elhelyezése. A családi házak villamosenergia-ellátására telepíthető kisméretű szélkerék, vagy turbina.

Vízenergia

Budapest területén egyrészt a folyóvizek mozgási energiáját hasznosító törpevízmű, átáramlásos turbina, alul hajtott kerék (vízimalom) létesítése képzelhető el, ame-

lyek a Duna, a kis vízfolyások, a tisztított szennyvíz, az erő- és fűtőművek elfolyó hűtővizének, a fürdők elhasznált medence vizének mozgási energiáját hasznosíthatják.

Másrészt a Duna vizének hőszivattyús hasznosítása is további lehetőségeket tartogat.

A Duna vize a környezetében lévő létesítmények, városrészek hűtési igényeit biztosíthatja, azonban ez az energia távolabb is hasznosítható a város alatti talajokban fellelhető ún. Duna-terasz, illetve a felhagyott iparív-rendszeren (vízkivételi mű, nagyméretű vezetékek) keresztül.

ELEKTRONIKUS HÍRKÖZLÉS – ELLÁTÁS, KIÉPÍTETTSÉG ALAKULÁSA, NEMZETKÖZI ÖSSZEHASONLÍTÁS

Általánosságban elmondható, hogy a városok és a környező települések közötti telekommunikációs kapcsolatok fejlődése növeli a közöttük lévő társadalmi-gazdasági kapcsolatok erősségét, és gyorsabb reagálást biztosít a bekövetkező gazdasági eseményekre.

Vezetékes ellátás

A távközlési szektort Budapesten folyamatos fejlődés, bővülés, átalakulás jellemzi. A KSH adatai alapján megfigyelhető a hagyományos (analóg) fővonalak és ISDN vonalak számának folyamatos csökkenése, mely 2010. évben a 800 000 előfizetői szám alá esett. A kábeltelevízió előfizetőinek száma enyhén emelkedő tendenciát mutat, közelítve a 600 000 előfizetői számot, közben az internet előfizetők száma egy meredekebb növekedéssel megközelítette utóbbit. A hagyományos távközlési iparág átalakulásában többek között a következő folyamatok játszanak szerepet:

- a VoIP alapú szolgáltatások előtérbe kerülnek a távolsági hívások piacán;
- az üzleti előfizetők távolsági hívásai a WAN-ok felé helyeződnek;
- az egyéni előfizetők körében, távolsági hívás vonatkozásában rohamosan terjed a vezetéknélküli kommunikáció;
- IP telefonok terjedése;
- internet-kereskedelem és on-line ügyintézés térhódítása.

Budapest területén a vezetékes adatátviteli és hírközlési ellátást több szolgáltató biztosítja, úgy mint Magyar Telekom Nyrt., INVITEL Távközlési Zrt., UPC Magyarország Kft., GTS Datanet Távközlési Kft. és egyéb szolgáltatók.

A főváros területén az elmúlt évtizedekben a táv- és hírközlési rendszerek jelentős fejlődésen mentek keresztül. Nagyarányú hálózatépítés valósult meg a vezetékes rendszeren. Az átviteltechnika fejlődése lehetővé tette az optikai rendszer megjelenését. Nagyobb

arányú optikai fejlesztés először a pesti belvárosban valósult meg (BOH), amelyet fokozatosan követett a budai oldal is.

A kábeltelevízió hálózati- és szolgáltatási rendszer (KTV) fokozatosan a távközlési piac-szerkezetben is jelentős hatás-kiváltásra alkalmas szélessávú multimédia hálózati platformmá vált. A fejlesztések eredményeként a digitális KTV hálózatok mára az összes távközlési szolgáltatás nyújtására képesek, beleértve a hang- és az adatátvitel csomagkapcsolt átvitelt is, köszönhetően a hálózat kétirányúvá tételének, a hibrid optikai-koaxiális hálózatok elterjedésének.

A nagyobb KTV szolgáltatók saját optikai gerinchálózattal rendelkeznek, közülük a Magyar Telekom Nyrt., a UPC Magyarország Kft., és a DIGI Távközlési és Szolgáltató Kft. rendelkezik jelentősebb lefedettséggel Budapesten.

A szolgáltatók ma több technológia között is választhatnak a szélessávú hírközlési hálózatuk fejlesztéséhez, ma a szakma az IP alapú, végpontok között optikai hálózati technológiát preferálja (FTTH), ez biztosíthatja a jövőben az egyre növekvő sávszélesség-igények hosszú távú kielégítését.

Vezeték nélküli ellátás

A nagyobb kapacitású telefonközpontokat a kábeles átkérő hálózaton kívül mikrohullámú összeköttetéssel is ellátták, amelyek magassági korlátozást is jelentenek. A vezetékes telefonhálózat mellett az utóbbi években jelentős mennyiségi és minőségi változáson ment át a mobiltelefon készülékek használata. A főváros területén három jelentős szolgáltató (Magyar Telekom Nyrt., Vodafone Magyarország Zrt., Telenor Magyarország Zrt.) működik. **A főváros beépített területein mind a vezetékes, mind a mobil telefonellátás kiépült.**

A telefonközpontokról ellátott előfizetői ellátási terület rendelkezik a hagyományos távbeszélő igényen túlmenően az ún. CityNet optikai elérési hálózattal, melyről az ISDN (integrált), az MLLN (bérelt menedzselt vonali), a LAN-Flex (közvetlen összekötés), internet, stb. szolgáltatásokkal is.

A Nemzeti Média- és Hírközlési Hatóság által készített 2012-es piackutatás szerint a lakosság a korábbi megkérdezésekhez hasonlóan a mobiltelefont tartja a legnépszerűbb távközlési szolgáltatásnak. A kombinált szolgáltatások arányának (mobilt, internetet és tévészolgáltatást együtt tartalmaznak) dinamikus növekedése figyelhető meg, míg a helyhez kötött telefonszolgáltatás népszerűsége folyamatosan csökken.

A helyhez kötött telefonszolgáltatáson belül a PSTN (kapcsolt közcélú hálózat) technológia dinamikus csökken (2010-ben 71%, míg 2012-ben 53%), a kábeltelefon részaránya viszont növekvő tendenciát mutat, a VoIP (internet telefon) technológia használata szintén növekszik.

SWOT

ERŐSSÉGEK	GYENGESÉGEK
<ul style="list-style-type: none"> A közműhálózatok kiterjedtsége (a távhő kivételével) közel 100%-os; a város nagy hatékonyságú kapcsolt villamosenergia termelésre képes erőművekkel rendelkezik, a távhőhálózat kiterjedt; a közműellátottsági színvonal megfelelő; a biogáz termelés és hasznosítás mindhárom szennyvíztisztító telepen megvalósult; a víz- és energiahálózatok jelentős tartalékkapacitásokkal rendelkeznek; az árvízmentesített területek aránya közel 100%-os. 	<ul style="list-style-type: none"> A közműfejlesztéseket nehezítik a közterületek rendezetlen tulajdonviszonyai; előregedő közműhálózatok, ütemezett hálózati rekonstrukciók hiánya; az épületállomány jelentős része energetikailag korszerűtlen fűtési rendszerekkel bír, a fogyasztói rendszerek, kémények állapota nem megfelelő; a távhőrendszer szigetüzeme csökkenti a távhőszolgáltatás versenyképességét; a nagy intenzitású csapadékok elöntést okoznak; több helyen rossz állapotban lévő árvízvédelmi védvonal; minimális mértékű megújulóenergia-hasznosítás.
LEHETŐSÉGEK	VESZÉLYEK
<ul style="list-style-type: none"> Alternatív energiák térnyerése; távhőrendszer befogadóképessége megfelelő a megújuló energiaforrásokból származó hő iránt; a lakosság érdekelt vált az energia- és vízfelhasználás csökkentésében; elérhető és megfizethető korszerű technológiák megjelenése, elterjedése; termál-, gyógyvíz kutak nagyszámú előfordulása. kedvező geotermikus gradiens; a települési szilárdhulladékok erőforrásként alkalmazhatóak energiatermelésre. 	<ul style="list-style-type: none"> Az árvízszintek szabályozásának hiánya; a Duna szennyezettsége közvetlen hatással van a vízbázis vízminőségére; a nagy hatékonyságú kapcsolt energiatermelő berendezéseket a hatályos jogi szabályozás miatt nem lehet megfelelően kihasználni; támogatás és megfelelő jogi környezet nélkül a megújuló energiaforrások hasznosításának megvalósítása ellehetetlenül; környezettudatos szemlélet stratégiai szintű hiánya; új távhőterületek kijelölésében az együttműködés hiánya (lakossági, kerületi önkormányzati).

FEJLESZTÉSI KIHÍVÁSOK

- A meglévő épületállomány komplex energetikai felújítása megújuló energiák részarányának növelése a földgázzal szemben;
- A távhőhálózat gazdaságos üzemeltetése: a jelenleg független távhőközvetek összekapcsolásával új távhőterületek kijelölése, ellátható fogyasztók számának bővítése, új, versenyképes hőforrások távhőtermelésbe vonása, hulladék és iszap energetikai hasznosítása, illetve egyéb megújuló energiaforrások rendszerbe integrálása;
- Budapest területén megújuló energia kihasználásának növelése elsősorban a biogáz előállításra, biomassza erőmű létesítésére és távhőrendszerbe integrálására, valamint geotermikus energia hasznosítására;
- Az energiatudatos építéset, a geotermikus energia és biomassza hasznosítás, az anyagában nem hasznosítható hulladékok energetikai célú hasznosítása, energiaparkok létrehozása;
- Helyi jelleggel a napelemek, napkollektorok és kisebb szélkerekek elhelyezésének növelése;
- Környezettudatosság, szemléletformálás;
- Kisvízfolyások kapcsán az illegális direkt bekötések megszüntetése;
- Közművek: hálózati rekonstrukciók, innovatív technológiák alkalmazása.

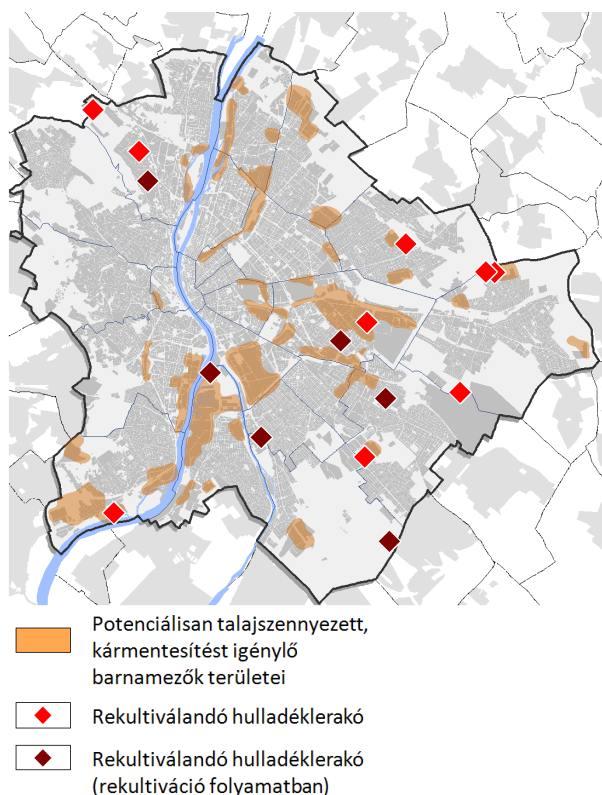
I. 13. KÖRNYEZETVÉDELEM

A város területegységei eltérő mértékben terheltek, de általánosan megállapítható, hogy Budapesten az összes környezeti közeg (levegő, víz, talaj) szennyezettsége tapasztalható. A Fővárosi Önkormányzat évről-évre elkészítteti Budapest környezeti állapotértékelését. Az értékelés alapján a főváros legjelentősebb környezeti problémái:

- a közlekedési eredetű zaj- és rezgésterhelés,
- a kedvezőtlen levegőminőség,
- a globális klímaváltozás hatásait felerősítő helyi klimatikus viszonyok,
- a földtani közeg szennyezettsége,
- a Duna és kisvízfolyásainak kedvezőtlen vízminősége,
- a köztisztasági problémák, az illegális hulladéklerakások nagy száma.

FÖLDTANI VISZONYOK, TALAJSZENNYEZÉS

A Budai hegység és a Pesti-síkság két teljesen különböző anyaközetű terület. A főváros esetében különösen meghatározó az emberi társadalom talajalakító hatása: a felszín mesterséges átalakítása, a beépítések gyors változást (talajpusztulást) eredményeznek, így a város beépített területének eredeti talajait már nem láthatjuk. A Talajvédelmi Információs és Monitoring Rendszer (TIM) vizsgálatai alapján a talaj minősége Budapesten általában megfelelő, bár az eredmények több ponton a „B” szennyezettségi határértéket kismértékben meghaladó koncentrációt mutattak.



A fővárosban egykor működő ipari tevékenységek számos helyen vezettek a földtani közeg szennyezettségéhez. A szennyezettségek felszámolásában problémát jelent a „szennyező fizet” elvének érvényesítése, a területek tulajdonviszonyainak megváltozása, a vállalatok átalakulása, privatizációja, vagy részleges/teljes

megszűnése miatt. Általában csak új beruházás esetén kötelezhető a tulajdonos a védelmi beavatkozásokra, ez tehát az ingatlanfejlesztési projektet terheli. Az elmúlt időszakban csak kevés pozitív példa mutatkozott a barnamezős területek rendbetételét magába foglaló hasznosításra. Jellemzően a zöldmezős beruházások domináltak, mely a termőföldek további csökkenését idézték elő.

Fentiek ellenére az elmúlt években jelentősebb beavatkozások történtek a szennyezettségek felszámolása érdekében. A FAVI-KÁRINFO adatbázis alapján, Budapest területén eddig több mint száz db tényfeltárást és közel száz db műszaki beavatkozást végeztek el.

Az érintett területeken túlnyomórészt talajcserét hajtottak végre illetve elvégezték a szennyezett talajvizek mentesítését is. Megtisztításra került pl. az Óbudai Gázgyár telepének két gáztartálya, a Budatétényi gáz-massza-lerakatok területe, a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér szénhidrogénnel szennyezett környezete, a csepeli Petróleumkikötőben a savgyanta-gödörök térsége. Megtörtént a potenciális felületi veszélyforrások megszüntetése a budatétényi Metallochemia gyártelep nehézfém-tartalmú meddőhányója környezetében.

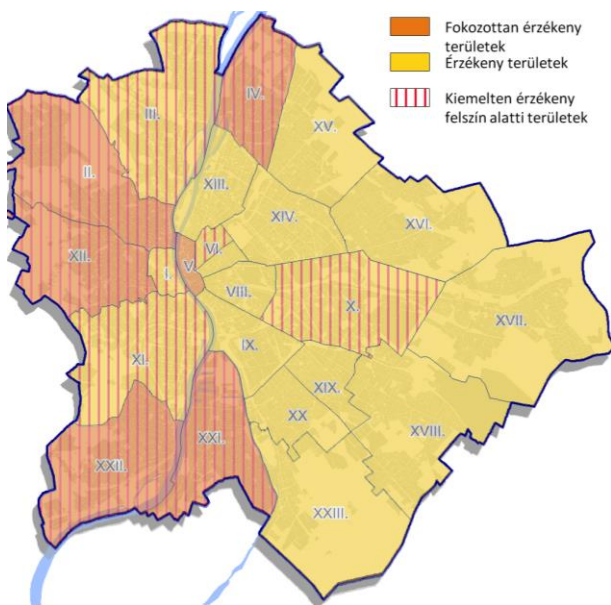
Ugyanakkor ezekben a térségekben továbbra is számolni kell talaj- és talajvíz-szennyeződések felbukkanásával. A szennyezett területek funkcióváltása a szükséges kármentesítés mértékétől függő anyagi és időráfordítással valósulhat meg. A mesterségesen feltöltött, rossz állékonyágú területek hasznosítása korlátozottan lehetséges, különösen a felhagyott hulladéklerakók esetében, ahol a mélyben még roskadási folyamatok zajlanak.

A FAVI-KÁRINFO és a Felügyelőség adatbázisában 18 olyan helyszín szerepel, amely részben vagy egészében a Fővárosi Önkormányzat, vagy érdekeltségei tulajdonában áll. Ilyen kármentesítési kötelezettséggel terhelt területek pl. az Óbudai Gázgyár területe (FÖGÁZ), a Naplás-bánya (FKF) és a Cséry-telep (FTSZV, FKF).

FELSZÍNI ÉS A FELSZÍN ALATTI VIZEK

Budapest fejlesztési lehetőségeit nagyban befolyásolja, esetenként korlátozhatja a föld- és vízföldtani adottságai. A felszín alatti vizek ellenálló képessége,

tűrőképessége besorolás alapján a budai hegyvidék egyes területei mellett „fokozottan érzékenyek” a vízbázisvédelmi területek. Pest területének nagyobbik része az „érzékeny” kategóriába tartozik. Karsztos, fokozott érzékenységgű területek találhatók a budai kerületekben és Kőbányán. A szennyezés-feldolgozási képesség e területeken alacsony fokú, mivel a biológiai bontásban résztvevő talajréteg vékony, és alatta nyers szikla, kötőmélék van. A szennyezés gyorsan terjed az említett szerkezeti helyzet miatt.



Felszín alatti víz állapota szempontjából érzékeny területek a 27/2004. (XII. 25.) KvVM rendelet alapján:

A felszíni vizek tekintetében – néhány kisebb állóvíztől eltekintve – a folyóvizek a meghatározó elemek Budapesten. A Duna vízminőségi paramétereinek többsége az elmúlt években javuló tendenciát mutat, köszönhetően a közelmúlt fejlesztéseinek (Észak-pesti Szennyvíztisztító Telep korszerűsítése, Központi Szennyvíztisztító Telep megépülése). A Ráckevei (Soroksári) Duna gyakorlatilag állóvízzé alakult át, miután a korábbi Duna-ág két végét zsilippel lezárták, és vízpótlását ezekkel szabályozzák. Vízminősége általában egy kategóriával rosszabb osztályba sorolható, mint a Dunáé. Az RSD revitalizációs programja nem valósult meg, a négy részből álló projekt csupán negyedik eleme, a „Szennyezőanyagok kivezetése a parti sávból” (a part menti területek csatornázása) nyerte el az Unió támogatását.

Budapest jelentős szerepet betöltő kisvízfolyásai – az Aranyhegyi-patak, az Ördögárok, a Hosszúréti-patak, a Szilas-patak, a Rákos-patak és a Gyáli-patak – a fővároson kívül erednek. Az elválasztott rendszerrel csatornázott területeken jellemzően a csapadékvizek befogadói, ugyanakkor több agglomerációs településnek tisztított szennyvizeit is befogadják, így már szennyezettlen érkeznek Budapestre.

A fővárosban jelentős mértékű a termálvízre települő gyógyfürdők és melegvizes strandok száma. A kitermelt termálvizet a használat után a közeli felszíni vízfolyás-

okba (a Dunába) helyezik el, amely sótartalma és hőterhelése okozhat elváltozást a víztestekben.

Budapest beépített területeinek nagy része csatornahálózattal ellátott. A város teljes csatornázottságának tervei elkészültek, melyek uniós forrásokból történő megvalósulás rövidtávon megtörténhet.

LEVEGŐTISZTASÁG ÉS VÉDELME; ZAJ- ÉS REZGÉSTERHELÉS

Budapesten a légszennyező anyagok koncentrációja a levegőben sokszor eléri az egészségügyi határértéket, a túllépések esetszáma azonban csökkenő tendenciát mutat. Más európai nagyvárosokkal összehasonlítva a főváros levegő szennyezettsége átlagos.

A jelentős környezeti terhelést okozó ipari létesítmények száma folyamatosan csökken a fővárosban és környékén. Továbbá, az erőművek környezetkímélőbbé tétele, a gazdasági válság okozta termelés-visszaesés, az üzemanyag fogyasztás csökkenése mind elősegítik a szennyezettségi szint csökkenését.

A fővárost elkerülő gyorsforgalmi körgyűrű, valamint a folyamatosan bővülő gyorsforgalmi utak kiépítése is csökkenti a fővárosi belső városrészekre nehezedő forgalmi nyomást és az ezzel járó levegőterheltségi szintet. Szintén kedvező hatása a városon belüli kerékpáros közlekedés elterjedése, és a belvárosi gyalogos zónák növekedése.

Budapest és környéke esetében a levegőterheltségi szint a nitrogén-dioxid (NO₂), a szálló por (PM₁₀) valamint annak benz(a)-pirén (BaP) tartalma tekintetében meghaladja a levegőterheltségi szintre vonatkozó határértéket és tűréshatárt.

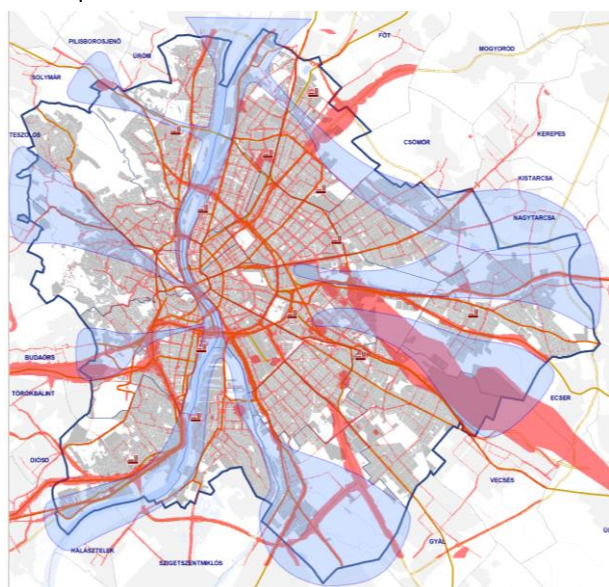
A határérték-túllépések szakértői becslések szerint döntően a gépjárműforgalom valamint – porszennyezés tekintetében – a regionális háttérszennyezésből adódnak, de hűvösebb időszakokban a fűtés is nagymértékben hozzájárulhat a PM₁₀ határérték-túllépés kialakulásához. A vizsgálatok alapján megállapítható, hogy a levegőterheltségi szintet a kibocsátás mellett a meteorológiai tényezők is jelentősen befolyásolják. Fontos szerepe van a domborzati viszonyoknak (medence jelleg, kis szintkülönbségek), valamint a viszonylag gyakori 5 km/h alatti szélsősebességnek, amely a szennyező anyagok hígulási viszonyait jelentősen rontja.

A főváros egyik legnagyobb környezeti problémája a jelentős zajterheltség. A zajterhelés nem csak pszichés, egészségügyi értelemben is káros az emberi szervezetre, nagyban rontja a város élhetőségét. Budapest stratégiai zajtérképe és a korábbi évek tapasztalatai alapján megállapítható, hogy a lakosság zajterhelését domináns módon a közúti közlekedés okozta kibocsátás határozza meg. Ezt követi a vasúti és lokálisan a repülőterek közelében érvényesülő légi forgalom zajterhelése.

A főváros területén a jelentős zajproblémát okozó üzemek száma, illetve az érintett lakosok száma is vi-

szonylag csekély, így kevesebb problémát okoz az üzemi kibocsátás.

A zajterhelési helyzet a város több területén annak ellenére kedvezőtlen, hogy az utóbbi időben a zajcsökkentésre irányuló intézkedéseknek igyekeznek érvényt szerezni. Útkorszerűsítés és/vagy a terület-felhasználás megváltoztatása során ma már minden esetben készül zajterhelési vizsgálat, zajvédelmi munkarész. A különböző zajgátló berendezések új utak építésénél széles körben elterjedtek. Az elmúlt években épült újabb útszakaszok (M0, 6-os bevezető, stb.) mellett az útvezetés, korszerű útburkolat (csendes aszfalt), zajárnyékoló falak építése következtében a zajterhelés általában nem lépi túl a rendeletben előírt értéket.



- Zajkonfliktussal érintett terület (Budapest stratégiai zajtérképe, 2007.)
- Átszellőzési sáv
- Jelentősebb légszennyező pontforrás (erőmű, fűtőmű, hulladékégető)

A határértéket meghaladó zajszint értékek Budapest minden főútjának környezetére jellemzőnek mondhatók. A küszöbérték-túllépés mértéke jelentős a belváros főútjai, az autópályák bevezető szakaszai mellett. Néhány fontos útvonal környezetében az Lden zajterhelési szint 75 és 80 decibel (dB) között van, azaz a terhelés a még elfogadható értékénél 12-17 dB-lal nagyobb. A konfliktusos területeken a magas zajterhelés főként a nagy forgalom illetve a szűk utcák, sűrű beépítés következménye. Bár a vasúti közlekedés a közúti zajnál lényegesen kisebb területet érint, jelentős helyi zajkonfliktust eredményez. A tehervonat-forgalom a legfőbb konfliktustényező, főként az éjszakai időszakban, különösen a nagysebességű, városon belüli vonalszakaszokon. A légi közlekedés okozta zajterhelés elsősorban a Liszt Ferenc Repülőtér környékén (XVII. kerületben) okoz lakossági panaszokat. A repülési forgalom környezeti zajterhelése kisebb területet érint magasabb, 70 dB körüli zajszinttel, azonban jelentős a városban az alacsonyabb szintű zavaró hatás.

HULLADÉKKEZELÉS

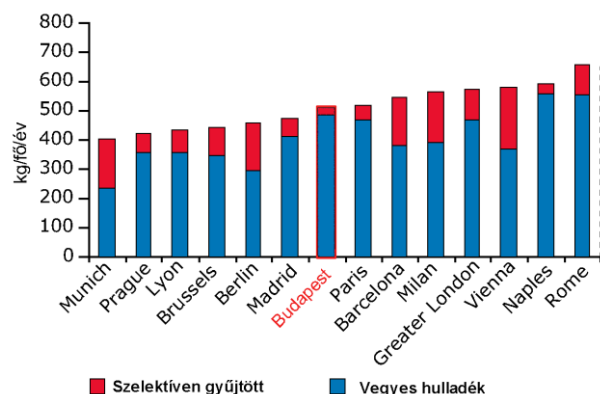
Budapesten évente összesen valamivel több, mint 1-1,2 millió tonna hulladék keletkezik, ebből kb. 800-900 ezer tonna a lakosságtól begyűjtött hulladék. A keletkezett összes hulladékmennyiség enyhén emelkedő tendenciát mutat, ugyanakkor a lakosságtól begyűjtött hulladék mennyisége és a veszélyes hulladékok aránya csökkent az elmúlt időszakban.

Budapesten a rendszeres hulladékgyűjtésbe bevont lakások aránya folyamatosan növekszik, 2010-ben 99,2% volt, amely meghaladja az országos 93% körüli átlagot. A fővárosban a hulladékkezelési közszolgáltatás megszervezése, működtetése alapvetően fővárosi önkormányzati és nem kerületi feladat, így Budapesten a Fővárosi Önkormányzat a Fővárosi Közterület-fenntartó Zrt. (a továbbiakban: FKF) útján biztosítja a hulladékkezelési közszolgáltatás ellátását, vagyis a települési szilárd hulladék rendszeres gyűjtését, elszállítását valamint kezelését.

Az elmúlt években a hulladékok szelektív gyűjtése jelentős fejlődésen ment keresztül. A papír, műanyag, fém, és üveg hulladék leadására jelenleg kb. 700 db gyűjtősziget áll a lakosság rendelkezésére.

A szelektív gyűjtés látványos kibontakozása ellenére a hulladékudvarok és gyűjtőszigetek a főváros hulladékának egyelőre alig 2-3%-át képesek kivonni a nem hasznosított hulladék-áramból, amely elmarad a kívánt értéktől, és az európai nagyvárosok arányaihoz képest.

A szelektív gyűjtőszigetes rendszer mellett alternatívák felkutatása vált szükségessé a lakossági hulladék minél nagyobb arányú újrahasznosíthatóságának érdekében. Jelenleg folyamatban van a háznál történő szelektív gyűjtési rendszer kiterjesztése, mely 2014-ig a főváros egész területére ki fog épülni és várhatóan jelentősen javítani fogja az újrahasznosítási arányt. A Főváros Önkormányzat a jövőben tervezi saját szelektív hulladékválogató és kezelő (újrahasznosító) kapacitásainak növelését pályázati források útján. Ennek érdekében a közszolgáltató több projekt kidolgozását végzi.



Egy főre jutó települési szilárd hulladék európai nagyvárosok, 2009. (Forrás: EEA)

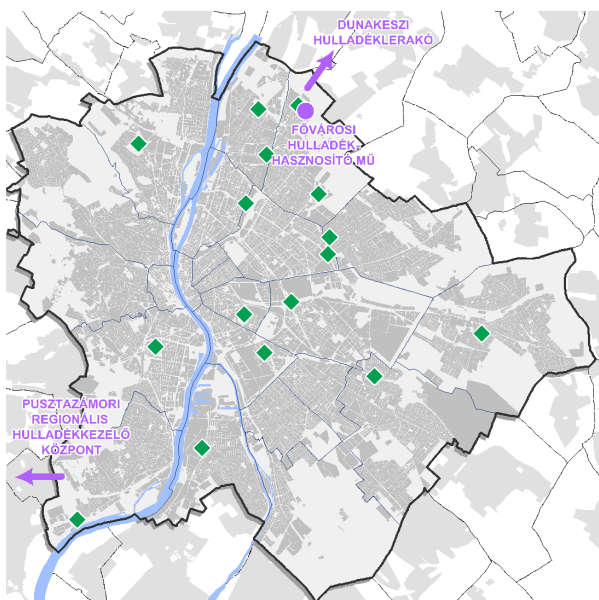
Az FKF által működtetett hulladékudvarokban (jelenleg 16 helyszín) a veszélyes hulladékok átvételéről is gon-

doskodik a közszolgáltató. A közeljövőben két új, korszerű hulladékudvar kialakítására kerülhet sor a XV. és a XVIII. kerületekben melyek szemléletformáló és újrahasznosító központként is funkcionálnak majd.

A fővárosban 2006. óta végzik a kerti biohulladékok elszállítását a kertvárosias lakóterületeken. A folyamatos mennyiségi növekedés a rendszer kiterjesztését és népszerűségének növelését jelzi. A házi komposztálás bevezetésének támogatását 2007-ben kezdte meg az FKF, mára 12 kerület csatlakozott a programhoz.

Az építési-bontási hulladékok gyűjtésével, kezelésével és újrahasznosításával az FKF és több magáncég foglalkozik. A Budapesten újrahasznosított inert hulladék mennyisége több százezer tonna körül mozog évente, amely az összes keletkezett inert hulladék átlagosan 40-50%-a (Adatforrás: HIR). Megjegyzendő ugyanakkor, hogy ebbe a mennyiségbe a feltöltés számára hasznosított szennyezett föld is beszámításra kerül, így az épületek, építmények bontásából származó, „értékes” anyagok újrahasznosítása aránya ennél rosszabb.

A települési folyékony hulladék döntő mennyisége a vezetékes vízzel ellátott, de csatornázással nem rendelkező területeken képződik, ez Budapest területén kb. 40-45 ezer ingatlant érint. A főváros vezetése 2009-től kizárólagos közszolgáltatói jogosultsággal a Fővárosi Település-tisztasági és Környezetvédelmi Kft.-t (FTSZV) bízta meg a lakossági, települési folyékony hulladék gyűjtésével, szállításával. A begyűjtött hulladékot a Fővárosi Csatornázási Művek szennyvízkezelő létesítményeiben ártalmatlanítják.



◆ Lakossági hulladékudvar

Az FKF által gyűjtésre kerülő települési szilárd hulladék jelentős része (kb. 60%- a) a rákospalotai Hulladékhasznosító Műben kerül előkezelés nélküli energetikai hasznosításra. A fennmaradó rész döntő hányada a Pusztazámori Regionális Hulladékkezelő Központban, illetve kis részben a Dunakeszi 2. sz. hulladéklerakóban lera-

kással kerül ártalmatlanításra. Ugyanide kerül az energetikai hasznosításból visszamaradt szalag és pernye. A Pusztazámori hulladéklerakó a tervezett II. és III. ütemnek köszönhetően még hosszútávra rendelkezik lerakási kapacitásokkal. A Dunakeszi lerakó hamarosan betelik, kiváltására folyamatban van egy új lerakóhely kijelölése az észak-pesti régióban.

Lokális problémát okoz a városban fellelhető illegális hulladéklerakások nagy száma. Ezek felszámolása a hulladékgazdálkodásnak a köztisztasággal szorosan összefüggő területe. A szennyezésekről mindeddig nem készült kataszter és felszámolási terv. Pénz hiányában eddig csak eseti projektek szintjén történt kármentés.

Budapest területén jelenleg nem üzemel kommunális lerakó, de több bezárt telep található. Ezek egy része már rekultivált (pl: Óbudai, Nagytétényi lerakók), tehát a betöltött hulladék már megroskadt és a korhadási folyamat is véget ért, s így a terület rendezése nyomán új – többnyire rekreációs funkciót – kaphat. Beépítésre általában csak az inerthulladékot tartalmazó területek lehetnek alkalmasak, mivel talajmechanikai problémáik kevésbé jelentősek. A rekultiváció több helyen elkezdődött és van néhány terület, ahol el kell kezdeni a rendezést. A rekultivációs feladatok elvégzése döntő részt állami feladatkör, egyedül a Cséry telep és a Naplás-bánya van a Fővárosi Önkormányzat tulajdonában. Ezek rendezése egyelőre finanszírozási források hiányában (a várhatóan jelentős költségeik miatt) nem történtek meg.

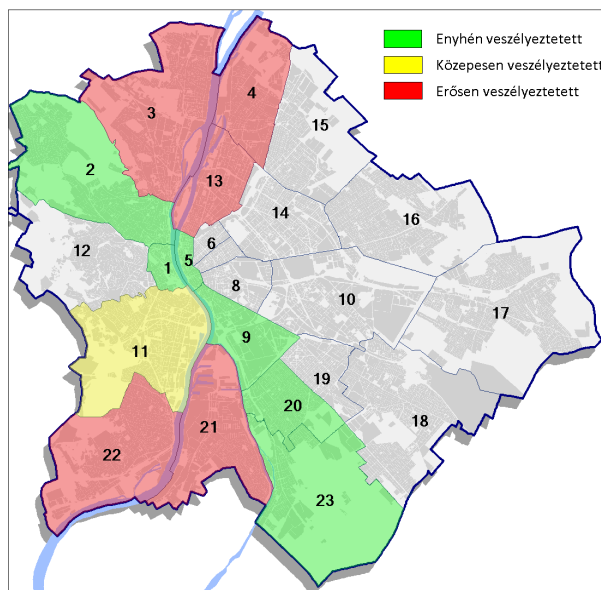
ÁRVÍZVÉDELEM; KATASZTRÓFAVÉDELEM EGYÉB SZEGMENSEI

Árvízveszélyes területek

A főváros Duna menti sávja mentén az I. rendű árvízvédelmi vonalak megépültek, a védvonal mögötti területek így mentesítettnek tekinthetők. A védvonal előtti területek hullámtérnek minősülnek, ezek közül vannak részben beépítettek (mint például: Római-part), így azok az árhullámoknak fokozottan ki vannak szolgáltatva. Védekezés szempontjából Budapest önálló egységként kezelendő. Az egyes kerületek veszélyeztetettségi fokát a 18/2003. (XII.9.) KvVM-BM együttes rendelet „a települések ár- és belvíz veszélyeztetettségi alapon történő besorolásáról” 6/2005. (II.22.) mellékletei módosítása határozza meg.

Az elsőrendű védvonalak Budapesten három kategóriába sorolhatóak: partfal, földmű, magaspart. A védvonalak magasságilag megfelelően kiépítettek, az a mértékadó árvízszint feletti +1,3 méteres biztonsággal vannak ellátva, azonban az állapotuk több helyen rossznak mondható. Az elmúlt évtizedek során a fővédvonalra csak a legminimálisabb ráfordítások történtek meg.

Több szakaszon azonban már szinte a teljes burkolat felújítása vált szükségessé.



Árvízveszélyes területek

A Margit-sziget önálló védekezési egységként kezelendő, tekintettel arra, hogy a főmederben helyezkedik el. A sziget védvonala magaspart, ami a +1,3 méteres biztonsághoz képest több helyen magasság hiányos. A sziget a Duna hordalékából épült fel, így a talaj nagy mértékben vízáteresztő. Magasabb vízállásnál a sziget parti sávja mentén a talajvízszint megemelkedése, buzgárok megjelenése a jellemző.

Belvízveszélyes és mélyfekvésű területek

A belvíz a sík vidékek időszakos, de meglehetősen tartós és viszonylag nagy területre kiterjedő jelensége, sajátos vízfajtája. Budapesten már a fogalomból is adódóan csak a pesti oldalon lehet belvizek megjelenésével számolni.

A beépített területeken a felszíni vízelvezetés túlnyomó részt valamilyen formában megoldott, így csak a város

déli peremterületein jelöltek ki kissé veszélyeztetett területeket.

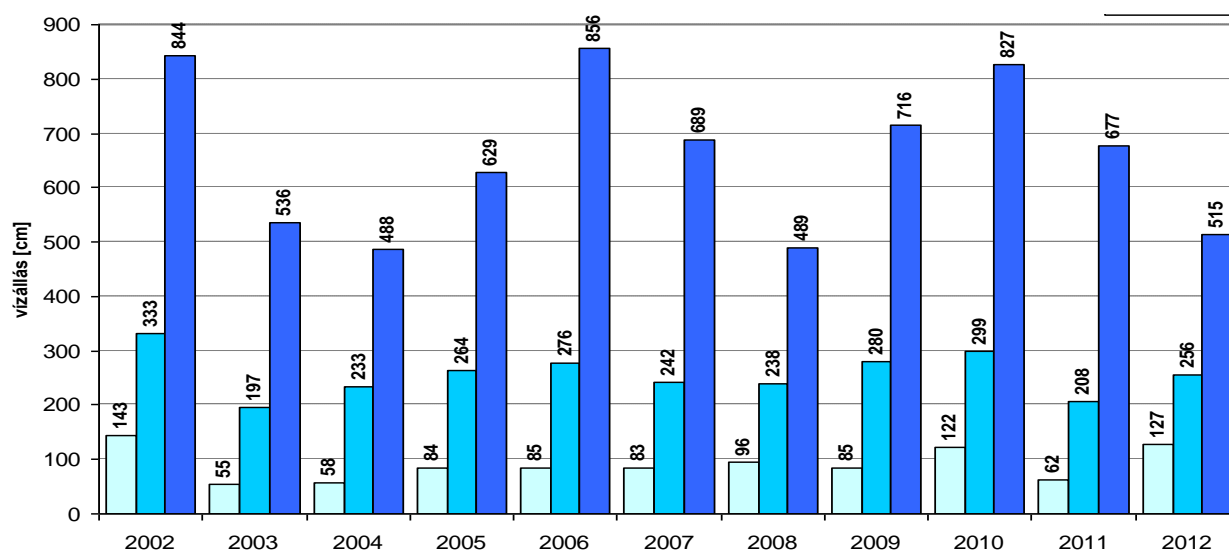
A mély fekvésű és lefolyástalan területek Budapesten túlnyomó részt a pesti oldalon, valamint kisebb számban Budán az átmeneti, illetve az elővárosi zónában helyezkednek el. Beavatkozás nélkül tehát a területek kivétel nélkül magas talajvízállásúak, ami problémát jelent beépítési és környezetvédelmi szempontból is. A területen belül kiemelten fontos a szennyvizek kezelése és elvezetése, a szennyvizek ideiglenes tározását is tiltani kell.

Árvíz és belvízvédelem

A védekezési feladatokat a Fővárosi Csatornázási Művek Zrt. látja el a Fővárosi Önkormányzat felügyelete alatt. A védekezés ellátásával, hatósági felügyeletével összefüggő, a védekezési készség beállta előtti, a tényleges védekezéssel kapcsolatos és a védekezés megszűnése utáni feladatokat jelenleg a 47/1994. számú, Fővárosi Önkormányzati rendelet "Az árvíz- és belvíz-védekezésről" szabályozza.

Az ár- és belvízvédekezésnek három fokozata van.

- Az *első fokozat* esetén figyelőszolgálatot lép életbe, amikor a védvonalakat rendszeres időközönként végigjárják.
- A második fokozat elrendelését követően lezárják a közcsonnak zsilipeit és a beérkező vizeket szivattyúkkal továbbítják a befogadóba.
- A *harmadik fokozat* életbe lépése esetén elvégezzik a védvonalai áttörések (közúti, gyalogos átjárók) lezárását, valamint beindítják az ideiglenes átemelő állomásokat.
- Ekkor már folyamatos, megerősített figyelőszolgálat ellenőrzi a védvonal minden pontját. *Rendkívüli készség* elrendelésére akkor kerül sor, amikor a harmadik fokozatot meghaladó magasságú vízállás várható. Ilyenre legutóbb 2010-ben került sor.

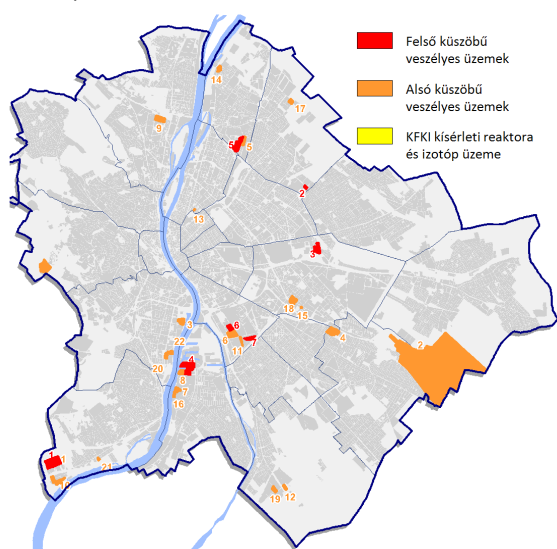


Dunai vízállások a 2002-2012 időszakban (minimum / éves átlag / maximum)

A grafikonról jól leolvasható, hogy az igen jelentős árvizek 4 éves gyakorisággal jelentkeztek az elmúlt 10 évben. Ebből ugyan hosszú távú következtetést nem lehet levonni, de tény, hogy **a klímaváltozás egyik hatása a nagyobb mennyiségű téli havazás és a tavaszi csapadékhullás**, ami természetesen a Duna vízgyűjtőjén egyre nagyobb terhelést fog eredményezni, így **nagy és hosszán elhúzódó vízállásokra kell felkészülni**.

Veszélyes üzemek

A veszélyes üzem az, amelyben az emberi egészségre veszélyes (balesetveszélyes) anyago(ka)t tárolnak, felhasználnak, illetve várhatóan veszélyes anyag(ok) keletkeznek a technológia irányíthatatlanná válása (havária) esetén.



A veszélyes anyagokkal kapcsolatos súlyos balesetek elleni védekezésről szóló kormányrendelet meghatározza a veszélyes anyagokkal foglalkozó üzemek kategorizálását: az üzemekben jelenlévő, illetve várhatóan keletkező veszélyes anyagok mennyisége alapján felső- és alsó-küszöbű veszélyes üzemeket különböztet meg. Az Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság (OKF) nyilvántartása alapján Budapesten jelenleg 7 felső- és 22 alsó-küszöbű veszélyes üzem működik.

Az OKF által nem nyilvántartott, de veszélyes anyagokkal dolgozó üzem a KFKI kísérleti reaktora és izotóp üzeme, melyek a nukleáris biztonsági szakterület – Országos Atomenergia Hivatal – alá tartoznak.

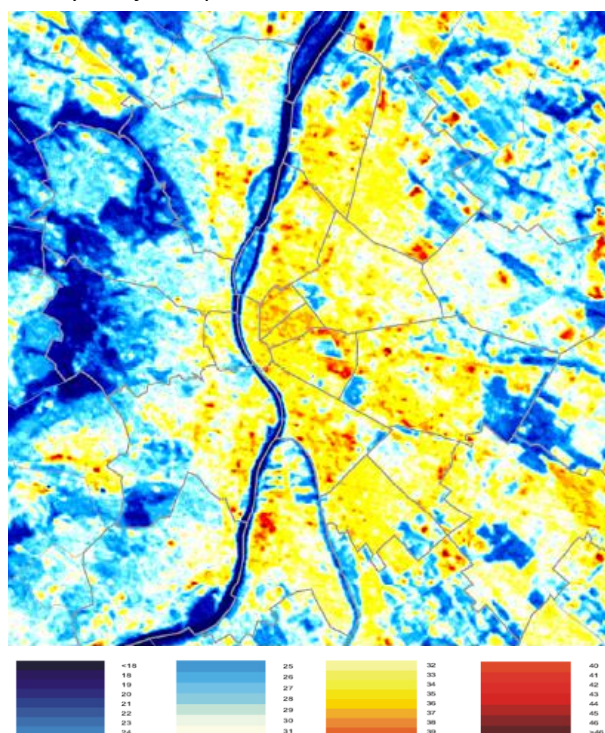
Földrengés veszélyeztetett területei

Magyarország szeizmicitása közepes, kisebb károkat okozó földrengések közelítőleg 20 évente, jelentősebb károkat okozó – 5–6 magnitúdójú rengések – kb. 50 évente előfordulnak. A történelmi földrengések (1456–1994) zöme – Budapest esetében – a város déli részén, illetve szomszédságában jelentkeztek és pusztítottak.

VÁROSI KLÍMA

Budapest klímájának jellemzői közül kitüntetett figyelmet érdemel a hősziget-jelenség és a sajátos légmozgá-

si rendszer. Budapesten a belső, legsűrűbb beépítésű területeit érinti leginkább a hősziget jelenség, de a város egészére vetítve átlagosan is akár 2–3°C különbség adódhat. A városi hősziget-hatás elsősorban a nyári hónapokban kedvezőtlen: a magasabb környezeti hőmérséklet egészségügyi szempontból is káros, számos megbetegedés okozója lehet. A városi hőszigetnek jelentős hatásai vannak a város energiafogyasztására. Az energetikára gyakorolt hatás az év során eltérő előjellel jelentkezik: a nyári időszakban a hűtési energia növekedésére lehet számítani, amelynek hatása a légkondicionálás széleskörű elterjedésével tovább fokozódik. A hőszigetnek azonban télen pozitív hatásai vannak a fűtési hőfokhíd csökkenésével energia spórolható meg. A téli hónapokban a városi mikroklimában a légszennyezés jelent problémát.



Budapest és térsége felszínhőmérsékleti értékei, 2005. augusztus 1-én 9.30-kor (Forrás: Budapest Főváros Környezeti Programja, 2007)

A nappali hősziget magja a főváros pesti oldalán, a belváros felett helyezkedik el, melynek értékei a városkörnyéki átlaghőmérsékletnél tavasszal 3–4°C-kal, míg nyáron 4–6°C-kal magasabbak. A budai oldalon a hősziget hatása kevésbé jelentkezik, a tavaszi-nyári időszakban a Budai-hegység legmagasabb részeinek felszín-hőmérséklete ráadásul 5–6°C-kal alacsonyabb, mint a városkörnyéki átlaghőmérséklet. Az őszi-téli időszakban nappal kisebb hőmérsékleti eltérés a belvárosban, mint nyáron, kb. 2–3°C. Az éjszakai a hősziget szerkezete ezzel szemben eltér a nappalitól: a főváros szinte teljes területén magasabbak a hőmérsékletek, a hősziget centruma pedig a budai és pesti oldalra egyaránt kiterjed. Az éjszakai képeken – a nappaliakkal ellentétben – a budai hegyek melegebbek, mint a városkörnyéki átlaghőmérséklet.

A zöldfelületek jelentős kondicionáló hatással bírnak a környezetükre, befolyásolják a helyi klímát párologtató felületük, illetve légáramlást keltő hatásuk következtében. Az elmúlt időszakban a zöldfelületi intenzitás csökkenése volt kimutatható Budapest valamennyi zónájában, mely kedvezőtlen folyamat, a hősziget-hatás fokozódását vetíti elő.

A legsúlyosabban érintett városrészekben kell kiemelt hangsúlyt fektetni a városi hősziget-hatás enyhítésére, az adaptációs beavatkozására, elsősorban a zöldfelületek növelésével, nagyobb albedójú anyagok (pl.: útburkolat, tetők héjalása) alkalmazásával. A sűrűn beépített városrészekben, a legkevésbé megújuló a város szerkezete, a rehabilitáció során törekedni kell arra, hogy lazább szövet tudjon létrejönni. A külső városrészeknél, ahol a városba települők növekvő száma miatt a laksűrűség növekedése várható, megelőző intézkedések szükségesek a hősziget-hatás kialakulásának megakadályozása érdekében.

További, a városklíma szempontjából meghatározó elem a szél. Budapesten két helyi szélrendszerrel kell számolni. Az egyik a hőszigettel összefüggő városi cirkuláció, ami nyáron és ősszel fordul elő leggyakrabban, napi menetben pedig az esti és éjszakai órákban figyelhető meg leginkább. A másik viszonylag stabil eleme a városi cirkulációs rendszernek a Budai-hegység keltette hegy-völgyi szél.

A szélviszonyok tekintetében igen nagy területi különbségek mutatkoznak: az egyik az, hogy a Budai-hegység felé közeledve egyre csökken a szélesebesség. A másik fontos sajátossága Budapest szélrendszerének, hogy a Budai-hegység szélirány-módosító hatása következtében kis távolságon belül is merőben más szélirány-gyakoriság adódhat. A város egészét tekintve két nagyon fontos átszellőzési csatornáról beszélhetünk. Az egyik – és talán ez a meghatározó – a Duna-völgye, a másik a Hűvösvölgy.

A VAHAVA országos klímakutatási projekt megállapításai szerint az elkövetkező évtizedekben egyre gyakoribb hőhullámokra, egyenetlen csapadékeloszlásra (hirtelen nagy mennyiség, vagy szárazság) illetve szélsőséges időjárási jelenségekre (pl. intenzív szélviharokra) számíthatunk Magyarországon és ezen belül Budapesten is, ezeket az előrejelzéseket figyelembe kell venni a rövidtávú városfejlesztési programalkotásban is (pl.: csapadékvíz-elvezetés, árvízvédelem)

FENNÁLLÓ KÖRNYEZETVÉDELMI KONFLIKTUSOK, PROBLÉMÁK

A környezeti elemek és környezetre gyakorolt hatások vizsgálata és értékelése során a zajhelyzet, a levegőtisztaság és klimatikus viszonyok, a földtani- és vízviszonyok, valamint a városi lét melléktermékeként termelődő hulladék, illetve annak kezelése képezte a vizsgálatok tárgyát. A város területi egységei eltérő mértékben terheltek, de általánosan megállapítható, hogy Buda-

pesten az összes környezeti közeg (levegő, víz, talaj) szennyezettsége regisztrálható.

A korábban jelentős szennyező pontforrások területei, térségei átalakulóban vannak, az ipari-üzemi szennyezés a rendszerváltást követően fokozatosan leállt, ez a város általános környezeti állapotában jelentős, pozitív változást eredményezett. Ugyanakkor az ipari termelés visszaesésével egy időben fokozódott a motorizáció mértéke, így napjainkra a közlekedés jelenik meg a legjelentősebb zaj- és szennyezőanyag kibocsátó forrásként.

Budapest környezeti konfliktusokkal leginkább terhelt zónája a belváros, ahol a fokozott zaj-és rezgésterhelésen túl, a kedvezőtlen átszellőzési viszonyok, és a jelentős gépjárműforgalomból adódó kibocsátás a légszennyező anyagok feldúsulását eredményezi. A belvárosi területek érintettek legnagyobb mértékben a klímaváltozás okozta kedvezőtlen hatásokkal, a hősziget hatás fokozódásával.

A város másik jelentős környezeti problémája a barnamezős területek nagy kiterjedése. Legnagyobb részt az átmeneti és az elővárosi zónában találhatóak felhagyott nagyipari telepek, volt honvédségi területek, valamint jellemzően bányagödrökben felhagyott hulladéklerakók. E területek városképi szempontból és a szomszédos érzékeny funkciókra (lakó-, intézményi-, rekreációs területek) nézve jelentenek területhasználati konfliktust, de jelentős probléma a földtani közeget szennyező hatásuk is.

FÉNYSZENNYEZÉS

A műholdfelvételek alapján Budapest éjszaka jelenleg fényesebb, mint Bécs. A város éjszakai kivilágítottsága az utóbbi évtizedekben nőtt.

Budapest éjszakai fényei azonban fontosak. Nemcsak közbiztonsági okok miatt, de a kiemelt jelentőségű épületek, építmények megvilágítása meghatározza az éjszakai városképet, turisztikai vonzerőt is jelent a város számára. Jelenleg a főváros utcáinak éjszakai megvilágítása 100%-os lefedettségű. A közvilágításban alkalmazott világítótestek többségében sárgás fényű nátriumlámpák, a 90-es évektől a fehér fényű kompakt fénycsöves (közvilágításban) és kerámia kisülő csöves fényforrások (díszvilágítás pl.: Erzsébet híd) is kezdtek elterjedni jobb színviszadásuk miatt. A fényszennyezés szempontjából problémát jelent, hogy az utcák sok esetben túlvilágítottak, illetve sok fény távozik az égbolt felé is. Ennek elkerülésére síküveg-búrák világítóttesteket kell alkalmazni. Az utóbbi években megvalósult projektek (p.: MüPa, Corvi-negyed) LED-es fényforrásokkal biztosítják a közvilágítást. A közeljövőben várható a jelenlegi közvilágítás LED-es cseréje néhány helyen. A LED szabályozható fényereje és alacsony energiaigénye miatt előnyös, azonban a hideg fényszínnek zavarják a legjobban az ember biológiai ritmusát, így a melegfehér, sárgás fény színű világítóttestek alkal-

mazására kell törekedni a jövőben. A közvilágítási hálózat korszerűsítése folyamatos, azonban jelenleg nem áll rendelkezésre világítási terv, mely az utcák megvilágítási szintjén meghatározná.

A fényszennyezettség csökkentése érdekében, az International Dark-Sky Association ajánlásával összhangban

az éjszakai megvilágítást csak a szükséges mértékben, és célzottan kell alkalmazni.

Helyi szinten a településrendezési tervekben különböző megvilágítási szinteket jelentő zónák kijelölése szükséges, meg kell alkotni Budapest világítási tervét az Európai Unió elvárásaival összehangoltan, az épületek és térvilágítás külső megvilágítási szintjét szabályozni kell.

SWOT

ERŐSSÉGEK	GYENGESÉGEK
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Légszennyező anyagok kibocsátása zömében csökkenő tendenciát mutat. A jelentős ipari szennyezők, veszélyes üzemek száma jelentősen csökkent az elmúlt évtizedekben; ▪ szelektíven gyűjtött hulladékok aránya növekvő tendenciát mutat; ▪ hulladékhasznosítási arány országos összehasonlításban kiemelkedő az égetőműnek köszönhetően; ▪ a város földtani kincsekben bővelkedik: Termál-, gyógyvíz kutak nagyszámú előfordulása; ▪ kiváló termál és gyógyvízes létesítmények megléte; ▪ az árvízmentesített területek aránya magas; ▪ javuló vízminőség a Duna főágában az ÉlőDuna projekt révén; ▪ csatornázottság magas aránya. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ A belső városrészekben jelentős mértékű a hőszigetethatás, a zöldfelületi intenzitás csökkenő tendenciát mutat az elmúlt időszakban; ▪ a város forgalmasabb útvonalai mentén jelentős a légszennyezettség, a növekvő közúti forgalom erősödő zajszennyezést produkál; ▪ az újrahasznosított hulladék aránya elmarad a Nemzeti Környezetvédelmi Programban megcélzott újrahasznosítási aránytól; ▪ beépített területek „zöldmezős” terjeszkedése a jelentős belső tartalékok ellenére, barnamezős területek, felhagyott hulladéklerakók kármentesítése és rehabilitációja (rekultivációja) helyett; ▪ területhasználathoz kapcsolódó szomszédsági konfliktusok; ▪ a nagy intenzitású csapadékok elöntést okoznak; ▪ több helyen rossz állapotban lévő árvízvédelmi védvonal; ▪ a nem megfelelő karbantartás, valamint a környezeti kultúra hiányosságai miatt jelentős a közterületek szennyezettsége; ▪ a Soroksári Duna-ág és a fővároson áthaladó kisvízfolyások illegális szennyvízbevezetések által érintettek, vízminőségük rossz.
LEHETŐSÉGEK	VESZÉLYEK
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Az EU következő támogatási ciklusában előnyben részesíti az energiahatékonyságot és a megújuló energiák felhasználását célzó beruházásokat, valamint a városi környezet minőségének javítását célzó beruházásokat; ▪ a hulladék újrahasznosítási arányának növelését az EU kiemelten támogatja; ▪ Környezettudatosság erősödése; ▪ egészségtudatosság növekedésével erősödik a társadalom szabadterületi rekreációs igénye; ▪ közösségi közlekedés színvonalának javításával, kerékpáros és gyalogos közlekedés feltételrendszerének javításával a közlekedésből származó emisszió csökkenése. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ A klímaváltozás hatására növekszik a városi hőszigetethatás, valamint a szélsőséges időjárási események gyakorisága; ▪ kooperációs hiánya a várostérségben: kisvízfolyások további szennyezése az agglomerációban, árvízvédelem, közlekedési rendszerek; ▪ az árvízszintek szabályozásának hiánya; ▪ a Duna szennyezettsége közvetlen hatással van a vízbázis vízminőségére.

FEJLESZTÉSI KIHÍVÁSOK

- A klímaváltozás következtében megváltozott városi környezeti feltételekre megfelelő válasz-adás az energiatudatos építészeti térhódítása segítségével és a belső városrészekben biológiailag aktív felületek növelésével;
- Környezeti szempontból jelentősen terhelt (zaj- és légszennyezés) városi területek állapotának javítása, tehermentesítése;
- Barnamezős területek „helyzetbe hozása”, kármentesítésük elvégzése, bezárt hulladéklerakók rekultivációja;
- Árvízvédelem: elsőrendű védvonalak felújítási munkáinak elvégzése, a beépítéssel érintett hullámterek árvízvédelmének megoldása;
- Illegális hulladéklerakók megszüntetése, köztisztaság javítása.

II. 1. A HELYZETELEMZÉS EREDMÉNYEINEK ÉRTÉKELÉSE, SZINTÉZIS

A város, mint élő, működő szervezet állandó változásban van, a történeti kialakulás nem tekinthető lezárt folyamatnak. A XIX. század közepétől a társadalmi változások intenzitása egyre inkább megköveteli, hogy a város aktívan alakítsa tereit, területeit, szerkezetét. Ez az organikus fejlődés helyetti, mesterséges alakítás gyakran előre nem látható változásokat generál és így későbbi problémák gyökere sokszor éppen egy helytelen beavatkozás következménye.

Az ágazatonként szétbontott elemzés nem tud teljes képet adni a városban zajló folyamatokról, trendekről, problémákról, megoldásaiban önmagára mutat vissza. A változások, problémák megértéséhez, így a város fejlődésének legfontosabb irányainak kijelöléséhez is szükséges ismernünk nemcsak a különböző szempont szerint megismert tényezőket, hanem **azok egymásra gyakorolt hatását is.**

A főváros **térbeli szerkezetét** a különböző használatú területek, az azokat kiszolgáló infrastruktúra és a funkcionális, hálózati sűrűsödést képező központok együttese alkotja. A szerkezetben történő beavatkozás önmagában azonban kevés, ha nem ismerjük a **használók szándékait, igényeit**, a gazdaságban, társadalomban bekövetkező változásokat, trendeket.

A város élhetőségének, fenntarthatóságának, gazdaságos működésének elengedhetetlen feltétele a természeti és épített környezetének, közlekedési - és közmű-infrastruktúrájának, zöldfelületi hálózatának, humán infrastruktúra hálózatának a lakosság igényeit figyelembevevő, egymás eredményességét fokozó fejlesztése, mely csak a tényezők együttes vizsgálatával, egymásra gyakorolt hatásának vizsgálatával és az ez alapján meghatározott célrendszerek meghatározásával érhető el. A következőkben ezeket az összefüggéseket emeljük ki.

ÖSSZEFÜGGÉSEK VIZSGÁLATA

TÉNYEZŐK	FOLYAMATOK
településhálózat, gazdaság, közlekedés	Budapest nemzetközi szerepe szoros összefüggésben van nemzetközi közlekedési kapcsolatainak helyzetével. A repülőtér megközelítésének hiányosságai, és a Dunában rejlő potenciál kiaknázatlansága gátolják a kitűnő csomóponti helyzetben lévő főváros makroregionális szerepkörének megerősödését.
településhálózat, közlekedés, humán infrastruktúra, társadalom, környezeti állapot	<p>A válságig erős kiköltözési tendencia az agglomeráció területén alacsony sűrűségű területek létrejöttét eredményezte, melyek mind humán, mind műszaki infrastruktúrája alulméretezett.</p> <p>Az agglomeráció és a főváros közötti napi hivatásforgalom jelentős mértékben terheli Budapest közlekedési infrastruktúráját. Az elővárosi közösségi közlekedés szolgáltatási színvonala egyes irányokban az infrastruktúra- és járműkorszerűsítéseknek köszönhetően ugyan némileg javult, összességében azonban még mindig jelentős az ingázó forgalomban az egyéni gépjárműforgalom részaránya. Ez túlnyomó részt annak köszönhető, hogy egyes meghatározó kötőpályás kapcsolódási pontokon (legyen szó akár az országos törzshálózati vasútról, vagy a városi-elővárosi gyorsvasútról) az intermodalitás, az eszközváltás feltételei nem biztosítottak, a kialakított P+R parkolók kapacitása nem elégséges. Több esetben az átszállóhelyekre való közösségi közlekedési ráhordás nem biztosított, vagy az nem nyújt megfelelő szolgáltatást. Mindezekből adódóan az ingázással együttjáró nagyarányú személygépkocsi használat jelentősen ront a városi környezet állapotán, rontja az élhetőségét.</p> <p>A szuburbanizációs folyamatok következtében jelentősen romlott Budapest demográfiai összetétele, csökken a születések száma és a fiatalabb korosztályok aránya az össznépességben belül.</p>
településhálózat, intézményrendszer, gazdaság	A várostérség szereplői közötti kommunikáció, és a stratégiai partnerség hiánya kedvezőtlen hatással van a város és az ország nemzetközi pozíciójára. Budapest agglomerációjának települései nem

	használják ki kellőképp gazdasági potenciáljukban rejlő lehetőségeket. A város térségi pozíciójának erősítéséhez alapvető feladat a főváros és agglomerációjának együttműködése, valamint a megfelelő befektetésösztönző tevékenység, amely a várostérség előnyeit képes kommunikálni, s a komparatív előnyökre alapozva képes közös gazdaságfejlesztési stratégiát végrehajtani.
gazdaság (KKV és K+F+I), környezeti állapot, közlekedés, közművek	A gazdasági szféra, illetve a városüzemeltetés két olyan terület, melyeknek jelentős szerepe van a károsanyag-kibocsátás csökkentésében. Az anyag- és energiatakarékos technológiák alkalmazása egyben a kapcsolódó K+F+I szektor számára jelent piacot.
gazdaság (KKV - társadalmi vállalkozások) társadalmi infrastruktúra társadalom, esélyegyenlőség	Budapest népessége idősödik, a demográfiai összetételben az időskorúak száma és aránya növekvő tendenciát mutat. A kiszolgáló közösségi tulajdonban lévő intézmények (időotthonok), valamint szolgáltatások köre, elérhetősége korlátozott. A főleg nonprofit tevékenységet végző társadalmi vállalkozások támogatása nem csak az idősek – és egyéb hátrányos helyzetben lévő célcsoportok életvitelének segítése, ellátása szempontjából fontos, hanem foglalkoztatási oldalról is jelentős potenciált jelent.
gazdaság (turizmus) humán infrastruktúra épített környezet műemlékvédelem zöld infrastruktúra	Budapest turisztikai vonzerejében kiemelten fontos szerepet játszanak közterületei, épített értékei valamint azok az intézményi infrastruktúrák és kapcsolódó szolgáltatások, melyek egyben a helyi lakosság igényeinek kielégítésében, a vonzó nagyvárosi környezet feltételeinek megteremtésében is kiemelkedő szerepet kapnak (nagy városi parkok, Fővárosi Állat- és Növénykert, fürdők, belvárosi gyalogos zónák, stb.)
gazdaság (turizmus, befektetésösztönzés) intézményi háttér	A fővároshoz kapcsolható jelenlegi belső és külső (fővárosi tulajdonú cégek) intézményi struktúrában jelenleg hiányzik a befektetésösztönzésért felelős, megfelelő kapacitással és mandátummal rendelkező szervezet, valamint szükség van a turisztikai desztinációs szervezet működésének megerősítésére. Ez a két menedzsment szemléletű szervezet a meglévő erőforrások hatékonyabb kihasználásában és a horizontális partnerségek építésében, a közvetlen és közvetett bevételek növelésében, azaz a gazdasági prosperitás szempontjából kulcsfontosságú. Mindkét terület szempontjából fontos egy egységes Budapest márkamag kialakítása, annak a különböző szegmensekben való továbbfejlesztése.
gazdaság, intézményi háttér	A beruházások, befektetések dinamikáját, az alulhasznosított területeken a fejlesztések megindulását döntően befolyásolja a jogi környezet (adók, jogszabályok – pl. rendezési eszközök, ösztönzők) a rendelkezésre álló információk köre és a hozzáférhetőség minősége, valamint a hivatali ügyintézés áttekinthetősége, stabilitása, gyorsasága. Annak érdekében, hogy Budapest, mint befektetési és vállalkozási célterület minél vonzóbb legyen, ezeknek a szolgáltatásoknak a rendszerét, minőségét javítani kell.
gazdaság (beruházások) közlekedés közmű környezeti állapot	A fejlesztési területek kijelölése és azok közlekedési infrastruktúrával való ellátásának biztosítása elsősorban önkormányzati feladat. A gyakorlatban a beruházások indításánál a fejlesztők nem mindig tartották szem előtt a megfelelő közlekedési, azon belül is a kötöttpályás kapcsolati ellátottságot. A problémák felmerülése később nyomást gyakorolt a közlekedési fejlesztések pótlására, ami gyakran infrastrukturálisan gazdaságtalanul ellátható városszerkezetet eredményezett. Szükség van világos fejlesztési ütemterv kialakítására, valamint a fejlesztéseknek a megfelelő, lehetőleg kötöttpályás rendszerekhez irányítására a további problémák megelőzése érdekében.

fejlesztési és rendezési környezet (VFK és készülő TSZT), gazdaság, településhálózat	A VFK értékválasztása és a készülő TSZT alapján zöldmezős területek a külső kerületekben csak korlátozottan vonhatók be a fejlesztésekbe, míg a kapcsolódó agglomerációs területeken az ilyen jellegű logisztikai, ipari funkciókra a helykijelölés – a közigazgatási határ mentén is – biztosított. A főváros értékválasztása nemcsak a már gazdaságfejlesztést jogilag biztosító alulhasznosított területek bevonásáról szól, hanem a térségi munkamegosztást és az egész várostérség szempontjából fontos zöldfelületek megővését is prioritásnak tekinti.
fejlesztési és rendezési környezet (tervezés) intézményi háttér	A fejlesztések összehangolása a kerületekkel sokszor nehézkes a kétszintű önkormányzati rendszer miatt, hiányoznak azok az intézményesített platformok, melyek a fővárosi szintű döntések előkészítésében a szakmai és politikai érdekek koordinációját biztosítanák.
intézményi háttér (TRSZ, finanszírozási eszközök) gazdaság	A gazdasági válság, ingatlanpiac leállása, máig tartó recessziója mellett a településrendezési szerződés csak korlátozottan alkalmazható eszköz. A piac elvárása egyrészt, hogy a közszféra még inkább „szolgálja ki” a fejlesztéseket a megfelelő infrastruktúrák biztosításával, másrészt kapjon finanszírozásban támogatást azokhoz a beavatkozásokhoz, melyek társadalmi hasznosság szempontjából is fontosak, de a fejlesztések alapvető megtérülési elvárásait kedvezőtlenül befolyásolva végső soron a fejlesztések elmaradásához vezetnek (pl. talajszennyezés megszüntetése). Fontos elvárás a projektek tervezése és finanszírozhatósága szempontjából a kiszámítható fejlesztési környezet, s annak beárazása, melyet a jelenlegi TRSZ eseti számszerűsítésénél jobban szolgálna egy differenciált, de átlátható, normatív alapon meghatározott fejlesztői hozzájárulás. Az így képződő bevételek egyben hosszútávon hozzá tudnának járulni a városfejlesztés fenntartható finanszírozási rendszerének kialakításához.
intézményi háttér (PPP) gazdaság	A projektek megvalósítását biztosító jelenlegi intézményi, jogi konstrukciók közül a magán- és közszféra együttműködése (PPP) a rossz tapasztalatok és a kormányzati iránymutatás alapján szinte teljesen eltűnt. A PPP – melynek típusai is többfélék lehetnek – kategorikus elvetése Budapest szempontjából átgondolandó, tekintettel a közszféra finanszírozási kapacitásaira és az ingatlanfejlesztések keresleti problémáira egyaránt. A fővárosi projekteknél a továbbiakban is érdemes megvizsgálni, hogy mely fejlesztések valósuljanak meg önerőből (támogatás, és egyéb finanszírozási konstrukciók, mint pl. hitel bevonásával) és melyek azok, amelyeket a piaci szereplők részvételével lehet megvalósítani.
intézményi háttér humán infrastruktúra gazdaság	A főváros fejlesztési szerepe a közelmúlt tulajdonjogi átrendeződései miatt megváltozott. (állami tulajdonba került intézmények és állami fenntartásba került intézmények, ugyanakkor fővárosi vagyongazdálkodásba került Duna-parti területek, Margitsziget). A humán infrastruktúrák fejlesztésében közvetlen befolyása ezzel csökkent, ugyanakkora főváros tulajdonában és kezelésében lévő ingatlanvagyon pozicionálása és a helyi gazdaság fejlődésébe való bekapcsolása a város fejlődése szempontjából meghatározó jelentőségű.
intézményi háttér közlekedés gazdaság (turizmus)	Fővárosi kikötő- és parthasználati szabályozásra van szükség a kapcsolódó vállalkozói szféra kiszámítható működési feltételeinek biztosításához.
társadalom (foglalkoztatás) gazdaság (K+F+I) humán infrastruktúra (képzés)	A piacgazdaság új elvárásokat jelentett a munkaerő számára. A nemzetközi üzleti életbe történő bekapcsolódás eszköze az idegen nyelvtudás, ami jelentősen nőtt a fiatalok körében. Szintén előnyösen változtak a fővárosi képzettségi mutatók. Az egyetemekhez

	kapcsolódó kutatási kapacitások, a diákok kutatási projektekbe való bevonásának lehetősége, a nemzetköziesedés (magyar diákok külföldi tanulmányai, külföldi diákok jelenléte, nemzetközi kutatási programok) mind a K+F+I és a kapcsolódó vállalkozások megerősödését segítik elő.
társadalom gazdaság humán infrastruktúra	A magánbérlet-szektor jogi helyzete rendezetlen, az önkormányzatok hatáskörébe tartozó szociálisbérlet-szektor pedig alulfinanszírozott, ami fékezi a foglalkoztatással összefüggő mobilitást és az alacsonyabb jövedelmű csoportok számára megfizethetőségi problémát jelent.
épített környezet társadalom humán infrastruktúra	Beavatkozást igénylő területek rehabilitációja: krízisterületek, melynek egyik szegmense a pusztuló építészeti értékekkel is rendelkező belső városszövetben helyezkedik el. A szociális feszültséget okozó szegregált területek problémáinak összetett kezelésére van szükség, mely az esélyegyenlőség, lakhatási, humán infrastruktúra és szolgáltatás fejlesztési beavatkozásokon túl a közösségépítés az egészségmegőrzés, a közbiztonságot növelő projektelemekig széles spektrumot ölel fel.
társadalom (demográfia) humán infrastruktúra	A lakosság korösszetételének változását (idősödő népesség, kevesebb gyermek) a humán infrastruktúrák területi kínálata nem tudja rugalmasan követni. Az ellátási rendszer optimalizálásában a kerületi önkormányzatoknak kiemelkedő szerepe van – az igények felmérése, nyomon követése, saját fejlesztések tervezése és a központi intézményrendszerek feladatkörét képező elemek fejlesztésének előkészítésében való aktív részvételre, érdekérvényesítésre van szükség.
társadalom (foglalkoztatás) humán infrastruktúra	A foglalkoztatás szempontjából kiemelkedően fontos a támogató infrastrukturális elemek megfelelő biztosítása (bölcsőde, óvoda), mely szintén az önkormányzatok feladatkörét képezi.
humán infrastruktúra intézményi háttér (vagyongazdálkodás)	Az intézményi összevonások eredményeként üresen álló egykori iskolaépületek és egyéb ingatlanok hasznosításának megoldása, a gazdaságfejlesztésbe való bevonás lehetőségének vizsgálata fontos feladat a főváros szempontjából.
zöldfelületi rendszer épített környezet	A beépített és zöld területek aránya, ezek egymáshoz való elhelyezkedése a város használhatósága és élhetősége szempontjából meghatározó jelentőségű. A beépített, burkolt területek zöldfelületekkel szembeni térhódítása a város belső részeiben, csak úgy, mint a beépített területek indokolatlan „zöldmezős” terjeszkedése kedvezőtlen hatással van a környezeti tényezőkre és az emberek komfortérzetére.
zöldfelületi rendszer természetvédelem környezetvédelem (városi klíma)	A meglévő zöldfelületi elemek megtartása, és újak kialakítása, a zöldfelületi hálózat szempontjából izoláló hatások megszüntetése növelik az ökológiai hálózat aktív felületeinek számát és azok kapcsolatait erősítik, ezáltal csökkentik a klímaváltozás eredményeképp a városban egyre erőteljesebbé váló veszélyeztető hatásokat. (átlaghőmérséklet emelkedése, szélsőségesen meleg időszakok, időszakosan megnövekvő UV-B sugárzás intenzív frontátvonulások) A Duna és közvetlen környezete, valamint a kisvízfolyások mellett a zöldfelületek növelése és természetközeli funkciók elhelyezése javítja a folyók ökológiai hálózatban betöltött szerepét, a város és a Duna kapcsolatát erősíti.
természetvédelem környezetvédelem településhálózat (agglomeráció) épített környezet	Az épített és természeti környezet szegélyterületein jelentkező beépített területek indokolatlan terjeszkedése, a városszéli beépített területek az agglomerációs településekkel való összenövése veszélyforrásként jelentkezik a város természeti értékeire és az ökológiai hálózatra.

természetvédelem épített környezet (beépítettség)	Az esetenként jogalap nélküli területfoglalás és a védelemre és kezelésre fordított anyagi keretek szűkössége nehezíti a természeti értékek védelmét, és a beépített területek terjeszkedésének megállítását.
zöldfelületi rendszer intézményi háttér (finanszírozás, tulajdonosi viszonyok)	A zöldfelületi rendszer és a zöldfelületi rendszerbe bevonható területek tulajdonosi háttére nem átlátható, zöldfelületek egy részének fenntartása elhanyagolt, illetve nem megfelelően hasznosított (kijelölt erdőterületek parlagon – erdőtelepítés támogatása, jogszabályi eszközök és a végrehajtás során azok betartatása).
zöldfelületi rendszer közlekedés	Az intenzív beépítettségű belső városrészekben az alacsony zöldterületi ellátottság, közmű és közlekedési szempontok dominanciája, az elégtelen minőség, illetve a kor igényeit nem kielégítő funkciókínálat miatt a zöldterületek nem töltik be kondicionáló, rekreációs, pszichés-mentális szerepüket.
zöldfelületi rendszer közlekedés	A különböző infrastruktúra létesítmények (pl. az M0 körgyűrű mentén) fragmentáló-izoláló hatása a térségi zöldfelületi kapcsolatokat kedvezőtlenül befolyásolják. Fragmentáló hatással vannak a vízfolyások melletti intenzív beépítések is; a Duna-parti területek rekreációs értékét a meglévő infrastruktúra elemek jelentősen korlátozzák.
természeti értékek zöldfelületi rendszer intézményi háttér (tulajdonviszonyok)	A műtárgyként kiépített kisvízfolyások ökológiai értelemben degradáltak, így élőhelyi illetve klimatikus szerepüket nem tudják betölteni. A patakok rekreációs hasznosítását sok esetben a problémás tulajdonviszonyok nehezítik.
környezetvédelem (városi klíma) zöldfelületi rendszer épített környezet	A belvárosban nagyarányú, inaktív, burkolt, beépített felületek kisugárzó hatása a felület melegedési folyamatait időben elnyújtja és jelentős mértékű és hatású hősziget kialakulásához vezet, mely a komfortérzetet rontja. A zsebparkok, hősziget-hatást is csökkentő alternatív megoldások a belváros életminőségét javíthatják.
környezetvédelem fejlesztési és rendezési környezet (TSZT, szabályozás)	A városi klíma szempontjából döntő jelentőségű átszellőzés, zöldfelületek kialakítása, hősziget-hatás mérséklésének biztosítása a rendezés jogi eszközeivel.
környezetvédelem közlekedés (P+R) településhálózat (agglomeráció)	A főváros területét árszövő közlekedési infrastruktúra jelentős környezeti terhelést eredményez (zaj, károsanyag-kibocsátás), melyek jellemzően a nagy forgalmú utak mentén és a belvárosban mutatkoznak. Különösen erős a napi ingázás eredményeként megjelenő személygépjármű forgalom, melyet az agglomeráció – elsősorban kötöttpályás eszközváltó helyein - kialakított P+R kapacitások növelésével csökkenteni kell a jövőben.
környezetvédelem zöldfelületi rendszer humán infrastruktúra	Természetvédelmi területek rekreációs célú fejlesztései (történeti sportterületek) és ezzel nagyobb közúti és tájhasználati terhelés, valamint a természetvédelmi szempontok egyidejű érvényesülése csak körültekintő tervezés és hatékony kommunikáció mentén lehet sikeres.
környezetvédelem zöldfelületi rendszer gazdaság (turizmus, beruházások)	A Duna nem csak kiaknázandó természeti erőforrás, hanem védendő természeti érték, és a partok használatában kifejezésre kell juttatni az ökológiai szempontok érvényesítését, általában a környezethasználat módja iránti érzékenységet
épített környezet (lakósűrűség) humán infrastruktúra közlekedés közmű fejlesztési és rendezési környezet (készülő TSZT)	A külső területek beépítése, a város szétterülése egy alacsony hatékonyságú, infrastruktúrával nem megfelelően ellátott külvárosi hálózatot eredményezett. A mobilizáció térnyerésével megindult szuburbanizációs folyamatok az elővárosi zónában és a belváros felé vezető utakon nagy terhelést okoznak. A város további terjeszkedése, a kifelé irányuló, városszerkezeti fejlesztések helyett a belső, átmeneti területeken található (már infrastruktúrával ellátott) területi potenciálok (alulhasznált területek) kihasználása a cél.

<p>épített környezet közlekedés humán infrastruktúra zöldfelületi rendszer gazdaság (turizmus)</p>	<p>A városfejlődés során a századelő közlekedésére méretezett belső városmag mára rendkívül túlterheltté vált, magas beépítési sűrűsége és a zöldfelületek hiánya a városrész élhetőségét veszélyezteti. A belváros túlterheltségére a már megindult forgalomcsillapítási célú közterületi- és forgalmi átrendezések, a személygépkocsik tranzit-, cél- és eredőforgalmának csökkentése, illetve a külső területek átjárhatóságát biztosító külső gyűrű irányú közúthálózati elemek és Duna-hidak megvalósítása jelenthet megoldást. A forgalom csillapítása, sétálóutcák, zöldfelületek kialakítása felértékelik és láthatóvá teszik történelmi épületállományunkat, mely a városrész felértékelődéséhez és turisztikai vonzerejének növekedéséhez vezet.</p>
<p>épített környezet gazdaság humán infrastruktúra társadalom (foglalkoztatás)</p>	<p>A város nem megfelelően differenciált központrendszere, a város egyközpontúsága és a belváros forgalmi túlterheltsége egyes területeken a lakófunkciók visszaszorulásához vezetett, míg a külvárosi részek infrastrukturális ellátottsága sok esetben nem biztosított. A helyi életminőség feltételeinek javításához, a „kis távolságok városához” kiegyensúlyozottabb funkcionális eloszlás, differenciáltabb központrendszer kialakítására van szükség, mely egyben a helyben történő foglalkoztatás lehetőségeit is biztosítja.</p>
<p>épített környezet társadalom gazdaság (turizmus)</p>	<p>Az épített és természeti értékek koncentrálódásának helyén, különösen a belvárosban található vonzó „turistamágnesek” esetében előfordulhat, hogy ezek a városrész élhetőségére kedvezőtlen hatással vannak. Példaként megemlíthetjük a belvárosi romkocsmák éjszakai életének vagy az állóhajók zajkibocsátásának zavaró hatását. A turizmusban rejlő fejlesztési lehetőségek kiaknázásán túl fontos a lakók érdekeinek figyelembe vétele.</p>
<p>épített környezet társadalom</p>	<p>A jelenlegi gazdasági termelés, illetve a volt ipari területek közelében gyakran fordulnak elő a szomszédági konfliktus miatt lakófunkcióra kevésbé alkalmas területeken is lakóépületek. A rossz lakhatási körülmények miatt leginkább az alacsonyabb státuszú lakosság jelenik meg, mely sok esetben az épületállomány további pusztulását is maga után vonja.</p>
<p>épített környezet gazdaság közlekedés környezetvédelem intézményi háttér (tulajdonviszonyok)</p>	<p>Az átmeneti zónában található, fejlesztési potenciállal rendelkező, jelenleg alulhasznosított barnamezős területek egy része a korábbi hasznosítás szerkezeti kívánalmai miatt és területi kiterjedésük folytán elvágó elemként vannak jelen a várostestben. Egyes területek esetén a rossz közlekedési ellátottság, a potenciális talajszennyezettség, a tulajdonosi háttér rendezetlensége gátolja a fejlesztést. Sok esetben a gazdasági válság következtében a megindult beruházások, fejlesztések leálltak, elmaradtak.</p>
<p>épített környezet értékvédelem intézményi háttér (vagyongazdálkodás, finanszírozási háttér)</p>	<p>Az értékes épületállomány forráshiány, illetve az elmaradt átfogó felújítások következtében folyamatosan pusztul a belvárosban. Az épületek konzerválása állandó használat és felügyelet nélkül nem nyújthat hosszú távú megoldást épületeink védelmére. Sok esetben azonban a merev téri struktúrával rendelkező épület vagy épületegyüttesek rugalmatlansága nem összeegyeztethető az időben változó használat igényével.</p>
<p>értékvédelem intézményi háttér (jogsabályi háttér)</p>	<p>Az értékvédelem rendszerének áttekinthetatlensége, a különböző szintű (nemzetközi, fővárosi, kerületi) szabályozási rendszer tovább nehezíti a hatékony értékvédelmet.</p>
<p>közlekedés gazdaság intézményi háttér társadalom</p>	<p>A közlekedési hálózatok fejlesztése az elmúlt 20-30 évben nem követte megfelelő mértékben a mobilitási igények, valamint a személygépjármű ellátottság növekedésének ütemét. Az életszínvonal emelkedéséből adódóan az egyéni gépjármű-használat mértéke jelentősen nőtt, amelynek következtében a forgalom nagysá-</p>

	<p>ga egyes közúthálózati elemek kapacitásának kimerüléséhez vezetett. A személygépkocsi ellátottság, valamint az utazások számának növekedésével párhuzamosan a gépjármű-elhelyezési igények is növekedtek, ami a város egyes területein parkolási problémákat okoz.</p> <p>Jelenleg a gazdasági visszaesés következtében a forgalmi igények és a közúthálózat által biztosított kapacitás átmenetileg összhangban van, de a közlekedési infrastruktúra-hálózatok komplex fejlesztése nélkül ez az állapot legfeljebb középtávon tartható fenn.</p>
közlekedés gazdaság (gazdasági válság) településhálózat (nemzetközi szerepkör)	<p>Budapest közlekedési rendszere a hálózati kapcsolatok és kapacitás téren is hiányosságokat mutat. A közlekedési ellátottság problémái hatással vannak az egyes területek értékére és funkcionális felhasználhatóságára. Befolyásolják a főváros GDP termelő képességét és –Budapest országon belüli kitüntetett helyzete miatt közvetve – az ország helyzetét is.</p>
közlekedés épített környezet (funkciók) foglalkoztatás humán infrastruktúra településhálózat (agglomeráció)	<p>A fővárosban a népsűrűséggel és a lakosság igényeivel nem arányos funkcionális eloszlás, a humán infrastruktúra hiányosságai jelentős mobilitási igényt generálnak.</p> <p>Ez a hegyvidéki területek és a pesti oldal között, valamint az agglomeráció települései, az elővárosi zóna és a belváros között kapcsolatot biztosító tengelyeken – köztük a Duna-hidakon – illetve a belső városrészekben jelentős forgalmi terhelést eredményez.</p>
közlekedés környezetvédelem	<p>A gépjármű-ellátottság rendszerváltozáshoz köthető ugrásszerű megemelkedése és az azóta is tartó folyamatos növekedése következtében a közösségi és az egyéni közlekedés aránya (az ún. modal split arány) kedvezőtlen irányba mozdult el. A személygépjármű-forgalom a hálózati szempontból kiemelt utak mentén, valamint a belváros területén jelentős zajterhelést idéz elő, valamint rontja a levegőminőséget.</p> <p>A közlekedés okozta környezeti ártalmak csökkentése érdekében elengedhetetlen a közösségi közlekedés fejlesztése, az alágazatok közötti kooperativitás megteremtése, környezetbarát, alternatív meghajtású járművek használata, illetve a környezettudatos közlekedési módok (kerékpáros és gyalogos közlekedés) preferálása.</p>
közlekedés (vasút, hajózás) gazdaság környezetvédelem	<p>Az áruszállítás területén domináns közúti szállítással szemben nemzetközi és regionális viszonylatban a vízi és vasúti szállítást kell előtérbe helyezni, a belvízi szállítás lehetőségeinek jobb kihasználásában jelentős tartalékok vannak. A városon belüli áruszállítás tekintetében a city logisztikai alkalmazások térnyerésének elősegítése szükséges</p>
közlekedés intézményrendszer (finanszírozási háttér)	<p>Budapest közösségi közlekedésének hosszú távú finanszírozása jelenleg nem megoldott.</p> <p>A kétszintű önkormányzati rendszerből adódó esetenként eltérő tulajdonosi-kezelői-üzemeltetői jogkör a közlekedési infrastruktúra fejlesztése, fenntartása és üzemeltetése terén nehézséget okoz.</p>
közlekedés gazdaság (turizmus) településhálózat (agglomeráció, nemzetközi szerepkör)	<p>A Duna, mint vízi közlekedési útvonal jelenleg mind hivatásforgalmi (a városon belüli közösségi közlekedés, és az agglomeráció vízparti települései és a főváros közötti kapcsolat), mind turisztikai szempontból alulhasznosított.</p> <p>A vízparti hozzáférés a rakpartok jelenlegi kialakítása, az ott zajló jelentős közúti forgalom elvágó hatása miatt nehézkes, rendezetlen. A víz irányából való feltárulás és a vízi közlekedés személyszállításban betöltött szerepének növelése kiaknázandó lehetőségeket rejt magában.</p>

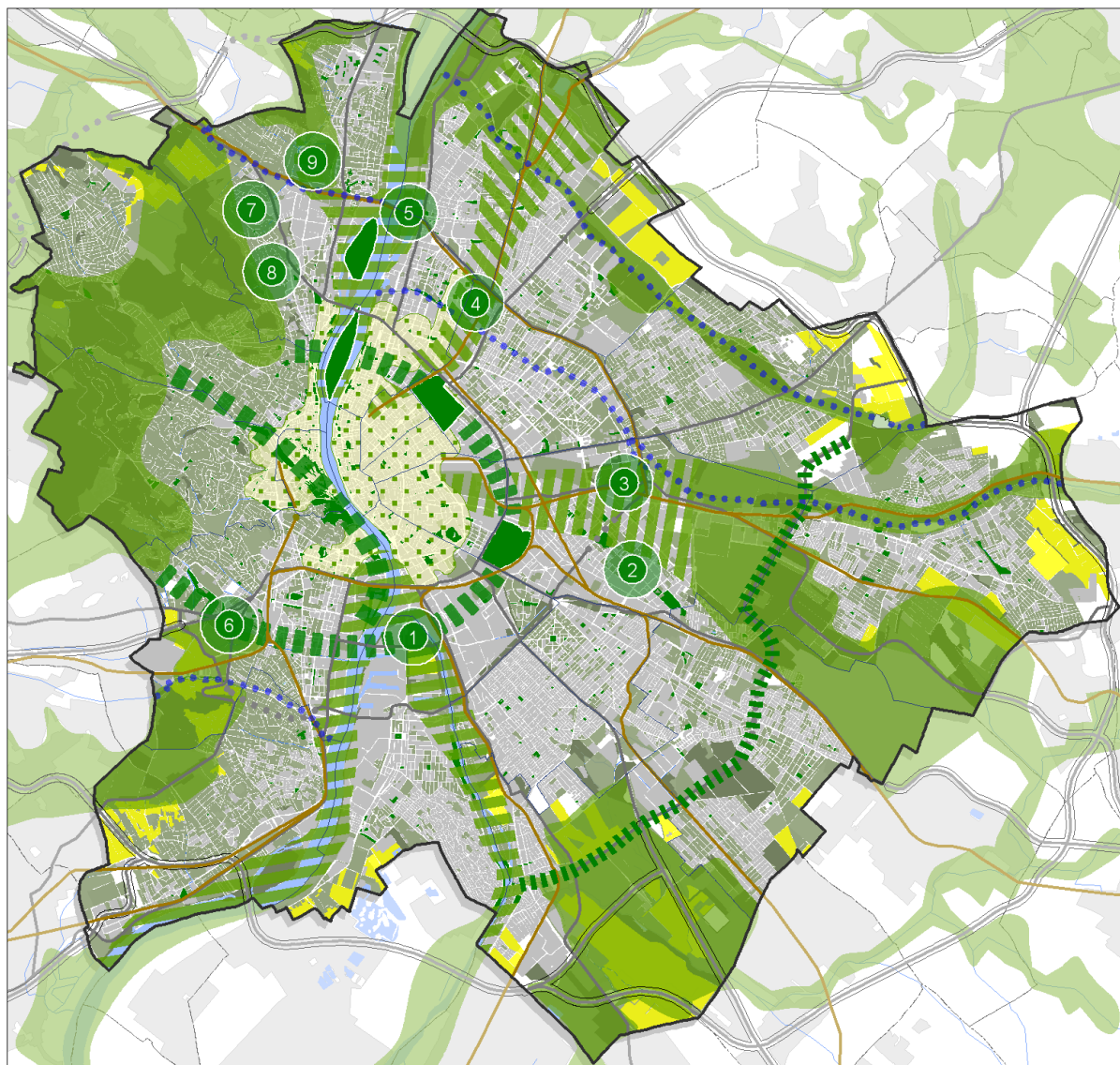
közművek épített környezet környezetvédelem (szemléletváltás)	A környezettudatos energiagazdálkodás nagymértékben hozzájárul a klímaváltozás káros hatásainak enyhítéséhez. Budapesten az épületállomány energiafogyasztása az összes kibocsátott CO ₂ egyharmad részét teszi ki, ami a felhasználói oldal felől is energiahatékonysági intézkedéseket, szemléletváltást követel, és az energia-hatékony és alacsony károsanyag-kibocsátású épített környezet megvalósítását szükségelteti.
közművek környezetvédelem intézményi háttér (jogszabályi, finanszírozási háttér)	A jelenlegi energiaellátó, -elosztó hálózat nem alkalmas arra, hogy kisebb helyi energiatermelők rácsatlakozását lehetővé tegye, melyek a megújuló energiaforrások alkalmazásával meg fognak jeleni. Támogatás és megfelelő jogi környezet nélkül a megújuló energiahasznosítás megvalósítása ellehetetlenül.
közművek épített környezet	A város fejlődése során a korábban még kül- és ipari területeken épített közmű-infrastruktúra elemek egyes esetekben ma már a belterületen helyezkednek el, ami a területfelhasználást és a beépíthetőséget jelentősen korlátozza. (pl. földfeletti gerincvezetékek) A Duna-part rendezése során a meglévő közművek kiváltása, illetve esetleges átépítése műszaki és pénzügyi kötöttséget jelenthet. A Duna mentén található jelentősebb csatornák, vízvezetékek a távlati átépítést érdemben befolyásolhatják
közművek környezetvédelem fejlesztési és rendezési környezet	Az ivóvízzel ellátott csatornázatlan területek szennyvizei a rosszul kialakított, nem ellenőrzött tároló rendszerek következtében sok esetben a talajba szivárognak el, ahol jelentős terhelést okoznak. A közműfejlesztéseket nehezítik a közterületek rendezetlen tulajdonviszonyai.
árvízvédelem épített környezet fejlesztési és rendezési környezet	A beépített hullámterek árvíz elleni védekezéséről a terület tulajdonosának kell gondoskodnia, melyet legtöbbször önerőből képtelen megvalósítani. Az ingatlanok értékének megfelelő védekezési szint kialakítása, valamint az árvízveszélynek kitett partszakaszok további beépítésének korlátozása (megfelelő jogszabályi, rendezési háttér biztosításával) nyújthatna megoldást a problémára.
közművek épített környezet zöldfelületi rendszer	A burkolt felületek növekedésével és így az elvezetésre kerülő csapadékvizek csökkenésével nagyobb terhelés éri a vizek természetes befogadóit. A mederburkolat elhanyagoltsága és a növényzet megtelepedése ronthat továbbá a patakok csapadékvíz-elvezető képességén.
közművek környezetvédelem árvízvédelem	A Duna szennyezettsége közvetlen hatással van a vízbázis vízminőségére. Árvízvédelmi megoldások és ivóvíz bázis védelmének összehangolása elmaradt.
településhálózat (agglomeráció) közművek	Sok esetben a felszíni víz- és csapadékvíz-kezelés csak térségi együttműködés keretében, térségi rendszerek kiépítésével kezelhető hatékonyan (tározókapacitások).

PROBLÉMATERKÉPEK

A zöldfelületi rendszer összefüggési





Zöldfelületi rendszer fejlesztése




 Mezőgazdasági terület


 Meglévő erdőterület


 Magas zöldfelületi arányú terület


 Meglévő közpark, városi park

 Külső-pesti zöldgyűrű kialakítása a távlati közlekedési infrastruktúra mellett


 Városi parkgyűrű, -tengely

 Kis léptékű zöldterületi fejlesztések alternatív megoldásokkal

 Jelentős ökológiai potenciállal rendelkező szabadterület

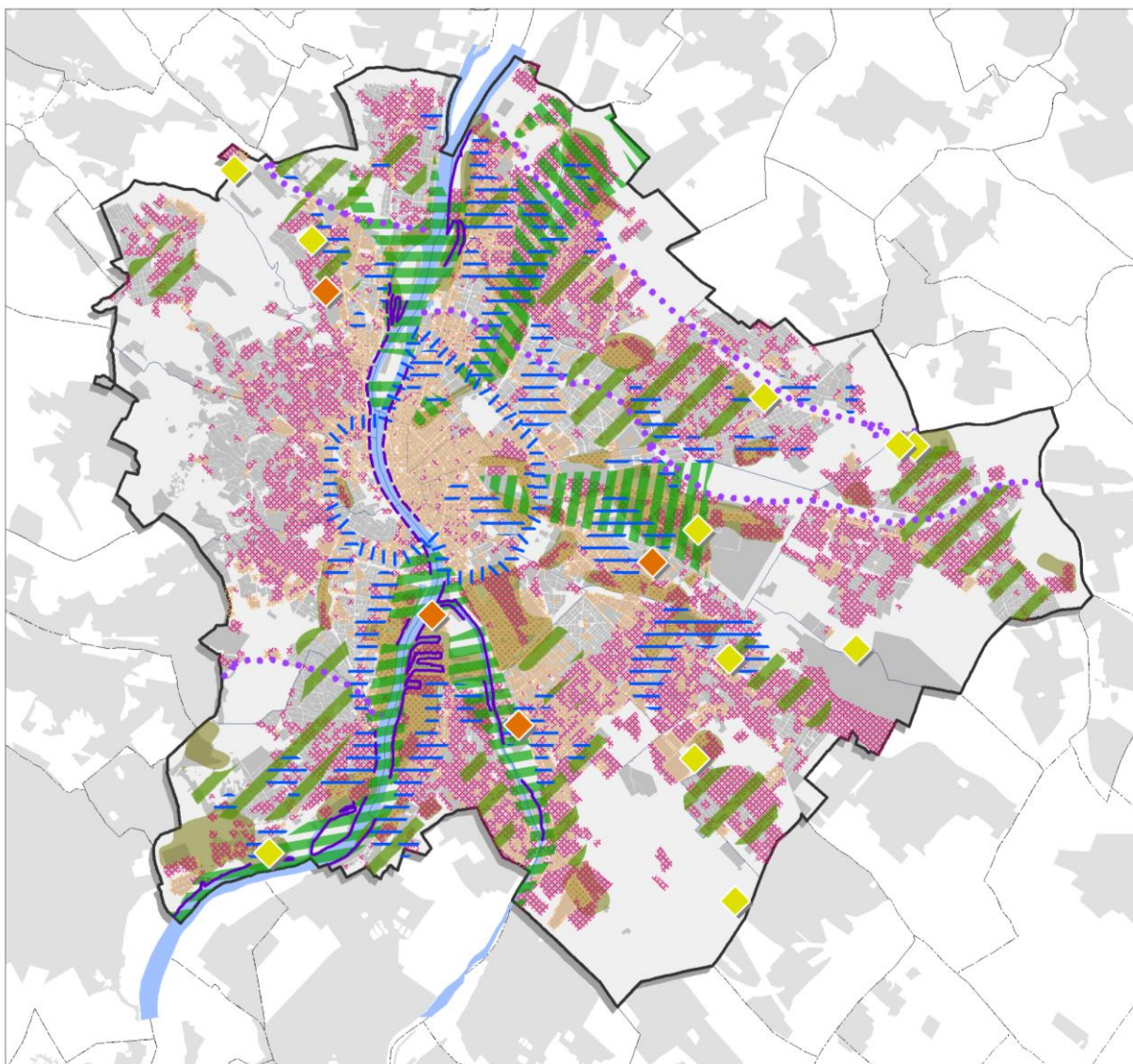
 Zöldfelületi kapcsolat fejlesztése

 Kisvízfolyás revitalizációja

 Potenciális városi parkok

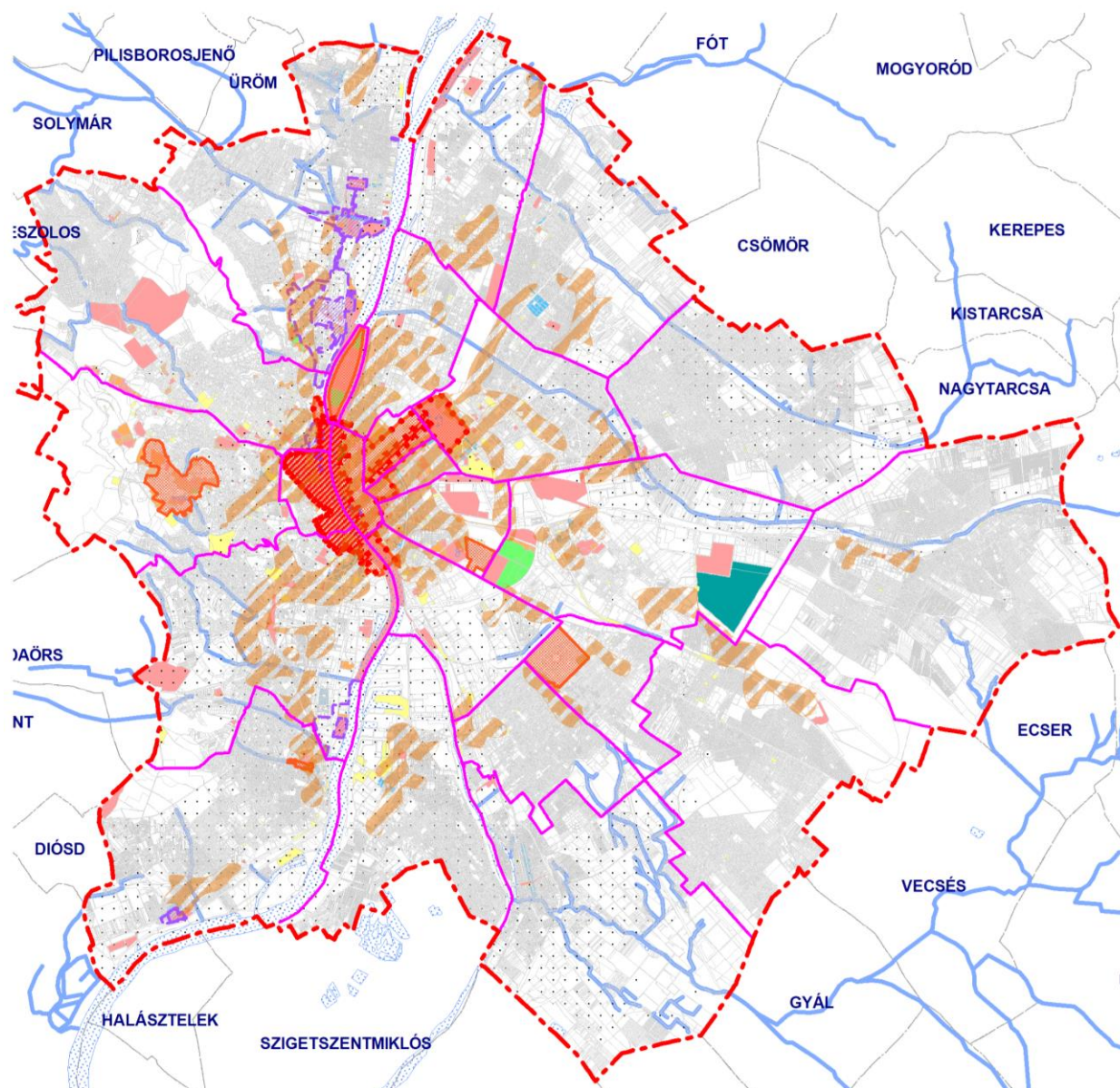
1. Észak-Csepel
2. Gergely utcai hulladéklerakó
3. Éles sarok
4. Rákosszentimre
5. Népsziget
6. Dobogó domb
7. Testvér-hegy
8. Tábor-hegy
9. Mocsáros-dűlő

A környezetvédelem összefüggései









- | | | | | | |
|--|---|--|--|--|---|
| | Rekultivándó hulladéklerakó/rekultív. folyamatban | | Hiányos zöldterület (közkert, közpark) ellátottságú ter. | | Rekreációs funkciók hiánya vízfolyások mentén |
| | Talajszennyezéssel érintett területek | | Hiányos zöldfelületi kapcs. | | Nem megközelíth. vízpart |
| | Potenciális, tájhasználati konfliktussal érintett területek (lakó-gazdaság, ipar, közlekedés) | | Kiemelten zöldfelület-hiányos területek | | Nehezen megközelíthető vízpart |
| | | | Enyhén zöldfelülethiányos területek | | |








Az épített környezet összefüggési



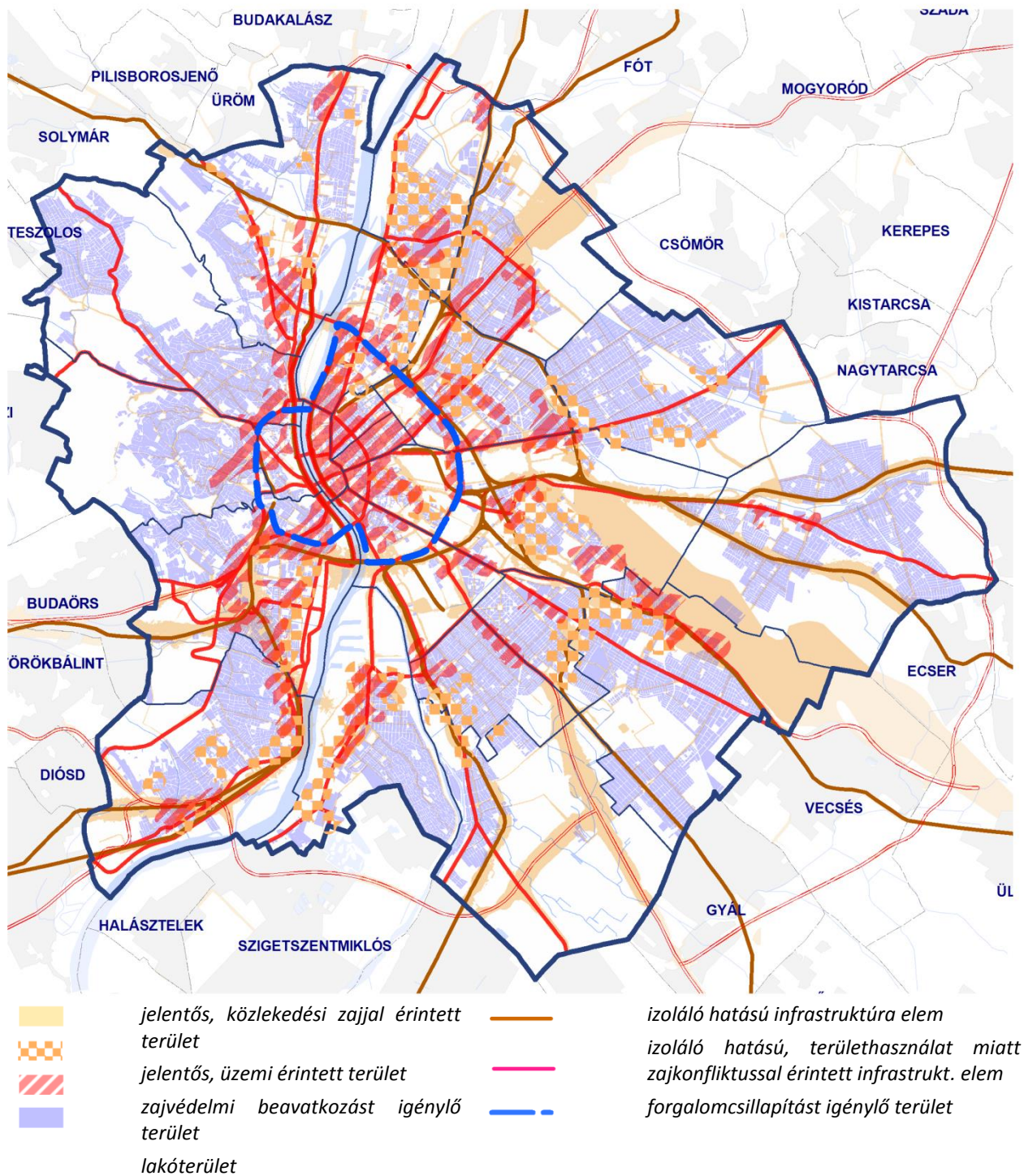
NEMZETKÖZI ÉS ORSZÁGOS MŰVI ÉRTÉKVÉDELEM

-  világörökségi helyszín területe
-  világörökségi helyszín védőövezete
-  világörökségi várományos helyszín területe
-  világörökségi várom. helyszín védőövezete
-  műemlék
-  műemlék jelentőségű terület határa

HELYI MŰVI ÉRTÉKVÉDELEM

-  műemléki környezet területe
-  nemzeti emlékhely
-  kiemelt nemzeti emlékhely
-  történeti kert területe
-  fővárosi helyi védettségű építmény
-  fővárosi helyi védettségű épületegyüttes
-  jelentős zajhatás és területhasználati konfliktus miatt zajvédelmi beavatkozást igénylő terület

Közlekedés összefüggései



A közelmúlt is érvényes, stratégia szempontjából is meghatározó folyamatok, tendenciák összefoglalása:

POZITÍV	NEGATÍV
Országon belüli gazdasági pozíció erősödése, innovációs tevékenység növekvő országos részaránya; IKT és gyógyszergyártás pozíciójának erősödése nemzetközi viszonylatban is;	Nemzetközi szinten versenyképesség és innovációs teljesítmény csökkenése;
differentiált, regionális szintű munkaerőpiac; foglalkoztatás és gazdasági aktivitás aránya Budapesten javuló, külföldi munkavállalók növekvő száma;	elhúzódó gazdasági válság, fogyasztás és az erre építő ágazatok foglalkoztatásának csökkenése; növekvő munkanélküliségi ráta;
egyes barnamezős területeken munkahelyi beruházások a válság ellenére (Kőbánya) és saját telephelyen történt fejlesztések a KKV- és nagyvállalatok körében; részben uniós forrásokból átalakuló stratégiai helyszínek fejlesztésének beindítása (Etele tér);	válság miatt elmaradt ingatlanfejlesztések és megépült állomány bérbeadási/értékesítési problémái (kereskedelmi ingatlanoknál a befektetői piacon is); tulajdonjogi problémákkal sújtott barnamezők átalakításának stagnálása (Csepel Művek, Ganz – VIII. kerület és kisebb léptékben is);
képzettség szintjének növekedése, egyes területeken szakemberhiány (természettudományi, műszaki); regionális szinten növekvő népességszám, Budapest pozitív migrációs mérlege 2007 óta, kisebb mértékű természetes fogyás – egészségesebb időszerű népesség;	műszaki szakemberképzés elmarad az igényektől.; kivándorlás, agyelszívás;
Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér forgalma a MALÉV felszámolása és az 1. terminál bezárása ellenére nem csökkent;	14 év alattiak aránya tovább csökken a népességszámon belül, kisgyermekes családok számára vonzó és megfizethető lakás és lakókörnyezet kínálat hiánya Budapesten – továbbra is a „zöld” agglomeráció a célpont;
turizmus vendégforgalmi adatok – az átmeneti receszsió ellenére – az utóbbi 2 évben kimagasló eredményt mutatnak;	üzleti utazások és konferenciaturizmus tekintetében hátrányos, hogy a nem fapados viszonylatok és közvetlen elérhetőségek száma lecsökkent;
kerület- és városrészközpontok megújulása, szociális városrehabilitációs projektek megindulása;	repülőtér-belváros összeköttetést támogató projektek nem valósultak meg;
belváros szinte teljes megújulása – közterületek; belváros találkozóhely szerepe, fiatalok körében népszerűsége erősödik;	a vendégek összetételében az alacsony költségű szegmens erősödött;
belváros, mint munkahely növekvő népszerűsége a kreatív vállalkozások és start-up cégek számára;	fenntartható gazdaság- és társadalomfejlesztési elemek integráltsága a projektekben alacsony arányú, új infrastruktúrák kezdeményezések fenntartási költségei. Megfizethető lakástermék és konstrukciók (bérlakások) iránti igény növekedése – devizahitelek, munkanélküliek részéről jelentkező igények;
közösségi közlekedés szolgáltatásainak minőségi javulása és folyamatban lévő projektek (M2, környezetbarát járművek, utastájékoztató rendszerek), projekt-előkészítések folyamatban; városi kerékpározással összefüggő fejlesztések;	lakófunkció további gyengülése, éjszakai élet okozta konfliktusok; Városháza tömb fejlesztésének elmaradása;
nagy igény a minőségi rekreációs lehetőségekre, városon belüli szabadidő és élmény iránti igény felerősödése – megfizethetőség miatt is; fesztiválok, rendezvények számának növekedése;	speciális igényeknek megfelelő és kellően rugalmas inkubációs/irodakínálat hiánya;
jelentős környezetvédelmi beruházások (szennyvíztisztító, hulladékkezelés, stb.), Duna javuló vízminősége, környezettudatosabb lakosság.	hiányzó közúti szerkezeti elemek fejlesztéseinek elmaradása, 4-es metró és kapcsolódó közterületi megújítások elhúzódó megvalósítása;
	minőségi zöldterület-fejlesztés alacsony szintű, meglévő minőségi zöldterületek túlterheltsége (Normafa, Kopaszi-gát, Margitsziget, Városliget);
	RSD és kisvízfolyások vízminősége nem javult a kívánt mértékben, szelektív hulladékgyűjtés szintje nemzetközi viszonylatban alacsony.

ÖSSZEFOGLALÓ SWOT

SWOT - Társadalom

ERŐSSÉGEK	GYENGESÉGEK
<ul style="list-style-type: none"> Várostérségi szinten növekvő népességszám; a lakosság az országoshoz képest magasan képzett, kedvezőbb foglalkoztatási szerkezetű, magasabb jövedelemmel és fogyasztási szinttel jellemezhető; a felsőfokú tanulmányokat végzettek aránya magas; a népesség egészségügyi állapota országos szinten jó; az alapvető szolgáltatások a város minden területén elérhetőek; felsőoktatási szolgáltatási központ, nemzetközi viszonylatban is erős egyetemek; erős identitásképző elemek. 	<ul style="list-style-type: none"> Előregedett és gyorsan öregedő lakosság, ami az innováció befogadására és reprodukcióra korlátos; európai átlaghoz képest alacsony mértékű gazdasági aktivitás; az egyszemélyes háztartások számának növekedése - költséges fenntartás, a generációs kohézió részleges; krízisterületek, leszakadó városrészek; az életszínvonal (jövedelmek) és az egészségi állapot erős korrelációja – területi egyenlőtlenségek; közösségi összetartozás, identitás a kisközösségek szintjén sokszor hiányzik; kompetencia hiányok és alkalmazkodó képesség alacsony szintje; munkanélküliség strukturális problémái (pályakezdők és 50 év felettiek, valamint tartósan munkanélküliek magas aránya), regisztrációs rendszerből „eltűnő” munkanélküliek; hajléktalanság (ellátórendszerek a városban koncentráltan helyezkednek el; nehézkes a hajléktalanok közterületi elérése szolgáltatásokkal, információkkal); tolerancia hiánya, társadalmi feszültségek (hajléktalanok, romák); kevés a bérlakás, alacsony a térbeli mobilitás; az önkormányzati bérlakások aránya alacsony, összetételük kedvezőtlen; az agglomeráció humán infrastruktúrája alulméretezett, emiatt Budapesté túlterhelt.
LEHETŐSÉGEK	VESZÉLYEK
<ul style="list-style-type: none"> A belső és a határon túli migráció kitüntetett vonzási tere – erősödő bevándorlás; szuburbanizációba való kiköltözés mértéke lassul – nagyvárosi élet vonzereje megnő; magyarság fővárosa, identitásának fontos eleme, találkozóhely szerep erősödése; több az időskorú nyugdíjas, tömeges igény lesz az alacsony élettel összefüggő szolgáltatásokra; EU források felhasználásában a társadalmi témák hangsúlyos megne a 2014-2020 közötti időszakban; civil élet erősödése; szolidaritás erősödése. 	<ul style="list-style-type: none"> Képzett munkaerő elvándorlása; a részmunkaidős foglalkoztatás alkalmazása nem az eredeti célokkal történik (kényszer inkább, mint lehetőség a munkavállalók számára); az ismeretek, a készségek fejlesztése nem lesz folyamatos (az erre irányuló programok, rendszerek átszervezése, a koordináció hiánya és forráshiány miatt, az élethosszig tartó tanulás stratégiai szintű fejlesztésének hiánya; hosszútávú szemlélet szükséges – finanszírozás rövid távú); továbbra is alacsony marad a születésszám (természetes fogyás); megélhetési gondok és megtakarítási hiányok (elszegényedő népesség), társadalmi különbségek növekedése, növekvő hajléktalanság és további fővárosi koncentráció; a növekvő külföldi migrációval párhuzamosan nőhet az idegenellenesség; lakossági közöny és szemlélet lassú változása, hiányos az öngondoskodási szint, alacsony prevenciók hajlandósága; humán közszolgáltatások színvonala romlik (alacsony fizetések, működés finanszírozásának problémái, erősödő szakemberhiány); szakképzés megújulásának hiánya – nem képes követni a munkaerőpiaci igényeket; a társadalmi befogadás erősítésére nem lesznek jól megválasztott, hosszútávú megvalósítást biztosító eszközök.

SWOT - Gazdaság

ERŐSSÉGEK	GYENGESÉGEK
<ul style="list-style-type: none"> Nagy kereslettel és kínálattal rendelkező munkaerő piac; az országos szerepkörből adódó foglalkoztatási potenciál nagy; az oktatás és a kutatás koncentrált helyszíne, ami hálózat építő, vonzó és megtartó tényező; nemzetközi cégek regionális központjainak jelenléte; az ország innovációs központja (akkreditált klaszterek, start-upok és gyors növekedésű vállalkozások – gazellák) és makroregionális szinten is vezető szerep az innovációban; üzleti szolgáltató szektor erősödése; Budapest kiemelkedő adottságokkal bír, egyedi történelmi és építészeti örökséggel rendelkező főváros – jelentős vonzerő koncentráció; szervezeti háttér, kapacitás megléte a vállalkozásfejlesztés támogatására országos viszonylatban magas foglalkoztatási arány; erős IKT és egészségipar (gyógyszergyártás, gyógyászati eszközgyártás, bionika, stb.); infokommunikációs szolgáltatások magas színvonala, elérhetősége; kulturális-, gyógyturisztikai- és vendéglátási kínálat sokszínűsége mind a városlakók, mind a turizmus szempontjából kiemelkedő. 	<ul style="list-style-type: none"> Kivándorlás, a fiatal, jól képzett munkaerő elvesztésének növekedése; várostérségi szintű egyenlőtlenségek, koordinált fejlesztés hiánya; makroregionális szerepkör máig nem definiálható egyértelműen; kevés a nagy tartanzitforgalmat kihasználó megállító és hozzáadott értékkel bíró gazdasági funkció; turisztikai attrakciók kínálati csomagokba szervezésének hiánya, turisztikai marketing alacsony szintje, meglévő turisztikai attrakciók működését és a látogatók elégedettségét javító fejlesztései csak részben valósultak meg; hiányzó vagy felújításra szoruló infrastruktúrák (nagykapacitású konferencia központ, repülőtéri kapcsolatok, fogadóponatok – hajó, vasút; stb.); csökkenő befektetési volumen, regionális versenytársakhoz képest elmaradás; ingatlanfejlesztések alacsony szintje; Budapest városmárka hiánya; szervezett befektetésösztöntési tevékenység hiánya; KKV problémák: finanszírozás, üzleti ismeretek hiánya, vállalkozóvá válás alacsony szintje, kooperáció alacsony szintje, beszállítói hálózatokhoz és innovációs ökoszisztémákhoz való kapcsolódás alacsony szintje; egyetemek, kutatóintézetek, nagyvállalati K+F+I központok, valamint kapcsolódó KKV-k közötti kapcsolat gyenge, innovációs szolgáltatások jelenléte alacsony.
LEHETŐSÉGEK	VESZÉLYEK
<ul style="list-style-type: none"> Nagy és stabil lakosságszám várostérség szinten, ami jelentős fogyasztási piacot jelent (agora és referenciaképző tényező); hálózati szempontból kedvező közlekedési kapcsolatok, az európai kontinens egy minden irányból jól átjárható metropoliszterületében helyezkedik el, nagy tranzitforgalomból, illetve a dunai hajózás és Liszt Ferenc nemzetközi repülőtér fakadó lehetőségek jobb kihasználása; makroregionális szerepkörök megerősítésének lehetősége; országos innovációs politika és stratégiát támogató eszközök, alulhasznosított területek nagy száma és bevonhatósága a telephelykínálatba; a világ gazdasági helyzet javulásával megnőhet a turisztikai kereslet a kulturális és egészségturizmus iránt; az európai viszonylatban alacsony munkabérek és alacsony ingatlan árak miatt nőhet a kereslet a nagy mennyiségű, kvalifikált munkaerőt alkalmazó cégek részéről fővárosi telephelyek iránt; kutatási klaszterek erősödésével Budapest nemzetközi versenyképessége és gazdasági teljesítménye nő; térségi együttműködésben rejlő potenciál kihasználása; belföldi turizmusban rejlő lehetőségek kihasználása; nemzetközi turizmusban versenyképes ár-érték arány megtartása. 	<ul style="list-style-type: none"> Makroregionális pozícióért, beruházásokért erősödő verseny a térség nagyvárosai között; az ország aktuális nemzetközi megítélése erőteljesen befolyásolja a befektetői/üzleti döntéseket; üzleti, gazdasági szektort érintő gyakran változó országos jogszabályok; A recesszió folytatódása vagy esetleg elmélyülése/ újabb hulláma miatt mind a gazdasági befektetések mértéke, mind a turisztikai kereslet visszaesik; A KKV-kat támogató EU források az alacsony támogatási intenzitás miatt nem lesznek vonzó, önerőhiány; nemzeti légitársaság hiánya következtében az európai várostérségi pozíció romlása; feldolgozó ágazatok kedvezőbb támogatottsága más régiókban – beruházások volumene nem nő, cégek bizonyos ágazatok „kitelepülése”.

SWOT - Környezet

ERŐSSÉGEK	GYENGESÉGEK
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Egyedi táji és természeti adottságok, történelmi és építészeti örökség, világörökségi területek, egyedülálló, nagy területű historikus épületállomány a belvárosban; ▪ természeti oltalom alatt álló területek gazdagsága; ▪ a budai erdőterületek, mint komplex élőhelyek és táji léptékű látványelemek jelentős értéket képviselnek; ▪ a dunai szigetek ökológiai, vizuális, rekreációs és kultúrtörténeti jelentőséggel bírnak; ▪ nagyvárosi parkjaink (Városliget, Margitsziget) egyedülálló kultúrtörténeti hagyományokkal rendelkeznek, rekreációs kínálatuk szerteágazó; ▪ az elővárosi zóna be nem épített területei a legtöbb helyen védik a várost a környező településekkel való összenövésről; ▪ légszennyező anyagok kibocsátása zömében csökkenő tendenciát mutat, az jelentős ipari szennyezők, veszélyes üzemek száma jelentősen csökkent az elmúlt évtizedekben; ▪ Javuló vízminőség a Duna főágában az ÉlőDuna projekt révén. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Az egy főre jutó zöld- és erdőterületek nagysága elmarad a nemzetközi ajánlástól, a belső városrészekben jelentős mértékű a hőszigetelés, a zöldfelületi intenzitás csökkenő tendenciát mutat az elmúlt időszakban; ▪ a zöldterületek mind minőségi, mind területi megoszlás tekintetében jelentős egyenlőtlenségeket mutatnak; ▪ beépített területek „zöldmezős” terjeszkedése; ▪ vízparti területek rekreációs szempontból kihasználatlanok, helyenként pedig túlépítettek, a Duna-part megközelítése sok helyütt nehézkes, a Duna adottságainak nem megfelelő kiaknázása; ▪ a városi nagyparkok közül a Margitsziget és a Városliget jelentősen túlterhelt, a Népliget alulhasznosított illetve kiépítetlen; ▪ Leromlott állapotú értékes épületállomány, közösségi terek hiánya, meglévő közterületek nem megfelelő minősége; ▪ a város forgalmasabb útvonalai mentén jelentős a légszennyezettség, a növekvő közúti forgalom erősödő zajszennyezést produkál; ▪ a Soroksári Duna-ág és a fővároson áthaladó kisvízfolyások illegális szennyvízbevezetések által érintettek, vízminőségük rossz.
LEHETŐSÉGEK	VESZÉLYEK
<ul style="list-style-type: none"> ▪ A Duna menti területek komplex fejlesztése és az alulhasznosított területek fejlesztési potenciálja a zöldterületi hálózat kibővítésében; ▪ egészségtudatosság növekedésével erősödik a társadalom szabadterületi rekreációs igénye; ▪ az épített értékek erőforrásként való hasznosítása (gazdasági, intézményi, turisztikai); ▪ környezettudatosság erősödése; ▪ egészségtudatosság növekedésével erősödik a társadalom szabadterületi rekreációs igénye. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zöldfelületek védelme kevésbé biztosítható; ▪ beépített területek „zöldmezős” terjeszkedése a jelentős belső tartalékok ellenére; ▪ forráshiány miatt az értékek pusztulása; ▪ további beruházásokkal/ kínálati elemek fejlesztésével a nagyparkok terhelésének további növelése; ▪ kisvízfolyások és Duna melletti területek fejlesztésének összehangolása a sok érdekelt jelenléte miatt nem koordinálható sikeresen; ▪ a Duna szennyezettsége közvetlen hatással van a vízbázis vízminőségére; ▪ környezettudatos szemlélet stratégiai szintű hiánya; ▪ területhasználatból származó szomszédsági konfliktusok; ▪ a klímaváltozás hatására növekszik a városi hőszigetelés; ▪ kooperáció hiánya a várostérségben: kisvízfolyások további szennyezése az agglomerációban, árvízvédelem, közlekedési rendszerek.

SWOT - Infrastruktúra

ERŐSSÉGEK	GYENGESÉGEK
<ul style="list-style-type: none"> ▪ A közlekedés intézményrendszerének integrálása, kiterjedt közösségi közlekedési hálózat, jó területi lefedettség; ▪ kedvező használati mód arány (modal-split) a közlekedésben; ▪ dinamikusan növekvő kerékpáros forgalom ▪ folyamatosan bővülő, kiterjedt Tempo 30 és lakó-pihenő övezetek; ▪ gyalogos zónák bővülése, megújulása, hálózatosodása, ▪ a közműhálózatok kiterjedtsége (a távhő kivételével) közel 100%-os, a közmű ellátottsági színvonal megfelelő; ▪ a város nagy hatékonyságú kapcsolt villamos energia termelésre képes erőművekkel rendelkezik, a távhőhálózat kiterjedt; ▪ a biogáz termelés és hasznosítás mindhárom szennyvíztisztító telepen megvalósult; ▪ a víz- és energiahálózatok jelentős tartalékkapacitásokkal rendelkeznek; ▪ az árvízmentesített területek aránya magas; ▪ szelektíven gyűjtött hulladékok aránya növekvő tendenciát mutat; ▪ hulladékhasznosítási arány országos összehasonlításban kiemelkedő az égetőműnek köszönhetően. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Alacsony intenzitással beépülő, infrastrukturálisan nehezen ellátható elővárosi zóna; ▪ belső területek közlekedési túlterheltsége, az autóközlekedés dominanciája, egyéb funkciók elsorvadása, nem elegendő zöldfelület; nem megfelelően differenciált központos rendszer; ▪ forgalmi szempontból túlterhelt közlekedési kapcsolat Bp. és várostérsége között, a városi- és elővárosi térség közlekedési integrációjának hiányosságai; ▪ szerkezeti jelentőségű elemek hiánya: Duna hidak; Pesten gyűrű irányú közúthálózati elemek, M0 Ny-i szektor); ▪ közösségi közlekedés problémái (előregedett infrastruktúra és járműpark, üzemeltetés forráshiánya); ▪ korszerűtlen átszállási csomópontok, az intermodalitás hiánya, ráhordó járatok optimalizálásának hiánya, elégtelen P+R parkoló kapacitás; ▪ összefüggő kerékpárút hálózat, és kerékpártárolók hiánya; ▪ a vasúthálózat műszaki színvonala, a városon belüli egyes szakaszok, valamint a fejpályaudvarok kapacitáshiánya; ▪ a Duna kihasználatlansága a hajózás terén, a vízi közlekedés létesítményeinek és járműparkjának állapota, valamint a kapcsolódási pontok hiánya; ▪ A közműfejlesztéseket nehezítik a közterületek rendezetlen tulajdonviszonyai; ▪ Előregedett közműhálózatok, ütemezett hálózati rekonstrukciók hiánya; ▪ az épületállomány jelentős része energetikailag korszerűtlen fűtési rendszerekkel bír, a fogyasztói rendszerek, kémények állapota nem megfelelő; ▪ a távhőrendszer szigetüzeme csökkenti a távhőszolgáltatás versenyképességét; ▪ a nagy intenzitású csapadékok elöntést okoznak; ▪ több helyen rossz állapotban lévő árvízvédelmi védvonal, egyes szakaszok védelmének hiánya; ▪ minimális mértékű megújuló energia hasznosítás; ▪ a város forgalmasabb útvonalai mentén jelentős a légszennyezettség, a növekvő közúti forgalom erősödő zajszennyezést produkál; ▪ az újrahasznosított hulladék aránya elmarad a Nemzeti Környezetvédelmi Programban megcélzott újrahasznosítási aránytól; ▪ a Soroksári Duna-ág és a fővároson áthaladó kisvízfolyások illegális szennyvízbevezetések által érintettek, vízminőségük rossz.

LEHETŐSÉGEK	VESZÉLYEK
<ul style="list-style-type: none"> ▪ A kapacitásbővítéseket követően az S-Bahn rendszer bevezetése; ▪ országos közút és vasút – köztük elővárosi vasútfejlesztések EU források felhasználásával; ▪ alternatív energiák térnyerése; ▪ távhőrendszer befogadóképessége megfelelő a megújuló energiaforrásokból származó hő iránt; ▪ a lakosság érdekelt vált az energia- és vízfelhasználás csökkentésében; ▪ elérhető és megfizethető korszerű technológiák megjelenése, elterjedése; ▪ termál-, gyógyvíz kutak nagyszámú előfordulása, ▪ kedvező geotermikus gradiens; ▪ a települési szilárdhulladékok erőforrásként alkalmazhatóak energiatermelésre; ▪ az EU következő támogatási ciklusában előnyben részesíti az energiahatékonyságot és a megújuló energiák felhasználását célzó, valamint a városi környezet minőségének javítását célzó beruházásokat; ▪ A hulladék újrahasznosítási arányának növelését az EU kiemelten támogatja; ▪ környezettudatosság erősödése. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ A gépjármű ellátottság, és az egyéni gépjárműhasználat közlekedésen belüli növekedése az életszínvonal emelkedésének következtében; ▪ a közlekedés üzemeltetését biztosító, kiszámítható országos támogatási rendszer hiánya; ▪ az árvízszintek szabályozásának hiánya; ▪ a Duna szennyezettsége közvetlen hatással van a vízbázis vízminőségére; ▪ a nagy hatékonyságú kapcsolt energiatermelő berendezéseket a hatályos jogi szabályozás miatt nem lehet megfelelően kihasználni; ▪ támogatás és megfelelő jogi környezet nélkül a megújuló energiaforrások hasznosításának megvalósítása ellehetetlenül; ▪ környezettudatos szemlélet stratégiai szintű hiánya; ▪ új távhőterületek kijelölésében az együttműködés hiánya (lakossági, kerületi önkormányzati); ▪ területhasználatból származó szomszédsági konfliktusok; ▪ a klímaváltozás hatására növekszik a szélsőséges időjárási események gyakorisága; ▪ kooperáció hiánya a várostérségben: kisvízfolyások további szennyezése az agglomerációban, árvízvédelem, közlekedési rendszerek.

SWOT – Intézményi háttér

ERŐSSÉGEK	GYENGESÉGEK
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Meginduló együttműködés Pest megyével a területfejlesztési tervek koordinálásában; ▪ erősödő szerep a területfejlesztésben; ▪ vagyongazdálkodási stratégia és megkezdett végrehajtás (dinamikus modell); ▪ vállalkozásfejlesztési közszolgáltató szervezet (BVK); ▪ megújuló stratégiai dokumentumok (SEAP, Környezeti Program, lakásstratégia); ▪ kiemelkedő forrásabszorpciós képesség az EU 2007-2013-as időszakban meghirdetett támogatási konstrukciói vonatkozásában. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Területfejlesztés szempontjából a várostérség Pest megye határát meghaladó vonatkozásaiban az egyeztetések gyengék, esetlegesek; ▪ gyengülő fővárosi szerep a területrendezésben; ▪ átlátható, naprakész információs rendszer hiánya a Fővároshoz tartozó vagyonelemekről; ▪ erős költségvetési kötöttségek; ▪ hiányzó intézményi/szervezeti egységek, funkciók a városfejlesztés és területfejlesztés terén; ▪ forrásbevonás nehézsége, a PPP konstrukciók rossz tapasztalatai; ▪ egyes adónemek esetében csökkenő fővárosi bevételek; ▪ átlátható, további forrásbevonásra is alkalmas városfejlesztési alapok hiánya.
LEHETŐSÉGEK	VESZÉLYEK
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Országos jelentőségű államigazgatási központ; ▪ történetileg kialakult központi szerepekörök; ▪ folyamatban lévő operatív fejlesztési tervek és területrendezési tervek: Budapesten belüli és várostérségi érdekek hatékonyabb egyeztetése, elmélyülő partnerség; ▪ kormányzati adósságtólvállalás, hitelképesség növekedése; ▪ helyi adókra kivetésére vonatkozó jogszabályok (pl. ingatlanadó). 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ A kétszintű önkormányzati rendszerből adódó koordinációs és együttműködési problémák; ▪ területfejlesztés hatékony végrehajtása a Kormány által későbbiekben meghatározásra kerülő, 2014-2020 közötti forrásokra vonatkozó végrehajtási módok függvénye; ▪ további kormányzati szigorítás a helyi önkormányzatok költségvetését és finanszírozását illetően; ▪ helyi adókat is érintő jogszabályi változások; ▪ értékesíthető ingatlanportfólió nagy része a keresleti oldal gyengesége vagy az elfogadhatatlanul alacsony piaci árak mellett tartósan növeli a fenntartással járó kiadásokat; ▪ EU források csökkenése, városfejlesztés fenntartható finanszírozási hátterének kialakítását támogató politikai döntések hiánya.

LEGFONTOSABB FEJLESZTÉSI KIHÍVÁSOK:**TÁRSADALOM****Általános:**

- Népeségmegtartás és vonzás – fiatal, képzett munkaerő; korszerkezet „javítása” már rövidtávon is
- Leszakadás megelőzése, kezelése; esélyek és esélyekhez való hozzáférés biztosítása
- Szolidaritás, integráció erősítése
- Öngondoskodás szintjének növelése az egyén és a közösség szintjén is
 - közösségfejlesztés, társadalmi munka népszerűsítése
 - képzés, LLL
 - egészségi állapot, prevenció
- Humán infrastruktúra minőségi fejlesztése

Területi:

- Leszakadó városrészek, szegregálódó területek problémáinak komplex, integrált kezelése
- Területileg kiegyensúlyozott humán infrastruktúra és szolgáltatások, vonzó és egészséges „mikrokörnyezet”, közösségi terek

GAZDASÁG**Általános:**

- Foglalkoztatottság feltételeinek javítása
 - Foglalkoztatási igényeknek megfelelő képzett munkaerő
 - Foglalkoztatási, növekedési potenciállal rendelkező KKV-k támogatása
- Nemzetközi pozíció és gazdasági teljesítmény növelése
 - Húzóágazatok (magas hozzáadott értéket termelő) ágazatok és tudásintenzív K+F+I szektor támogatása;
 - együttműködési potenciál kiaknázása
 - Épített örökségben és meglévő értékekben rejlő turisztikai potenciál hatékonyabb kiaknázása, szűk keresztmetszetek fejlesztése
- Mobilitást támogató és megközelíthetőséget biztosító közlekedési infrastruktúra és szolgáltatás
- Együttműködő, innovatív városfejlesztés és hatékony gazdálkodás
 - Városfejlesztés és menedzsment rendszerek megújítása: eszköz és intézményrendszer

Területi:

- Területileg kiegyensúlyozott foglalkoztatás – helyi gazdaság erősítése várostérségi szinten
- Megfelelő területi kínálat beruházások számára: gazdasági erőterek (kiemelt helyszínek) és barnamezők hasznosítása + gazdasági erőtereket helyzetbe hozó infrastrukturális fejlesztések

KÖRNYEZET**Általános:**

- Klímaváltozás hatásainak mérséklése és megelőző intézkedések, CO₂ kibocsátás csökkentése – egészségesebb, élhetőbb nagyvárosi lakókörnyezet
 - Zöldfelületek mennyiségi és minőségi fejlesztése
 - Alulhasznosított területek bevonása a fejlesztésekbe zöldmezős beruházások helyett
 - Árvízvédelem
 - Közlekedés károsanyag-kibocsátásának csökkentése
 - Épületek – energiahatékonyság és megújuló energia alkalmazása
 - Szemléletformálás
 - Városüzemeltetési szolgáltatási rendszerek fejlesztése – víz, szennyvíz, energia, hulladék
 - Energia- és anyagtakarékos megoldások alkalmazása a gazdaságban
 - Zaj- és talajszennyezés csökkentése
- Épített környezet minőségének javítása

Területi:

- Belső városrészek problémáinak komplex kezelése
- **Duna** menti területek intenzívebb zöldterületi használata és árvízvédelem
- Pesti oldal zöldterületi rendszereinek fejlesztése, vízfolyások revitalizációja
- Barnamezők hasznosítása és talajszennyezések megszüntetése

II. 2. ELTÉRŐ JELLEMZŐKKEL RENDELKEZŐ TELEPÜLÉSRESZEK

BUDAPEST ZÓNARENDSZERE

A Dunára települt főváros városszerkezete a földrajzi adottságok és történeti kialakulás alapján öt eltérő adottságú, funkciójú, sűrűségű és terheltségű zónára osztható. A zónák eltérő adottságaik folytán differenciált fejlesztést igényelnek.

Budapest zónarendszerének elemei:

- BELSŐ ZÓNA
- DUNA MENTI ZÓNA.
- ÁTMENETI ZÓNA
- ELŐVÁROSI ZÓNA
- HEGYVIDÉKI ZÓNA

BELSŐ ZÓNA

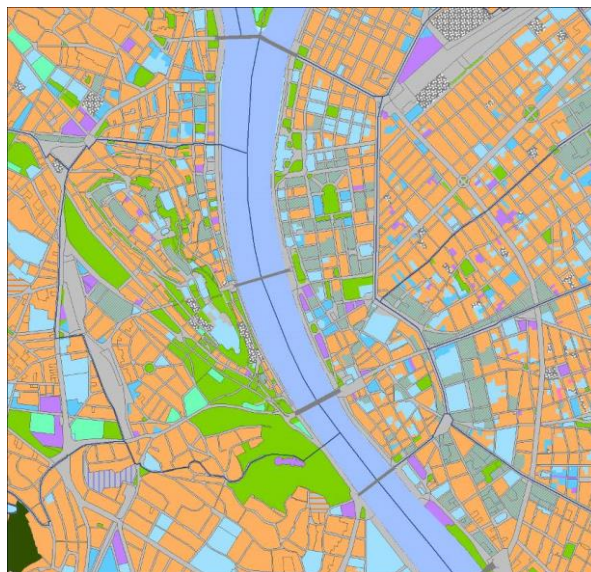


A történeti szerkezetet megőrző **belső zóna** térsége a város legsűrűbben beépített, legnagyobb népsűrűségű, legfrekvenciáltabb területe. A főváros igazgatási, pénzügyi, kulturális, oktatási intézményeinek sűrűsödésének tere, a város fő központi tere. Az itt koncentráló látványosságok sokasága Budapest turisztikai vonzerejének egyik meghatározó eleme. A belső zóna úthálózata a legsűrűbb, mely a terület tömörségéhez viszonyítottan arányos. Közlekedési és közmű infrastruktúra, valamint a városi szolgáltatások kihasználtsága tekintetében a leggazdaságosabbnak a belső, sűrűbb városrészek mondhatóak. Az úthálózati rendszer gyűrűirányú elemei a belső zóna területén még mindig meghatározó forgalmat bonyolítanak le, ezáltal a területhasználatot is meghatározzák, egyben valamiféle határvonalat is jeleznek az általuk övezett térség tekintetében. Ugyanakkor a zóna belvárosi része és az ahhoz közvetlenül kapcsolódó területek forgalomcsillapítása az elmúlt években jelentős változásokat hozott a belső városrészek forgalmi terhelésében.

A pesti oldalon a belváros az a terület, mely a város-használat tekintetében a legterheltebb. Itt a legnagyobb a beépítettség, a telkek itt a legkisebbek, „tömött” az épületek beépítettsége, magasságuk a nagyvárosiasságot jelzi, szűkek az utcák. Funkcionálisan is ez a terület adja a legintenzívebb vegyes megjelenést, ahol a lakóépületek, intézmények, igazgatás, irodák, kereskedelem együtt van jelen. Ami a városi létből viszont hiányzik, az a zöld és a klasszikus ipari területek, melyet ez a városszövet - legalábbis a körúton belül - nem igazán engedett létrehozni.

Ma ezt a területet mondhatjuk a város tradicionális központjának, vagy főközpontjának, hiszen itt találhatók azok az országos igazgatási, pénzügyi intézmények, melyek a mindennapok szintjén meghatározzák a hivatásforgalmat.

A budai oldalon a terület morfológiája, a Várhegy, és maga a Budai vár unikális megjelenése, látképe és használata is eltérő, másrészt az igazi, nagyvárosi központképző elemek száma is csekély. Nagyobb viszont a zöldfelületek aránya, a Várlejtő, a Vérmező, a Tabán és a Gellérthegy jelenléte alapvetően más használatot generál. Ezeken a területeken koncentrálik a város kulturális létesítményeinek és turisztikai látnivalóinak többsége is.



A belső zóna térsége is tovább osztható, melynek magterülete a pesti oldalon már alapvetően „elcitsedett”, a budai oldalon még tartja magát az erősebb lakóterületi státusz. A Kiskörút és a Nagykörút mentén ez a jellemző fokozatosan simul át a lakókörnyezetbe, a

Nagykörűen kívül már csak elvétve, inkább a főbb utak mentén és a metrók, pályaudvarok környezetében találhatók eltérő kereskedelmi, irodai és egyéb szolgáltatási funkciók. A térség funkcionális vegyességét veszélyezteti a lakófunkciók visszaszorulása, a lakóépületek irodává, szálláshellyé alakulása, illetve az éjszakai élet esetenként lakófunkciót zavaró hatása. A funkcionális összetettség megőrzése, a lakó- és kereskedelmi funkciók erősítése és megtartása a városrész élhetősége, a „kis távolságok városának” megvalósítása szempontjából fontos feladat. A zóna közlekedési terheltsége a megindult forgalomcsillapítási célú közterületi- és

forgalmi átrendezések ellenére még mindig jelentős. A városrész vonzerejének növelésére az autóközlekedés dominanciájának visszaszorításán túl további közterületi, zöldfelületi fejlesztések és a gyalogos és kerékpáros forgalom erősítése indokolt. A belváros közúti közlekedési terheltségén túl a közösségi zöldterület alacsony aránya és a burkolt, inaktív felületek magas száma kedvezőtlen hatással van a városklímára. Községi zöldterületek, „zsebparkok” létrehozása javítja a város életminőségét, növeli a városrész vonzerejét. A rossz állapotban lévő, egyszerre előregedő épületállomány felújítása akut feladatot jelent a főváros számára.

ÖSSZEGEZÉS:

PROBLÉMA, KONFLIKTUS	közösségi zöldterület alacsony aránya közúti közlekedési terheltség → zajterhelés, levegőminőség parkolási anomáliák épületállomány kora és műszaki állapota egyres területeken lakófunkció visszaszorulása éjszakai élet lakófunkciót zavaró hatása
ÉRTÉKEK	épített értékek változatosság, vegyes funkciók sűrűség – kis távolságok jó közösségi közlekedés vonzó „turistamágnesek”
FEJLESZTÉSEK	gyalogos zónák, kerékpárutak nagyarányú megújítása (V. kerület, Belső-Ferencváros, Palotanegyed, Úlipótváros, Károly – Múzeum-Vámház körút) parkok, közterek (Szabadság tér, Markusovszky park, Csarnok tér, Eiffel tér, Fővám tér, Kálvin tér, Március 15. tér, folyamatban Nehru-park, Szervita tér, Nyugati tér, Ferenciek tere, Olimpia park) folyamatban lévő kormányzati beruházások: Steindl Imre program, Erzsébet tér, Várbazár, Ludovika – NKE I., Korányi tömb Piarista tömb CET/Bálna befejezése, Rudas Gyógyfürdő, FÁNK-Varázshegy Corvin negyed
VÁLTOZÁSOK	„nagyobb élet”, sok fiatal – találkozóhely éjszakai élet erősebb jelenléte közterületek megújulása kreatívok, start-upok megjelenése tradicionális kiskereskedelmi tengelyek szerepének erősödése (Andrássy út, Váci u.)
ELMARADT FEJLESZTÉSEK	Városháza tömb Budapest szíve II. ütem Kossuth utca – Rákóczi út Budai Vár (csak egyes elemek, és egyes szakaszokon a várfal-rekonstrukció valósult meg) városrehabilitáció (értékes épületállomány fizikai megújítása - állagmegóvás, energetika, turisztikai vonzerő növelése, stb.)

FEJLESZTÉSI SZÜKSÉGLETEK, IRÁNYOK	<p>Értékvédelem, tisztaság, interakció, kreatív és start-up koncentráció</p> <p>vegyes funkciókat megtartani: a lakófunkciót lehetővé tenni/erősíteni</p> <p>gyalogos, kerékpáros prioritás erősítése → kooperatív közlekedési rendszerek</p> <p>alulhasznosított ingatlanok helyzetbe hozása / átmeneti hasznosítás ösztönzése</p> <p>alternatív rekreációs és sportterületek fejlesztése;</p> <p>zsebparkok, hősziget-hatást csökkentő alternatív zöld megoldások értékvédő épület-felújítás</p> <p>kulturális sokszínűség</p> <p>vonzerő növelése – értékek erőforrásként történő használata / turizmus – húzó ágazat</p>
VESZÉLY/FEJLESZTÉST HÁTRÁLTATÓ VAGY KEZELÉST IGÉNYLŐ TÉNYEZŐK	<p>Nagyvárosi sűrűség, éjszakai élet, nagy forgalom → „lakófunkció” megtartása</p> <p>közúti forgalom és parkolóhelyek számának csökkentése → kis-kereskedelem, szolgáltatások működése</p> <p>intenzív használat → fenntartás és ennek növekvő költségei</p> <p>a vonzó belváros túltelítődik – a környezeti terhelés miatt elveszíti vonzását</p>

DUNA MENTI ZÓNA



A Duna menti zóna a megváltozott értékítélet, a szennyvizek bevezetésének fokozatos csökkentése és tisztítóművek létesítése, továbbá a nemzetközi normák kényszere miatt a víztisztaság minőségének növekedésével egyre értékesebb önálló területi sávra vált az elmúlt időszakban.

A város korábbi ipari területeinek megváltozása azonban még nem eredményezett végleges megoldást a funkciójukat veszített területek hasznosítására.

A Duna partjai és szigetei a város emblemikus jelenségek, egyre jobban felértékelődő térségei. A vízpart mindig is sajátos, kedvező lehetőségeket kínált, amelyet a város történeti fejlődése során különbözőképpen hasznosított. A kapcsolatteremtő vízi út, az átkelési lehetőségek egyaránt jelentős városszervező elemként működtek. A folyópartok fokozatosan beépültek. A magasabb státusú városias funkciók fokozatosan szorították ki az ipari-kereskedelmi funkciókat, ez a folyamat mai városfejlődésben is megfigyelhető.

A part megközelítése a legtöbb helyszínen nehézkes, vagy teljesen lehetetlen. A vízpart természeti funkciója kevés helyen érvényesül, de ezeken a helyeken gyakran

az árvíz megjelenése akadályozza a parti sáv fejlesztését.

A Duna menti zóna alapvetően három minőség szerinti területre osztható attól függően, hogy milyen zóna képezi háttérét, amely egymástól különböző városi karaktert határoz meg.

A belső zóna dunai szakasza

A belső zónára eső része a legkiépítettebb, itt a rakpartok zárják el a városiakok elől a Dunával való közvetlen kapcsolatot, bár a hajózás kikötői is helyenként akadályokat jelentenek a partszakaszok megközelítésében.

Jellemzően többfunkciós városias területhasználat alakult ki a folyam jobb oldalán a II. kerület Búvár utca és a XI. kerület Lágymányosi híd közötti, valamint a bal oldalán a XIII. kerület Rákospatak és IX. kerület Lágymányosi híd közötti partszakaszok mentén. E területekhez szervesen csatlakozik a XIII. kerület Árpád híd és Margit híd közötti területrésze (Vízafogó, Újlipótváros) is, ahol viszont már a lakóterületi használat markáns dominanciája jellemző.

A kialakult, viszonylag kompakt épített városszövet változó mértékben közelíti meg a vízpartokat. A hátrahúzott részekben parkok (Szent István park, Tabán), közterek (Bem tér, Batthyány tér) alakultak ki. A partok kiépítettek.

Az átmeneti zóna dunai szakasza

Az átmeneti zónára inkább a volt ipari üzemek felhagyott, vagy már újonnan fejlesztésbe vont területei jellemzők. A folyam északi és déli szakaszai mentén mindkét oldalon megkezdődött a vízparti területek funkcióváltása (Hajógyár, Gázgyár, Meder utca). Itt jelenleg részben új funkcióként lakások épültek, részben új, korszerű kutatás-fejlesztési területek létesültek, több esetben viszont a megkezdett fejlesztések leálltak, elmaradtak, így számos használaton kívüli terület található a zónában.

A Lágymányosi hídtól délre lévő partszakaszok mentén, a jellemzően gazdasági területeken is érzékelhetőek a változás irányába tett első lépések, a megkezdődött átalakulás folytatásra vár. Albertfalva térsége jelenleg is csomóponti térség, ahol a Duna menti sáv jó adottságai nincsenek kihasználva, sok a hasznosítatlan, beépítetlen terület.

A dunai főág bal oldalán, a Csepel szigetcsúcs nyugati részén nagy kiterjedésű gazdasági területek alakultak ki, itt a használat változására nagyobb távlatban sem lehet számítani. A központi szennyvíz-tisztító a szigetcsúcs nagy-Duna ág felőli oldalára került, így már nem okoz problémát a Ráckevei-Soroksári Duna-ág természetközeli jellegében. Ez alatt található az ország legnagyobb kikötőegyüttese.

A Rákóczi-hídtól délre az elágazó Ráckevei-Soroksári Duna partjain vegyes és alacsony intenzitású a területek használata. Az itt korábban jellemző gazdasági területhasználat legnagyobb részben már megszűnt. Összefüggő városszövet nem alakult ki. Közvetlenül a partok mentén zöldterületek húzódnak.

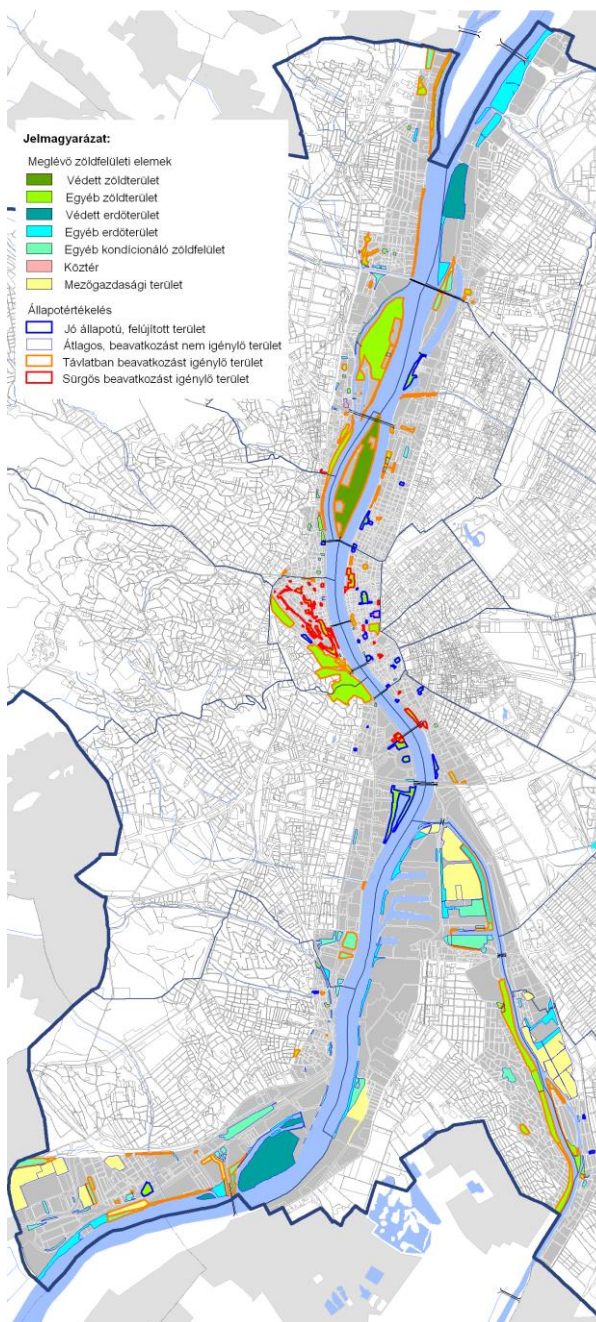
Az elővárosi zóna dunai szakasza

Az elővárosi zóna sávjában részben üdülőterületek és városüzemeltetési területek találhatók a vízpartra szervezeten. Jellemzően rekreációs területhasználatot találunk az északi partszakaszokon (Római-part, Újpest) és a szigeteken (Népsziget, Óbudai-sziget, Margitsziget), a Háros sziget kivételével, amelyen zárt természetvédelmi terület található. Kedvező rétegződést jelent, hogy a mögöttes részek lakóterületek, amelynek lakossága a vízpartot rövid úton elérheti.

A Duna menti területek jelenlegi használatának vizsgálata azt mutatja, hogy ezek még messzemenően alulhasznosítottak páratlan értékükhöz és adottságaikhoz képest. A folyam teljes városi szakasza mentén nagyon jelentős nagyságú területek jellemzően beépítetlenek, használaton kívül állnak, melyek jövője koncepcióban is meghatározandó kérdéseket vet fel.

Többfunkciós városias területhasználat jellemző a XXII. kerület (Budafok) városközpont területén, de itt egyelőre a vasút és a 6-os út bevezető szakaszának a várost a víztől elválasztó hatása erőteljesen érvényesül.

Összességében elmondható, hogy a város és a Duna erősebb együttműködésének erősítése, illetve a Duna vízi közlekedési potenciáljának kihasználása a város fejlődése szempontjából kiemelkedő fontosságú.



ÖSSZEGEZÉS:

PROBLÉMA, KONFLIKTUS	<p>közvetlen megközelíthetőség gyalogosok számára korlátozott, belvárosi gyalogos zónákkal hiányos összeköttetés</p> <p>közúti kapcsolathányok (hidak)</p> <p>hajózás: hivatásforgalmi hajózás alacsony szintje (járműpark, járat-sűrűség, térbeli kiterjedés)</p> <p>állóhajók és hajózással kapcsolatos szolgáltatások jogszabályi környezetének rendezetlensége, kiszámíthatatlansága</p> <p>növekvő autóbusz-parkolási igény a rakpartokon</p>
ÉRTÉKEK	<p>Budapest landmark</p> <p>hajózhatóság</p> <p>változatosság → szigetek</p> <p>rekreációs térként való hasznosítás</p>
FEJLESZTÉSEK	<p>Margit híd felújítása</p> <p>Margitsziget fejlesztései</p> <p>Kopaszi-gát – rekreációs terület</p> <p>Központi Szennyvíztisztító projekt befejezése</p> <p>Folyamatban lévő kormányzati beruházások: Várbazár, Tüskecsarnok, Vizes21 Duna menti fejlesztései</p>
VÁLTOZÁSOK	<p>új jogszabályok:</p> <p>→ Duna-part 2012. évi CX. Törvény</p> <p>→ Margitsziget 2013. évi CXXVIII. törvény</p> <p>jobb vízminőség</p> <p>árvizek kritikus magassága</p>
ELMARADT FEJLESZTÉSEK	<p>Római-part – árvízvédelem</p> <p>RSD kotrása</p> <p>forgalomcsillapítás és közterületi kapcsolatok kialakítása – hozzáférhetőség biztosítása</p> <p>Népsziget, Hajógyári sziget, Molnár sziget és RSD partok rekreációs fejlesztései</p>
FEJLESZTÉSI SZÜKSÉGLETEK, IRÁNYOK	<p>A Duna integrálása a város társadalmi és gazdasági életébe</p> <p>kikötők és kapcsolódó kiszolgáló infrastruktúra, szolgáltatások minőségi fejlesztése; átlátható, kiszámítható jogszabályok a magánszektor számára</p> <p>hozzáférhetőség biztosítása gyalogosok számára</p> <p>rekreációs és zöldterületi fejlesztések</p> <p>pesti oldal – kerékpáros közlekedés biztonságos feltételeinek kialakítása, hiányzó kapcsolatok pótlása</p> <p>vonzerők fejlesztése a Duna mentén (pl. úszóművek) és turisztikai terméksomagok kialakítása Dunához kötődően</p> <p>Duna, mint integrált közlekedési folyosó fejlesztése</p>
VESZÉLY/FEJLESZTÉST HÁTRÁLTATÓ VAGY KEZELÉST IGÉNYLŐ TÉNYEZŐK	<p>árvízvédelmi megoldások → ↔ hozzáférhetőség biztosítása</p> <p>árvízvédelem megoldásai nagytérési kontextusban</p> <p>árvízvédelmi megoldások és ivóvíz bázis védelmének összehangolása elmarad</p> <p>rekreációs fejlesztések összehangolásának hiánya a különböző szereplők érdekellentétei miatt</p> <p>fővárosi kikötő- és parthasználati szabályozás → ↔ hajózásban már aktív KKV-k működési feltételeinek biztosítása</p>

ÁTMENETI ZÓNA



Az átmeneti zóna térségében jellemzően gazdasági területhasználat alakult ki. A hagyományos városi térséget ipari területek telepei vették körül. Így alakult ki Angyalföld ipari térsége a Nyugati pályaudvarra telepelve, a

Keleti pályaudvar és a Józsefvárosi pályaudvar mentén a fővárosi iparterületek térsége, továbbá a Ferencvárosi pályaudvar a vágóhidakkal.

A budai oldalon az ipari zóna Lágymányos területén a XX. század elején jött létre, míg a város északi részén – Óbudán – a szigeten hajógyár működött, a városrész egyéb területére a kezdetekben a téglagyárak voltak jellemzők. Ezek az ipari területek Nagy-Budapest létrejötte után váltak naggyá és eredményeztek szinte egybefüggő ipari sávot. Ide tartozott Csepel, Kőbánya, Újpest ipari térsége is.

A város keleti szélső sávjában helyezkednek el a nagy területigényű funkciók, a köztemető, a lóversenypálya, katonai gyakorlóterek, szeméttelep, de ebben a sávban helyezkednek el az olyan jelentős közparkok is, mint a Városliget (a világ első nyilvános parkja – közparkja) vagy a Népliget.

A rendszerváltozás utáni privatizáció során jelentős ipari funkciók szűntek meg, tulajdonosi változások miatt a területek felszabdalódtak – jellemzően anélkül, hogy az átjárhatóságuk megoldásra került volna. Jelenlős barnamezős kínálati terület jött létre.

Azok a területi egységek, melyek kiváló tömegközlekedéssel rendelkeztek (például metró vonalakkal) elsősorban kereskedelmi, az adminisztrációs és pénzügyi központokhoz irodai fejlesztési irányok céltérségévé váltak. Így alakult ki a Váci út menti „iroda sugárút”, mely az iparterületek következetes átépülésével városias térséggé vált az elmúlt két évtizedben. Az átalakulás a pesti oldalt jobban érintette, ott is az északi része-

ket, mert a XIII. és XIV. kerületben az iparterületeket kiszolgáló vasúti vonalak felszámolása már hamarabb megtörtént. A déli részen ez még várat magára, itt a korábbi Ferencvárosi pályaudvar Duna menti részének felszámolása tette lehetővé az áttörést és a Millenniumi városrész létrejöttét, habár ez elsősorban a Duna menti zóna előnyös felértékelő hatásának volt köszönhető.

A budai oldalon a Lágymányosi iparterület átalakulása a nagykapacitású tömegközlekedés hiánya miatt nem érte el ugyanazt az átütő funkcionális változást, mint például a XIII. kerület, és hasonlóan a budai oldal északi része is e téren lemaradt.

A folyamat eredménye azonban, hogy a zóna egyre erőteljesebben válik vegyessé, a korábbi „piszkos” jellegét a semlegesebb, kevésbé környezetkárosító tevékenységek váltják fel. A kedvezőtlen környezeti minőségű, sok esetben elavult és korszerűtlen technológiával működő gyárak megszűntével egyik oldalról nézve nyert a változásokkal, míg a másik oldalról kérdés, hogy a termelőipar ilyen mértékű leépülése milyen gazdasági vákumot hozott létre Budapest egyelőre másra nem igen hasznosított területén.

A kereskedelmi átalakulás és az irodapiac térnyerését követően egyre inkább a lakásirányú fejlesztések érdeklődése irányult ezen térségek felé. Értelemszerűen a zóna jobban strukturált, tehát sűrűbb utcahálózattal rendelkező részei, jó közösségi közlekedéssel ellátott területei és a Dunához való közelség volt a legcsábítóbb.

A térségben jelentős belső tartalékok állnak tehát még ma is rendelkezésre (Dél-Budai iparterület, Albertfalva, budafoki városrész, RSD), Az ingatlanpiac elhúzódo recessziója miatt a barnamezős területek átalakulása, funkcióváltása megakadt, a megkezdett fejlesztések megtorpantak. Sok esetben a már előkészített, jó pozíciójú területek kihasználatlanok, állapotuk folyamatosan romlik.

ÖSSZEGEZÉS:

PROBLÉMA, KONFLIKTUS	<p>nagy mennyiségű alulhasznosított terület</p> <p>elválasztó hatás</p> <p>gyűrűs kapcsolatok hiánya</p> <p>barnamezős területek egy része infrastruktúrával rosszul feltárt - közút, kötöttpályás közösségi közlekedés</p> <p>barnamezős területek talajszennyezettsége</p>
ÉRTÉKEK	<p>város szövetében nagy potenciális fejlesztési/tartalék területek</p> <p>infrastruktúrával többnyire jól ellátott területek - közmű</p>

FEJLESZTÉSEK	<p>megújuló barnamezős területek (X. kerület)</p> <p>lakóterület, funkcióbővítő központfejlesztések</p> <p>Folyamatban lévő kormányzati beruházások (Fradi stadion, „Fradiváros”, Sorsok Háza)</p> <p>Kelenföldi intermodális központ</p> <p>KÖKI</p>
VÁLTOZÁSOK	<p>lokáció szerepe újra felértékelődik,</p> <p>jó közlekedési adottságok,</p> <p>tradicionális, de prosperáló iparterületek (X. kerület)</p> <p>mellett a recesszió ellenére is folytatódó fejlődés (Váci út)</p>
ELMARADT FEJLESZTÉSEK	<p>Puskás Stadion / Istvánmező, Olimpiai Központ</p> <p>Népliget</p> <p>Éles sarok, Mázsa tér</p>
FEJLESZTÉSI SZÜKSÉGLETEK, IRÁNYOK	<p>Hasznosítás intenzitásának növelése,</p> <p>a Belváros határainak kitolása</p> <p>lehetőség a sűrítésre: munkahelyi/lakó/integrált vegyes területek létrehozásának elősegítése (terület-kiajánlás, előkészítés)</p> <p>nagy, összefüggő fejlesztési területek – funkciók orientálása</p> <p>városmarketing és befektetés-ösztönzés eszközeivel a keresleti oldal erősítése</p> <p>szennyezett talajú barnamezős területek kármentesítése</p>
VESZÉLY/FEJLESZTÉST HÁTRÁLTATÓ VAGY KEZELÉST IGÉNYLŐ TÉNYEZŐK	<p>Ingtatlanpiac elhúzódó recessziója, illetve, nagy fejlesztési potenciál a már előkészített, jó pozíciójú területeken is (elhalasztott projektek)</p> <p>Budapest, mint befektetési helyszín makroregionális pozíciója gyengült</p> <p>a területen építhető lakástermékek iránti fizetőképes kereslet alacsony szintje</p> <p>területen hagyományokkal nem rendelkező ipari ágazatok zöldmezős fejlesztési preferenciái</p>

ELŐVÁROSI ZÓNA



Az elővárosi zóna jellemzően a csatolt települések gyűrűjéből jött létre, nép-sűrűsége és beépítettsége alacsony, az infrastruktúra és a közösségi közlekedés szempontjából kis hatékonysággal működtethető. A zónában szigetszerűen jelennek meg a nagy lakótelepek, melyek megfelelő szintű műszaki infrastruktúrával és jó ellátó intézményhálózattal rendelkeznek, ami a kertvárosi területekről nem mondható el.

A megépült új lakóterületekhez sok esetben nem létesültek kellő kapacitású intézmények, munkalehetősé-

gek, ami az ingázást, a belváros közlekedési terhelését növeli. A humán infrastruktúra hiányosságai miatt az itt élők - mint egy belső agglomerációs egység – a város irányába jelentős forgalmat bonyolítanak le.

A zóna megközelíthetőségének, közösségi közlekedésének fejlesztése, illetve az infrastrukturális hiányok pótlása a terület élhetőségének és a város gazdaságos működésének is fontos feltétele.

A zóna a bevezető utak mentén megfelelő terepet jelentett – a jó elérhetőség miatt – a kereskedelmi nagylétesítmények megtelepedésére, ahol viszont ez nem volt támogatott, ott a szomszédos településen jöttek létre kereskedelmi sűrűsödések, melyek azonban ugyanúgy terhelik a város bemenő útjait.

A városi szegélyeken az erdő- és mezőgazdasági területek ugyan nem alkotnak „zöldgyűrűt” a város körül, de jelentős mértékben óvják azt a szomszéd településekkel való összenövésétől. Az elővárosi zöldterületek meg-

tartása, a beépített területek terjeszkedésének megállítása nemcsak az ökológiai hálózat, hanem a kompakt, gazdaságos város kialakulása szempontjából is döntő fontosságú.

ÖSSZEGEZÉS:

PROBLÉMA, KONFLIKTUS	<p>alacsony sűrűség → alacsony hatékonyságú: városüzemeltetés szolgáltatások, intézményi alapellátás közösségi közlekedés intermodális csomópontok & P+R hiánya patakok rekreációs hasznosítása – problémás tulajdonviszonyok! zöldterületek minősége, közösségi zöld hiánya</p>
ÉRTÉKEK	<p>kertvárosiasság önálló központ / identitás / közösség lehetősége</p>
FEJLESZTÉSEK	<p>kerületközpontok funkcióbővítő megújítása szociális városrehabilitáció kerületi léptékű infrastruktúra fejlesztések (humán, közút, szennyvíz – folyamatban)</p>
VÁLTOZÁSOK	<p>elérhetőbb „kertváros” a városon belül (ingatlanárak csökkenése miatt) – belső migrációs célterület az agglomeráció helyett központok funkcionális megerősödése</p>
ELMARADT FEJLESZTÉSEK	<p>kötöttpályás és közúti fejlesztések javítása egyes városrészekben</p>
FEJLESZTÉSI SZÜKSÉGLETEK, IRÁNYOK	<p>Jól megközelíthető, munkahelyekben is megerősödő, helyi közösségekre épülő komfortos városrészek hálózata városrészek élhetőbbé tétele, központrendszer megerősítése közlekedési kapcsolatok javítása (kötöttpályás kapcsolatok fejlesztése, illetve ráhordó járatok racionalizálás, P+R, B+R) vízfolyások menti rekreációs fejlesztések helyi gazdaságfejlesztés identitás erősítés, közösségépítés</p>
VESZÉLY/FEJLESZTÉST HÁTRÁLTATÓ VAGY KEZELÉST IGÉNYLŐ TÉNYEZŐK	<p>kedvezőbb feltételekkel kínált gazdasági telephelyek a szomszédos agglomerációs településeken ↔ helyi gazdaságfejlesztés lehetőségei korlátozottak egyes kerületekben</p>

HEGYVIDÉKI ZÓNA



Az hegyvidéki zóna területén lakik a statisztikák szerint Budapest legjobban szituált társadalmi rétege. A területen a fő közlekedési sávok kivételével jelentős környezeti ártalom nem keletkezik. A város munkamegosztásában ez a relatív tiszta környezet eredményezte több egészségügyi létesítmény ide települését.

Problémája a zónának, hogy főhálózatában gyűri irányú elem nem található, átjárhatósága nem megoldott,

közösségi közlekedése nem teljes lefedettségű, a szolgáltatások elérése nehézkes. A nem megfelelően kiépített P+R hálózat miatt a területet az agglomeráció felől jelentős átmenő forgalom terheli. Mivel a munkahelyek száma jóval kevesebb, mint az itt élők számából az szükségeltetne, ezért nagy a pesti oldal felé az átjárási igény azon a kevés átkelőhelyen, amit meghatároz a városszerkezet. A zónában jelentős erdőterületek adják Buda jó levegőjét, mely emeli a terület presztízsét, egyben jelentős részük természetvédelmi oltalom alatt áll, sok esetben azonban a területen történt jogszerűtlen beépítések kezelése megoldatlan.

ÖSSZEGEZÉS:

PROBLÉMA, KONFLIKTUS	szolgáltatások elérhetősége nehézkes közösségi közlekedés nem teljes lefedettségű → magas szgk. használatot növeli → a belváros közlekedését terheli agglomerációból nagy közlekedési terhelés a P+R hiánya miatt
ÉRTÉKEK	geomorfológiai adottságok zöldterületek – levegőminőség ingatlanok értékállósága fejlesztési potenciál megmarad
FEJLESZTÉSEK	kerületközpontok funkcióbővítő megújítása
VÁLTOZÁSOK	alulhasznosított ingatlanok száma nőtt (honvédségi és egykori egészségügyi intézmények)
ELMARADT FEJLESZTÉSEK	P+R építése M0 kiépítése
FEJLESZTÉSI SZÜKSÉGLETEK, IRÁNYOK	Átmenő forgalom terhelésének csökkentése zöldterületek és felületek védelme, rekreációs hasznosítás M0 hiányzó szakaszának kiépítése, P+R → forgalom, közlekedési terhelés csökkentése Buda intenzívebb bekapcsolása a közösségi közlekedésbe (Belváros megközelíthetősége)
VESZÉLY/FEJLESZTÉST HÁTRÁLTATÓ VAGY KEZELÉST IGÉNYLŐ TÉNYEZŐK	sportterületek fejlesztése és ezzel nagyobb közúti és tájhasználati terhelés → természetvédelmi szempontok érvényesülése

SZEGREGÁLT VAGY SZEGREGÁCIÓVAL VESZÉLYEZTETETT TERÜLETEK LEHATÁROLÁSA, TÉRKÉPI ÁBRÁZOLÁSA ÉS HELYZETELEMZÉS

Változáselemzés és értékelés – a 2001-es adatok alapján lehatárolt szegregátumok és a 2008-as fővárosi krízisterületi lehatárolása alapján

A Fővárosi Önkormányzat a KSH 2001-es népszámlálási adatbázisára támaszkodva először 2006-ban készített egy tervezetet, mely a főváros krízisterületeit határolta le. Ezt az anyagot 2008-ban a részletes – tömb szintű – népszámlálási adatok feldolgozásával, és egyéb önkormányzati adatbázisok (pl. segélyezési adatok) felhasználásával felülvizsgálta, illetve tovább finomította. A 2011-es népszámlálás módot ad a lehatárolás ismételt felülvizsgálatára, melyet az adatok KSH általi feldolgozásának függvényében a későbbiekben el kell végezni.

Az adatok rendelkezésre állásának hiányában a kijelölt szegregátumok, illetve szegregációval veszélyeztetett területek – népszámlálási adatokon alapuló – társadalmi helyzetének értékelése, majd az eredmények felhasználásával a területek szükség szerinti átsorolása, illetve új veszélyeztetett területek kijelölése csak a későbbiek során történhet meg.

A fenti módszertani korlátok miatt egyrészt a korábbi adatok kerültek felhasználásra, másrészt minden esetben a kerületi IVS és ASZT-ben szereplő önkormányzati tervek és az akcióterületek adatai képezték az elemzés alapját. A lehatárolás tehát összhangban van a kerületi tervekkel és elemzésekkel. Harmadrészt a kerületi önkormányzatoknál rendelkezésre álló aktuális adatok begyűjtésére is történt kísérlet, az adatszolgáltatás és együttműködés azonban nem volt teljes körű. Végül azoknál a kerületi önkormányzatoknál, ahol 2008-ban több szegregált, vagy szegregációval veszélyeztetett terület is volt, személyes megkeresés útján történt a szegregátumok helyzetének aktualizálása. Így végül a korábban kijelölt szegregált területek felülvizsgálata a főépítész iránymutatása szerint az önkormányzatok szociális osztályainak, illetve a családsegítő szolgálat munkatársainak információira, és terepbejárásra támaszkodva készült el.

A krízistérkép finomítására a jövőben a még hiányzó adatok beérkezése után lesz mód. Mindezek miatt a krízisterület megnevezés helyett a 2013-as munkálataikra vonatkozóan a 'konfliktusokkal terhelt területek' kifejezést használja az ITS.

A konfliktusokkal terhelt területek lehatárolásához összességében a következő adatokat és dokumentumok kerültek felhasználásra:

- A 2001-es népszámlálás adatai
- A Városrehabilitációs Kézikönyvnek a szegregáció méréséhez kialakított indikátora:

- a legfeljebb általános iskolai végzettséggel rendelkezők és rendszeres munkajövedelemmel nem rendelkezők aránya az aktív korúakon belül 50%.
- Az önkormányzatok 2008 évre vonatkozó segélyezési adatai (ahol ezek rendelkezésre álltak).
- A kerületi Integrált Városfejlesztési Stratégiák (IVS) legújabb változata
- A kerületi IVS-hez kapcsolódó Anti szegregációs Terv (ASZT) adatai és elemzései.
- **Az önkormányzatok szociális osztályának, illetve a családsegítő szolgálat munkatársainak információi (a 2008-as krízistérképen szereplő kerületek esetében, illetve 2013-ra vonatkozóan 8 kerület esetében).**
- **A 2013-as beszélgetésekre alapozó terepbejárás.**

A 2008-as krízisterületek

2008-ban 26 db krízisterületet határoltak le a főváros területén. Ezek egyrészt azok a területek, amelyek megfeleltek a Városrehabilitációs Kézikönyvben szereplő mutatóknak, és esetükben beavatkozásra volt (van) szükség. Másrészt azok a területek, melyek ugyan nem feleltek meg a KSH 2001-es adatközlése alapján a szegregátum kritériumainak (a legfeljebb általános iskolai végzettséggel rendelkezők, és rendszeres munkajövedelemmel nem rendelkezők aktív korúakon belüli aránya legalább 50%), ám az önkormányzati adatbázisok alapján a veszélyeztetett területek közé voltak sorolhatók.

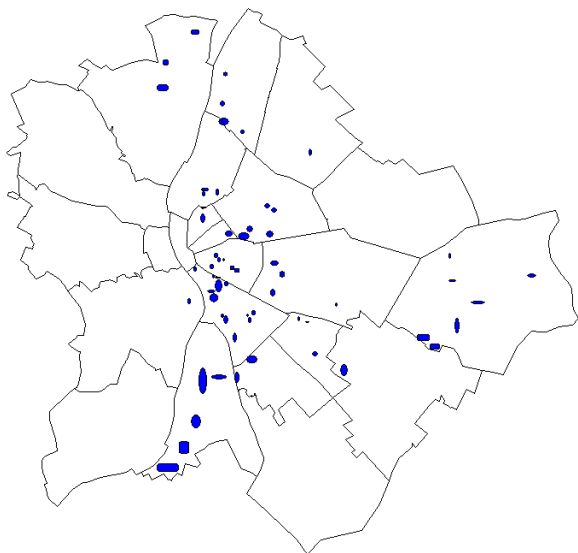
A krízisterületek városszerkezeti helye - 2008



Az alábbi ábrán látható, hogy a krízisterületek 2008-ban a pesti oldalon és főleg a belső kerületekben koncentráálódtak. A főváros huszonhárom kerülete közül a VII., VIII., IX., XIII. és a X., XVII., és XXI. kerületek olyanok, ahol legalább két krízisterület volt, a III., XVIII., és XIX. kerületek pedig olyanok, ahol egy volt. A többi kerület

helyzete jobb, mivel kimondottan kríziskezelést igénylő (nagyobb területre kiterjedő) része nem volt. A huzsonhat krízisterület között 10 lakótelepi, 9 városi és 7 vegyes beépítésű volt.

A konfliktusokkal terhelt területek városszerkezeti helye - 2013



A 2008 körül készült kerületi Integrált Városfejlesztési Stratégiák tanúsága szerint a problémás részek közül 13 esetben az önkormányzat a szociális városrehabilitáció megvalósítására pályázatot kívánt beadni, 2 terület esetében a rehabilitációt 2013 utánra tervezték, egy területen pedig telepfelszámolást irányoztak elő, amihez uniós forrás még nem állt rendelkezésre. További 6 krízisterület esetében a helyzet konszolidálására terv készítését tervezték, 2 esetben pedig még a tervekészítés tervezése sem kezdődött meg.

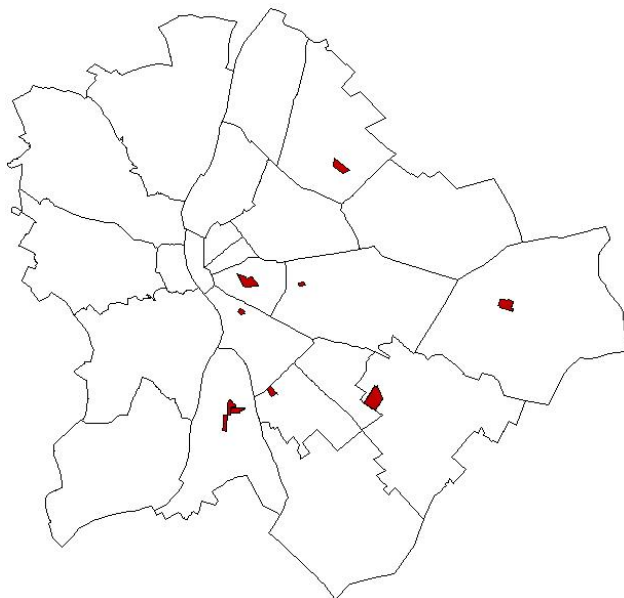
A 2008 és 2013 között eltelt időszak változásait egyrészt a 2010 körül felülvizsgált IVS-ek, másrészt a népességre vonatkozó adatok (népszámlálási és önkormányzati adatbázisokból), harmadrészt a megvalósult vagy megvalósulás alatt álló fejlesztési projektek alapján lehet lemérni. Mivel népszámlálási adatok még nem állnak rendelkezésre és a rehabilitációs projektek jelentős része még zajlik, hatásuk nem érvényesülhetett az adott (korábban krízis) területen, ezért a munkának ebben a fázisában olyan konfliktusokkal terhelt területek kerültek kijelölésre, melyek egésze vagy a kijelölt területek egy-egy része (akár csak egy háztömb) konfliktusokkal terhes vagy veszélyeztetett, akár fizikai akár társadalmi értelemben. A területek egy része olyan, ahol a helyzet megoldására már történtek lépések, ezek hosszú távú hatásai azonban még nem mérhetőek, ezért őket még nem vettük ki azon területek közül, melyek a következő években figyelmet igényelnek.

2007-2013 között támogatott szociális városrehabilitációs projektek értékelése

A 2008 körüli tervek szerint 16 krízisterület esetében terveztek szociális városrehabilitációs projektet. A kerü-

letek közül a III., VII. kerületekben a tervekkel ellentétben (még) nem zajlik ilyen jellegű projekt, a XIII. Kerületben zajló pedig nem kerültek be az EU által finanszírozott projektek körébe.

A támogatott szociális városrehabilitációs projektek városszerkezeti helye - 2013



Eddig 5 projekt zárult le, 5 esetében az előre tervezett befejezés 2013-ra, és 3 esetében pedig 2015-re esik.

A megvalósuló fejlesztések egy része olyan akcióterületen zajlik, mely 2008-ban a főváros krízisterületei közé tartozott: VIII. Magdolna-Negyed, XVIII. Havanna lakótelep, X. Kis-Pongrác lakótelep, XI. kerület Ady lakótelep és környéke, XVII. Rákospalota városközpont, és a XX. kerület.

Kiseb része olyan fejlesztés, mely inkább a szegregáció kialakulását vagy annak elmélyülését hivatott megakadályozni: IX. Középső-Ferencváros, XV. Zsókavár utca környezete.

A szociális városrehabilitációs projektekről nyilvánosan elérhető információk alapján az alábbi főbb célok rajzolódnak ki:

- a szegregáció megelőzése, csökkentése, visszaszorítása
- a hátrányos helyzetű társadalmi csoportok felzárkóztatása
- szociális bérlakások létesítése
- a terület ingatlanpiaci státuszának (presztízsének) javítása
- a terület presztízsének javítása
- a területen élők társadalmi státuszának javítása
- lakóépületek energiahatékonysági fejlesztése
- közintézmények felújítása
- zöldterületek megújítása
- közösségfejlesztő programok
- a terület fiatal korosztályai számára megfelelő szabadidős infrastruktúra kialakítása

Ezeket a célokat három területen – városi, lakó és közösségi programok segítségével – kívánják megvalósítani. A különböző program-területeken a következő főbb tevékenységek jelennek meg:

Városi funkció

- Közterület megújítás
- Zöldterület megújítás
- Parkolók létesítése (kerékpárok számára is)
- Szelektív hulladékgyűjtés
- Térfigyelő kamerák
- Közvilágítás korszerűsítése
- Szabadidős infrastruktúra kialakítása (fiatalok részére)

Lakófunkció:

- Általában a lakóházak energetikai korszerűsítése, valamint akadálymentesítése
- házak külső fizikai megújítása
- kereskedelmi funkciót ellátó épületek felújítása

Közösségi funkció:

- közösségi ház felújítás, létesítés
- közösségi és kommunikációs terek, „agorák” létrehozása
- sport létesítmény felújítás, létesítés
- szociális intézmények számára helyiség létesítése/felújítása (pl. munkaerőpiaccal kapcsolatos információk, drogprevenció, ifjúsági klub stb.)
- bölcsőde-óvoda felújítás

Az ilyen jellegű rehabilitáció egyik sajátossága, hogy igen lassú feladat. Éppen ezért a városrehabilitációs projektek eredményeit nem lehet a programok közvetlen befejezése után lemérni. Legalább 3-5 év szükséges ahhoz, hogy nyilvánvalóvá váljon, elérte-e a projekt a tervezett céljait. Ekkorra kezd láthatóvá válni, hogy a beavatkozás nyomán milyen változások, folyamatok indultak el, illetve mennyire fenntartható változásokat indított be a városrehabilitáció.

Összességében – a projektgazdák értékelése szerint – jelenleg (a futó, még be nem fejezett projektek nagy száma mellett) a következő pozitívumok és negatívumok említhetők meg:

pozitívumok

- panel-felújítás, gazdaságosabb üzemeltetés, csökkenő rezszi költségek
- középületek megújítása (orvosi rendelő, közösségi ház, szociális intézmények épületei, óvoda, stb.)
- valódi közösségi térként funkcionáló városi terek születése

- fiatal korosztályok hasznos időtöltésének terület (játsszótér, családi játszótér, közösségi ház) biztosítása
- idősebb korosztályok mozgásához terület biztosítása
- munkaerőpiaci beilleszkedés elősegítésére foglalkozások indítása
- új a családsegítés körébe tartozó szolgáltatások indítása

negatívumok

- fokozott kockázatot jelenthet a terület társadalmi környezetének ellenállása
- a projekt az adott idő alatt nem befejezhető, hosszabbításra van szükség
- az egyes programelemek hatásaival szemben túlzott, a reálisnál gyorsabb és jelentősebb hatást várnak a kerület vezetői, a területen élők, stb.

Szegregációs területek összefoglaló értékelése (típusok)

Az elmúlt néhány évtizedben Budapesten nem voltak nagy, a város jelentős részeire kiterjedő, összefüggő, homogénnek tekinthető krízisterületek, szegénynegyedek. Ebben – a 2011-es népszámlálási adatok elemzése nélkül is feltételezhetően – az elmúlt 10 évben sem történt változás, vagyis nem jelent meg nagy szegénynegyed, viszont a budai „elit” negyed a város határa felé kitolódott. Ezt az eredményt korábbi tudományos kutatások, a Budapest 2030 koncepció, illetve a kerületi Anti-szegregációs Tervek is alátámasztják. A problematikus környékek tehát viszonylag szétszórtnak helyezkednek el, néha csak egy-egy házra vagy népszámlálási tömbre terjednek ki. Igen ritkák azok a területek, melyek térben kiterjedt negyedeket fednek le. Néhány terület esetében – mint amilyen a Magdolna Negyed, vagy Csepel több krízisterülete – már olyan beavatkozások történtek, melyek a terület egy részét kivették a krízishelyzetűek közül (bár ilyen rövid idő alatt még nem beszélhetünk a terület teljes stabilitásáról), vagy jelenleg zajlik a rehabilitáció, és a következmények még ezért sem láthatóak.

Mindezek – a térben szétszórtnak, kisterületű krízisterületek – indokoltá teszik, hogy a szegregált, és a szegregációval veszélyeztetett területeket környezetükkel együtt értékeljük, és a lehatárolást ne korlátozzuk csak a legrosszabb mutatókkal rendelkező néhány házra, vagy kisebb területre. A konfliktusokkal terhelt területek, a potenciális és létező krízisterületek gyakran esnek egybe a város rossz fizikai állapotban lévő lakóterületeivel. Az ilyen területek gyakran koncentrálódnak a XIX. századi épületállomány legleromlottabb részén, a felhagyott ipari területek szélére, a vasútvonalak mel-

letti területekre, vagy a város peremére. Gyakran egészen kis kiterjedésű területekről van szó, néha csak egy-egy épületről, tömbről.

A szociális városrehabilitációs program bizonyos elveinek – különösen az érintettek bevonását, a terület gazdasági potenciáljának javítása, stb. – nyilvánvalóan nem felel meg, ha krízisterületként a főváros legrosszabb helyzetű tömbjeit, vagy ezek valamely térbeli csoportját kívánjuk kijelölni (bár kétségtelen, hogy a „krízisterület” kifejezés elsősorban ezekre a területekre illene). A fentebb jelzett elvek ugyanis az elesettség szélső helyzetében lévő területeken, társadalmi csoportokban már nagyon kis valószínűséggel érvényesíthetők.

Az itt élők jelentős részét – éppen az elesettség szélsőséges volta miatt – nem, vagy csak nagyon nehezen lehetne motiválni, bevonni a munkába, és a térbeli és társadalmi szegregációt kizárólag a fizikai környezet megújításával nem is lehet lazítani. Ehhez más intézkedések, és más koncepció kell. A szociális városrehabilitáció koncepciójának jobban megfelelni, ha a mély slumok helyett viszonylag „alacsony” bérű, de működőképes lakóövezetet választunk ki az akciók területeként. Ebben az esetben a rehabilitációs munkába az érintett lakók és különböző gazdasági szereplők, önkormányzatok, stb. is ténylegesen bevonhatók. Ennek eredményeként némileg magasabb státuszú és heterogénebb övezetek jöhetnek létre.

A területi felosztás átalakításakor tehát egyrészt olyan területek kerültek kijelölésre, ahol vészelhárításra van szükség (ahol a lakosság erősen szegregáltan él, hagyományos értelemben vett krízis-területnek tekinthető), másrészt olyan viszonylag heterogén, még működőképesse tehető területek, ahol a szociális városrehabilitáció participációs elvei, központi beavatkozási technológiái, önkormányzati célkitűzései és a gazdasági aktorok bevonása leginkább elképzelhető.

A területek kijelölésénél az is szempont volt, hogy a munka összhangban legyen a kerületek által kijelölt akcióterületekkel és a városrehabilitációs elképzelésekkel.

Összefoglalóan azt mondhatjuk, hogy a szegregációs tendenciák közepes léptékű elemzésében egyfelől csak nagyon lassan jelennek meg a társadalmi folyamatok térbeli lenyomatai, másrészt azonban látható az is, hogy az ezredfordulóra már megindult a térbeli-társadalmi szerkezet átalakulása, mely az utóbbi évtizedben – a megélénkülő beruházási kedv miatt - bizonyos területeken erősen felgyorsult. A szuburbanizációs folyamatokkal párhuzamosan egyre kristályosabbá vált a városon belüli övezetek hangsúlyosan homogén elkülönülése. Mindez valószínűleg még határozottabban fog megjelenni azokban az új, 2011-es népszámlálási adatokban, amelyek a 2001 óta eltelt időszak történéseinek térbeli-társadalmi vetületeit számokban is tükrözik.

Antiszegregációs program és társadalmi befogadást célzó intézkedések, beavatkozások kapcsán megfogalmazható irányok, prioritások, tartalmi elvárások

A szociális városrehabilitáció területének kijelölése kellő körültekintést igényel.

- A szociális városrehabilitáció sikerét nem kis mértékben befolyásolhatja a terület, és ezen belül a házak kiválasztása. (Túl nagy egységeket nem lehet társadalmilag kezelni, és veszélybe kerülhet a program egyik fontos része, a szociális alprogram).

Több forrású finanszírozásra van szükség.

- A programokat nem elég egyetlen forrásból finanszírozni. Több lépcsős pályázati rendszerre lenne szükség, mely az előkészítés-projekt munkálatok-utómunkálatok fázisait, akár eltérő forrásokból (pl. önkormányzati és/vagy EU-s források, akár több OP) fedezi.
- A hosszú távú fenntarthatóság miatt fontos, hogy a forrásoknál az infrastrukturális, illetve soft elemek aránya az 50-50%-hoz közelítsen.

A projekteknek három jól elkülöníthető fázisúnak kell lenniük (előkészítés – projekt munkálatok – utómunkálatok)

- A lakosság bevonása az egyik legnehezebb, legnagyobb időt, türelmet és hozzáértést feltételező feladat, amihez hosszú időre van szükség. A programban nagyobb hangsúlyt kell fektetni a lakossággal kialakítandó kapcsolat előkészítésére. Ennek a pályázati időszak előtt meg kell történnie (ilyen előkészítést szintén pályázati pénzekből lehetne megvalósítani). A munkálatokat nem szabad addig elkezdni, amíg a lakók közötti konszenzus nem alakult ki. Mindezek miatt szükséges, hogy a munkálatokat koordináló intézmény, illetve a családsegítő munkatársai a projekt tervezésétől annak végig (melybe az utómunkálatok is beleértendő) a helyszínen dolgozzanak és segítsenek a problémák kezelésében.
- A rehabilitációt nem lehet lezárni a fizikai felújítási munkálatok befejeztével.
- A program csak akkor válik fenntarthatóvá, ha a munkálatok befejezte után a segítség nem szűnik meg rögtön, legalább még 1-2 évig utómunkálatok folynak.
- A lakosság bevonási folyamatának nehéz szakasza az, amikor a munkálatok befejeződtek és a koordináló szervezet munkatársai „kivonulnak” a lakók életéből. Mindezek miatt szükség lenne egy mentori feladatkör beépítésére. A mentor (szervezet) a felújítások elvégzése után további segítséget nyújt az ott élők számára, hogy ne szűnjön meg egy csapásra az eddigi gondoskodás. Ezt a feladatkört nem veheti teljesen át a családsegítő, hiszen a koordinátorok korábban az ő feladatánál sokrétűbb feladatkört láttak el. Ez a munkakör elősegíti a projekt fenntarthatóságát is. A futó projektek esetében az utógondozásra szintén pályázati források szükségesek.

Szükség van egy hivataloktól függetlenül dolgozó – a rehabilitáció elvégzésére szakosodott - intézményre

- A sikeres városrehabilitáció megvalósításához egy erre a feladatra szakosodott intézményre van szükség, mely egyrészt a lakossági participációs feladatokat koordinálja, másrészt kapcsolatot tart fent az egyéb területi önkormányzati, fővárosi és állami intézményekkel. Szükség van a máshol jól bevált intézmények működési módjának, szervezeti kereteinek, hatásköreinek, jogosítványbeli megoldásainak megismerésére, vizsgálatára és ez alapján az optimális működési elvek kidolgozására.

Szociális városrehabilitáció esetén külön hangsúlyt kell fektetni az ún. soft programokra.

- A projekteket a szociális projektelemekkel kell kezdeni (melyeknek részletes kidolgozása már a pályázat része kell legyen).
- A fizikai felújítást csak alapos előkészületek után lehet elkezdni. (Nem csak a lakók együttműködését kell elérni, hanem a területen a képzéseket, a munkaerőpiacra történő visszavezetést is meg kell kezdeni, csak ez által teremthető olyan helyzet, melyben a felújítások a optimálisan végezhetőek el.)
- A korábbi gyakorlat azt jelzi, hogy a soft programok közül a legsikeresebbek:

- Intenzív családmegtartó szolgáltatás
- Szomszédsági rendőrség (szubjektív biztonságérzet erősítése)
- Bérházak megújítása (bérlok bevonásával)
- Munkahelyteremtés (kisvállalkozások helyzetbehozása, foglalkoztatás)
- A programok sikerességéhez nagyban hozzájárulhat a rehabilitációs területen dolgozó önkormányzati, állami és piaci szereplők közötti együttműködések átgondolása és előkészítése.
- Elengedhetetlennek látszik egy olyan szakember bevonása, aki akár mediátori szereppel léphet fel a lakók és a hatóságok (önkormányzat, stb.) között.

A fővárosnak aktívan részt kell vállalnia a szociális városrehabilitációban. A lehetséges feladatvállalásának különböző területei vannak.

- Munkacsoport létrehozása, mely a fővárosban az elmúlt években befejezett és jelenleg befejezés előtt álló városrehabilitációs projektek tapasztalatait értékeli. A főváros kezdeményezésével - a legszegényebb területek kezelési módjainak kikísérletezésére szolgáló - minta-projektek tapasztalatainak összegyűjtse, és ezek alapján a szociális városrehabilitáció jövőbeli irányainak felvázolása. (Olyan standard intézményi megoldások kidolgozása, melyek nem csak egyedi esetben lehetnének használhatóak (pl. helyi szomszédsági rendőrség, szociális lakásügynökség).
- Ajánlások kidolgozása (milyen típusú beavatkozásokat, milyen feltételekkel lehet támogatni), melyek segítséget nyújtanak a rehabilitációra rendelkezésre álló szűkös keret minél optimálisabb hasznosítására.
- A koordináló iroda létrehozása, melynek munkája a városrehabilitációt végzőket segíti a nagy állami rendszerekkel (pl. oktatási, közbiztonsági, lakás) történő együttműködés kialakításában és annak zökkenőmentessé tételében.
- Ösztönöző rendszer kialakítása a kerületek összefogásának elősegítésére: saját és a szomszéd kerületek programjaik összehangolására (különösen, ha ezek a programok a kerülethatáron zajlanak). Ez által a programok egymást erősíthetővé válhatnak, az ilyen jellegű rehabilitációk még nagyobb vonzerőt gyakorolhatnak a befektetőkre.
- Egy fővárosi szinten azonos feltételekkel működő lakás-, illetve lakbér- támogatási rendszer bevezetésének vizsgálata (kidolgozása).
- Fővárosi szinten működő szociális lakásügynökség kereteinek kidolgozása.
- Olyan kutatások finanszírozása, koordinálása, melyek a városi-társadalmi problémákat, illetve azok megoldására irányuló beavatkozások hatásait vizsgálják.

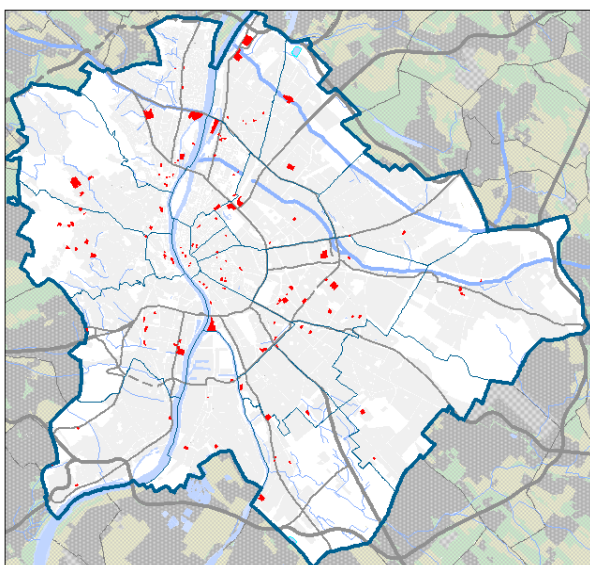
Monitorozást több fázisban kell végezni.

- A szociális városrehabilitációs projekteket a munkálatok teljes befejezte után egy évvel és öt, illetve tíz évvel is érdemes monitorozni. Ezek azok a pontok, melyek vizsgálata megmutathatja, hogy a beavatkozások mennyire voltak sikeresek, mennyire érték el hosszú távon is céljukat.

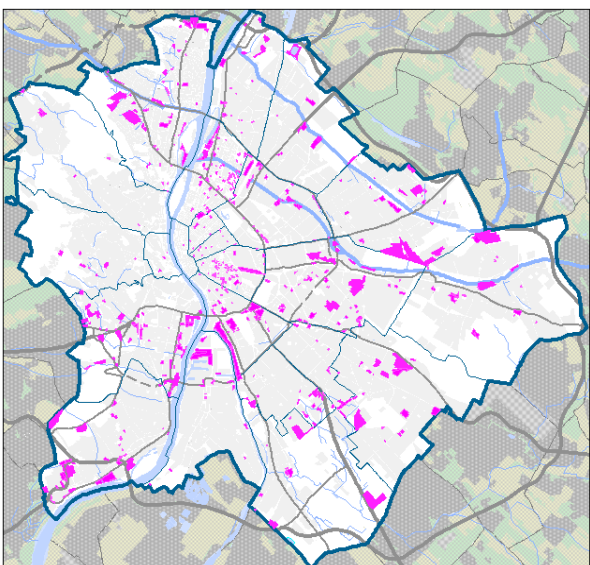
EGYÉB SZEMPONTBÓL BEAVATKOZÁST IGÉNYLŐ TERÜLETEK

Barnamezős területek

Az ipari termelés megtelepülése, majd 80-as évektől megfigyelhető fokozatos visszaszorulása a városszövetben nagy mennyiségű funkcióját veszített, felhagyott barnamezős területet hozott létre. A főváros területén található nagy kiterjedésű barnamezős területek a városfejlődés eredményeképpen zömmel az átmeneti zónában találhatók, de jelentős kiterjedésű területek vannak a Duna menti zóna területein is.



Használaton kívüli, műszakilag igénybevett, jellemzően meglévő épületállományú területek



Használaton kívüli, műszakilag igénybevett, jellemzően beépítetlen területek

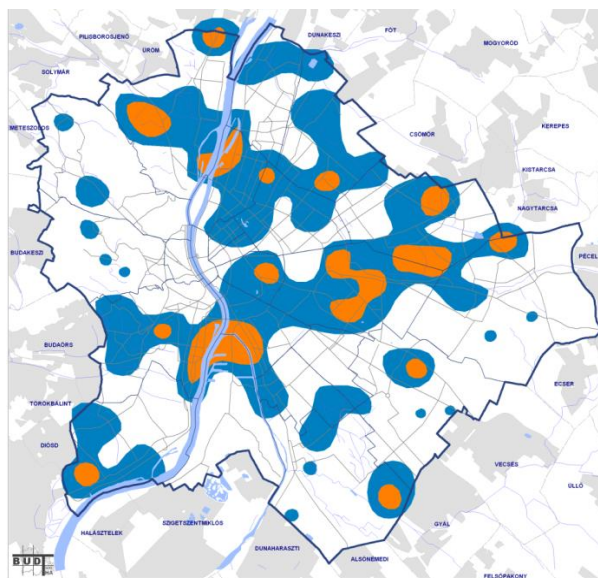
A rendelkezésre álló, használaton kívüli, illetve alulhasznosított barnamezős területek nagy száma ellenére megállapítható, hogy a rendszerváltás után a fejlesztések a zöldmezős területeket célozták meg, a város in-

dokolatlan módon terjeszkedett. Ez a folyamat egy gazdaságtalan, kiegyenlítetlen városszerkezetet hozott létre, és a város ökológiai hálózatára kedvezőtlen hatással volt. A város klimatikus védelme és energiahatékonysága szempontjából is fontos, hogy ez a terjeszkedés ne folytatódjon.

A barnamezős területek funkcióváltása bár megindult, jelentősebb városszerkezetet is megváltoztató átalakulása még várat magára. Az irodai, lakóterületi és egyes kereskedelmi fejlesztések szigetszerűen zajlanak le, és a fejlesztések elsősorban a városszerkezetben kitüntetett helyzetben lévő, Duna menti vagy kiváló tömegközlekedéssel rendelkező területeire irányultak. (Váci út menti irodaterület, Millenniumi városrész)

Az elmúlt években a barnamezős területekre irányuló fejlesztések során számos esetben jelentős bontások történtek, ám a területek fejlesztése megállt, sok esetben pedig a még megmaradt értékes, védelemre méltó épületállomány, részben műemléképületek nem hasznosítottak, állapotuk folyamatosan romlik.

Sok esetben a várhatóan magas járulékos költségek (kármentesítés, műemléki felújítás), rendezetlen és elaprózódott tulajdonviszonyok, a hiányos infrastruktúra-hálózatok, városias struktúrák hiánya gátolják a fejlesztést. Bizonyos területeken az átjárhatóságot a vasúti vonalak, pályaudvari bevezető szakaszai is nehezítik. A potenciálisan talajszennyezett területek fejlesztése során problémát okoz, hogy a tulajdonosok sokszor csak új beruházások esetében kényszeríthetők kármentesítésre.



Használaton kívüli területek sűrűsödése – jellemzően az átmeneti zónában

A barnamezős területek komplex rehabilitációja egyrészt feladatot, másrészt lehetőséget is jelent a város megújulására. A barnamezős területek mind a lokáció, mind a tulajdonosi szerkezet, mind az épületállomány, mind az esetleges szennyezettség mértéke szempontjából különbözőek, és más-más fejlesztési potenciállal rendelkeznek:

- Az alulhasznosított, barnamezős területek egy részénél a városszerkezetben betöltött helyzete a közeljövőben funkciók bővítését, új funkciók megtelepülését, a területek átalakulását, beépítését indokolhatja. (Pl. Ferencvárosi pályaudvar, Rákosrendező) A visszamaradt, értékes épületek megtartása identitást adhat az új funkciónak, felértékelheti azokat), míg más esetben a leromlott, nem értékes épületállomány elbontása és a terület funkcióváltása vezethet egy városrész felértékelődéséhez. Ezeknek a nagyméretű, a városszerkezetben is jelentős területet képviselő barnamezőknek a megújításában a Főváros koordináló, előkészítő szerepet kell, hogy felvállaljon, illetve közép-hosszútávon a megfelelő infrastrukturális kapcsolatokat biztosítva iníciálhatja a magánszektor részvételével történő fejlesztések megindulását.
- A barnamezős területek egy másik csoportja inkább zöldfelület-fejlesztési szempontból jelent potenciált. Különösen az elővárosi (illetve részben átmeneti zóna) területén találhatunk olyan területeket, mely zöldfelületek és erdőterületek területi növelésére is alkalmasak lehetnek. A belső és az átmeneti városrészekben e területek zöldfelületi-rekreációs célú hasznosítása, javítja a zöldfelület-hiányos területek ellátottságát, új, egybefüggő zöldfelületeket képezhet és felértékelheti a környező területeket. A különböző intenzitású és használati értékű zöldfelületi fejlesztések kialakításának - tekintettel az ingatlanpiacon tapasztalható várakozásokra – átmeneti hasznosítás keretében is érdemes ösztönözni.
- A barnamezős területek között találunk olyan területeket is, melyek bár szigorúan véve alulhasznosítottnak tekinthetők, funkcióváltásuk azonban a közeljövőben nem indokolt, mivel az ott működő gazdasági szervezetek valamilyen termelő vagy szolgáltató tevékenységet, mely működés nem jelent konfliktust a környezetében lévő funkciókkal folytatnak. E területek esetében cél lehet a területek telephelyként való megújítása, a vállalkozások ez irányú fejlesztési elképzeléseinek támogatása. Fontos eszköz lehet ebben az esetben az menedzsment tevékenység, amely a területek egységes koncepció melletti megújítását, a tulajdonviszonyok rendezését is felvállalja.
- Külön kategóriát képviselnek azok a területek, ahol jelentős mértékű a talajszennyezés. Ennek megoldása lehet a kulcs a területek funkcióváltásának (pl. Cséry telep, Gázgyár)
- A barnamezős területek átalakulására jelentős hatással lehet továbbá az egyik legfontosabb szerkezetfejlesztő tényező Budapest esetében: a Duna-hidak megépítése, (Aquincumi-híd, Albertfalvai híd, Galvani híd), ami lehetővé teszi Buda és Pest kedvezőbb kapcsolatát, egyben egy új, haránt irányú urbánus közlekedési elem létrehozását. Ezen a nyomvonalon keresztül Pest és Buda a belső városrészek kikerülésével tudja kapcsolatát erősíteni. A szerkezeti elem egyben az elővárosi városrészeket is összefűzi, új dimenziót adva fejlesztéseknek. A körvasútsor és a belső gyűrű közötti barnamezős területek fejlesztésének is ez lehet a záloga.)
- Végül külön meg kell említeni azokat a kisebb léptékű, sokszor belvárosi elhelyezkedésű ingatlanokat, melyek a különböző intézmények összevonása, megszűnése után szabadultak fel (döntően régi iskolaépületek, egészségügyi és honvédségi épületek). Ezek az ingatlanok – megfelelő átalakítás mellett – a városi kreatív gazdaság és társadalmi vállalkozások inkubációs központjaiként funkcionálhatnak (pl. Jurányi).

A használaton kívüli, illetve alulhasznosított barnamezős területek jelentős területi tartalékot adnak a város későbbi fejlesztéseinek, lehetőségét biztosítanak városias funkciók elhelyezésére. A kialakuló struktúra kiemelt tengelye a Duna, melynek part menti részei az átmeneti zónában egybeesnek az elsődleges fejlesztési céltérsegekkel. Ezek lesznek a város legfontosabb célterületei, itt egyszerre teljesül a barna mezőkkel szembeni elvárás és a Duna menti kulturális és turisztikai fejlesztések differenciált megjelenése.

A barnamezős területek hasznosítása a város elsőrendű fejlesztési érdeke, melyben **a főváros szerepvállalása** is kiemelt jelentőségű. Az önkormányzatok szerepe a barnamezős fejlesztések beindításában a tulajdonviszonyok rendezésének, kármentesítésre vonatkozó pályázati rendszer kidolgozásán át, a kockázatok csökkentését és a kiszámíthatóságot biztosító támogató ügynökségek létrehozásáig sokrétű lehet. Szintén jelentősen hozzájárulhat ezeknek a területeknek az átalakulásához az ingatlanfejlesztés keresleti oldalának „erősítése”, az igények, érdeklődés felkeltése, Budapest, mint beruházási, befektetési helyszín előnyeinek, értékeinek promóciója.