ITS BUDAPEST stratégia 2020

INTEGRÁLT TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI STRATÉGIA

MEGALAPOZÓ MUNKARÉSZ / STRATÉGIAI MUNKARÉSZ

160/2016.(II.17.) Főv. Kgy. határozatával jóváhagyott dokumentáció

2016. FEBRUÁR

MEGBÍZÓ: **BUDAPEST FŐVÁROS ÖNKORMÁNYZAT**

SZAKMAI IRÁNYÍTÓ: **BUDAPEST FŐVÁROS FŐPOLGÁRMESTERI HIVATAL**

VÁROSÉPÍTÉSI FŐOSZTÁLY

Finta Sándor, Mártonffy Miklós – főépítész
Maczák Johanna
Mátrai Réka
Havassy Enikő
Garay Márton

SZERZŐK (923/2014. (VI.30.) Főv. Kgy. határozatával jóváhagyott dokumentum)

TELEPÜLÉSFEJLESZTÉS: *BFVT Kft.*

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

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

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

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

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. építészmérnök, MSc. ClimaDesign

Közreműködött:
Kiss Ida
okl. építészmérnök, városenergetikai szakmérnök

TERMÉSZETI KÖRNYEZET: *BFVT Kft.*

Szerzők:
Tatai Zsombor
okl. tájépítészmérnök
K/2 01-5263
Pogány Aurél
okl. kertészmérnök, táj- és kertépítész
TK 01-5060
Niedetzky Andrea
okl. tájépítészmérnök
K/2 01-5152
Zétényi Dávid
okl. tájépítészmérnök

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
Szalay-Konka Norbert
szociológus

SZERZŐK (felülvizsgálat)

TELEPÜLÉSFEJLESZTÉS: *BFVT Kft.*

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

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

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

Közreműködött: Balla Mariann
okl. építészmérnök
Teremy Viktória
okl. építészmérnök

INFRASTRUKTÚRA: *BFVT Kft.*

Szerzők: Pető Zoltán
okl. építőmérnök, közlekedéstervező
K1d-1 01-2321

Horváth Adrienn
okl. építőmérnök

Orosz István
okl. villamosmérnök, mérnök-közgazdász

Becsák Péter
okl. közlekedésmérnök

TERMÉSZETI KÖRNYEZET: *BFVT Kft.*

Szerzők: Tatai Zsombor

okl. tájépítészmérnök
K/2 01-5263

Pogány Aurél

okl. kertészmérnök, táj- és kertépítész
TK 01-5060

Niedetzky Andrea

okl. tájépítészmérnök
K/2 01-5152

Zétényi Dávid

okl. tájépítészmérnök

TÉRINFORMATIKA: *BFVT Kft.*
Pizág Csaba
építőmérnök, térinformatikai szakmérnök

GAZDASÁG: *BFVT Kft.*

Szerzők: Karácsony Krisztián
okl. geográfus

TÁRSADALOMTUDOMÁNY: *BFVT Kft.*

Szerzők: Sz. Mosoni Dóra

okl. geográfus

Bajomi Anna

okl. szociálpolitikus

TARTALOMJEGYZÉK

BEVEZETÉS 5

Városfejlesztés, integrált tervezés / az ITS, mint fejlesztési dokumentum szerepe, célja / Az ITS készítés módszertana és felépítése/ 2015. évi felülvizsgálat háttere

I. HELYZETFELTÁRÓ ÉS ELEMZŐ MUNKARÉSZ 8

I. 1. TELEPÜLÉSHÁLÓZATI ÖSSZEFÜGGÉSEK, TÉRSÉGI KAPCSOLATOK 8

Nemzetközi szerep és kapcsolatok / Országos szerepkör és kapcsolati rendszer / Budapest várostérsége / Budapest mint település / SWOT / Fejlesztési kihívások

I. 2. FEJLESZTÉSI ÉS RENDEZÉSI KÖRNYEZET, ILLESZKEDÉS 13

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. 3. BUDAPEST TÁRSADALMA 20

Demográfiai jellemzők / Képzettség, foglalkoztatottság, jövedelmi viszonyok, életminőség / Háztartások számának, összetételének változása / Népesség egészségi állapota / Térbeli-társadalmi rétegződés, konfliktusok, érdekviszonyok, krízisterületek / Identitást erősítő tényezők / SWOT / Fejlesztési kihívások

I. 4. BUDAPEST HUMÁN INFRASTRUKTÚRÁJA 31

Egészségügy / Gondozás / Oktatás / Kultúra / Sport / Lakáshelyzet / SWOT / Fejlesztési kihívások

I. 5. ESÉLYEGYENLŐSÉG BIZTOSÍTÁSA 40

Mélyszegénységben élők és veszélyeztettek / Hátrányos helyzetű, intézményi nevelésből kikerülő fiatalok / Roma népesség / Nők / Idős és idősödő városlakók / Fogyatékos, tartósan egészségkárosodott emberek / SWOT / Fejlesztési kihívások / Célcsoport alapú beavatkozási irányok

I. 6. BUDAPEST GAZDASÁGA 46

Budapest gazdasági súlya, szerepköre / Gazdasági ágazatok, jellemzőik / A gazdasági szervezetek jellemzői, fontosabb beruházásai / A gazdasági versenyképességet befolyásoló tényezők / Ingatlanpiaci viszonyok / SWOT / Fejlesztési kihívások

I. 7. AZ ÖNKORMÁNYZAT GAZDÁLKODÁSA, A TELEPÜLÉSFEJLESZTÉS ESZKÖZ- ÉS INTÉZMÉNYRENDSZERE 59

Költségvetés, gazdasági program / Az önkormányzat településfejlesztési ás helyi gazdaságfejlesztési tevékenysége, intézményrendszere / Vagyongazdálkodás / Lakásgazdálkodás / Energiagazdálkodás / SWOT / Fejlesztési kihívások

I. 8. TÁJI, TERMÉSZETI ADOTTSÁGOK ÉS ZÖLDFELÜLETI RENDSZER 72

Természeti adottságok, tájhasználat / Védett, védendő táji-, természeti értékek, területek / A zöldfelületi rendszer elemei / A zöldfelületi ellátottság / SWOT / Fejlesztési kihívások

I. 9. ÉPÍTETT KÖRNYEZET 76

Városszerkezeti sajátosságok / Területfelhasználás jellemzői / SWOT / Fejlesztési kihívások

I. 10. BUDAPEST ÉPÍTETT ÉRTÉKEI 82

Az épített értékek elhelyezkedése / A területi védelem elemei / A helyi védelem elemei / Az épített értékek konfliktusai, problémái / SWOT / Fejlesztési kihívások

I. 11. KÖZLEKEDÉS 90

Közlekedés-hálózati kapcsolatok / Közúti közlekedés rendszere / Városi közösségi közlekedés / Kerékpáros és gyalogos közlekedés / Parkolás / SWOT / Fejlesztési kihívások

I. 12. KÖZMŰVEK 103

Víziközművek / Energia / Megújuló energiaforrások alkalmazása, a környezettudatos energiagazdálkodás lehetősége / Elektronikus hírközlés – ellátás, kiépítettség alakulása, nemzetközi összehasonlítás / SWOT / Fejlesztési kihívások

I. 13. KÖRNYEZETVÉDELEM 113

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

II. HELYZETÉRTÉKELŐ MUNKARÉSZ

II. 1. A HELYZETELEMZÉS EREDMÉNYEINEK ÉRTÉKELÉSE, SZINTÉZIS 123

Összefüggések vizsgálata / Problématérképek / A közelmúltra is érvényes, stratégia szempontjából is meghatározó folyamatok, tendenciák összegzése / Legfontosabb fejlesztési kihívások

II. 2. ELTÉRŐ JELLEMZŐKKEL RENDELKEZŐ TELEPÜLÉSRÉSZEK 151

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

RÖVIDÍTÉSEK JEGYZÉKE

BEVEZETÉS

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 közbenső 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.* Érvel 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 iránymutatásaival összhangban készült.

BUDAPEST INTEGRÁLT VÁROSFEJLESZTÉSI STRATÉGIÁJA (2008)

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

A stratégia a reális megvalósíthatóságot fontos szempontként definiálta, azonban a 2008-at követő, elsősorban 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 indokolta 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 kapcsolódott az Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Koncepció (OFTK) elkészítéséhez, illetve a 2014-2020-as programozási időszakra irányuló operatív programok tervezéséhez. **Budapest területfejlesztési koncepciója és területfejlesztési programja a város egészére vonatkozó koordináló terv.** 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 lényegében ugyanazon közigazgatási szintre készülő Integrált Településfejlesztési Stratégia **a városvezetés stratégiájának tekinthető, a fővárosi önkormányzat által előkészítendő, koordinálandó, megvalósítandó fejlesztéseket, projekteket helyezve a középpontba.** A két dokumentum ily módon teljes mértékben összhangban van egymással, s kiegészítik egymást.

Az ITS meghatározza azokat a stratégiai fontosságú fejlesztési 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. Az eredményorientált végrehajtás valamint Budapest lakosságának, kerületi önkormányzatainak, városfejlesztésben résztvevő szereplőinek tájékoztatása érdekében az ITS a fejlesztési célok mellett a következő 7-8 évben megvalósítani tervezett stratégiai projekteket is ismerteti. Ezek jellemzően azok a projektek, amelyek Budapest Főváros Önkormányzatának szerepvállalásával valósulnak meg, valamint meghaladják a csak helyi szinten menedzselhető projektek szintjét.

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

A vizsgálati munkarész célja a város társadalmi, környezeti és gazdasági folyamatainak bemutatása, az adatok összegyűjtés, értékelése, mely a középtávú stratégia kialakításának alapját jelenti. Az ITS céljai összhangban állnak a hosszú távú városfejlesztési koncepció céljaival.

A megvalósítást biztosító beavatkozások beazonosításánál az Mötv-ben meghatározott feladatok mellett a hazai és uniós fejlesztési környezet figyelembe vétele kap hangsúlyt.

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

ITS FELÜLVIZSGÁLAT 2015

2014. június 30-án a Fővárosi Közgyűlés a 923/2014. (VI. 30.) Főv. Kgy. határozatával jóváhagyta Budapest Integrált Településfejlesztési Stratégiáját (Budapest ITS 2020). Az ITS a fővárosi ágazati tervezéssel együttműködve, széleskörű szakmai egyeztetések mellett történt, ugyanakkor megelőzve számos fontos, a stratégia megvalósítását befolyásoló tervezési folyamatot. Az ITS felülvizsgálatát indokoló körülmények és a felülvizsgálat tartalma a következő:

- Az ágazati operatív programok, valamint a Versenyképes Közép-Magyarország Operatív Program elfogadása – az OP-k az uniós forrásfelhasználás kereteit, feltételeit határozzák meg, s alapvetően befolyásolják az ITS-ben tervezett projektek megvalósíthatóságát, ütemezését.
- A kerületi integrált településfejlesztési stratégiák elkészítése – a 314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet szerinti tematikával a kerület többsége 2015-ben felülvizsgálta középtávú fejlesztési elképzeléseit. Ennek figyelembe vételével történt meg a fővárosi akcióterületek felülvizsgálata.
- Budapest területén a kormány számos, jelentős volumenű projekt megvalósítását tervezi középtávon. A projektek egy részénél a tartalom, költségvetés és ütemezés módosult, más részük 2014 óta

került azonosításra. A fővárosi akcióterületek felülvizsgálata a legfrissebb információkat, vonatkozó kormányhatározatokat figyelembe véve készült.

- A Fővárosi Közgyűlés döntött arról, hogy a Magyar Olimpiai Bizottsággal közösen, a 2024. évi XXIII. Nyári Olimpiai és XVII. Paralimpiai Játékok megrendezésének jogára pályázik, és a rendezési jog elnyerése érdekében együttműködési megállapodást köt a Magyar Állammal és a Magyar Olimpiai Bizottsággal. Az olimpiai főhelyszín figyelembevételével bővült az akcióterületek köre az ITS-ben.
- 314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet új 10. és 11. sz. melléklete meghatározza a szegregátumok és veszélyeztetett területek lehatárolását, ennek beépítését az ITS-be. A kerületi antiszegregációs tervek és a fővárosi antiszegregációs tervekben szereplő intézkedések és szándékok összehangolása megtörtént fővárosi szerepvállalás felülvizsgálatával.
- A Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX. törvény 24. § alapján a főváros egységes településpolitikájának biztosítása érdekében, a közgyűlésnek megalakulását követő egy éven belül dönteni kell a fővárosnak, legalább az adott ciklusra vonatkozó településfejlesztési stratégiájáról.

A 2014-ben elfogadott ITS felülvizsgálata során aktualizálásra kerültek a megalapozó munkarész fejezetei. A helyzetértékelő fejezet elején összefoglaló található a legfontosabb változásokról ágazatonként.

A stratégiai fejezetek felülvizsgálatakor elsősorban a projektlisták, akcióterületek, illetve a stratégia végrehajtásának szervezeti háttere kapott nagy figyelmet, a stratégiai célok rendszere továbbra is érvényes.

I. 1. TELEPÜLÉSHÁLÓZATI ÖSSZEFÜGGÉSEK, TÉRSÉGI KAPCSOLATOK

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

- 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 és a kerületek kapcsolatának vizsgálata.

NEMZETKÖZI SZEREP ÉS KAPCSOLATOK

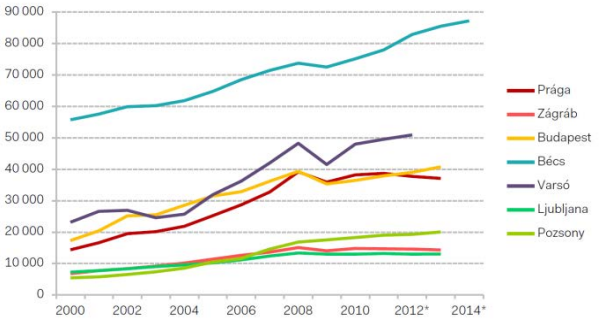
Budapest az európai városhálózat tagjaként 1,75 millió fős lakosságával európai viszonylatban is a jelentősebb városok közé tartozik, ezen kívül a kontinens egy minden irányból jól átjárható metszéspontjában helyezkedik el. Földrajzi helyzete egyedülálló adottságokat hordoz, **Budapest valódi csomóponti pozícióban van**. A transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztési elemei, a Budapesten kereszteződő IV., V. és VII. közlekedési folyosók mellett kontinentális 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 déli régiók (Balkán) irányába ellátási funkciókat koncentráló kapuváros pozíció megszerzését jelölte meg, mint stratégiai célt, ugyanakkor érdemben ezt a szerepkört nem sikerült erősíteni. Budapest pozicionálásában fontos szerepet játszik a Duna, mely az egyik legfontosabb térszervező erő európai léptékben.

A földrajzi elhelyezkedésből adódó előnyök leginkább várostérségi szemlélettel érvényesíthetők, együttműködve Pest megye településeivel és a fővárosból is jól megközelíthető középvárosokkal. A tranzitforgalom mellett a megállító, hozzáadott értéket előállító gazdasági funkciók erősítése a cél a közlekedés-földrajzi szempontból erre alkalmas térségekben.

Budapest határokon átnyúló hatása leginkább Közép- és Kelet-Szlovákia területén, Kárpátalján, Erdély nyugati vidékein, Vajdaságban és Horvátország északkeleti területein érvényesül.

A főváros helyzeti potenciálját az értékes települési-táji környezet, a nemzetközi mércével mérve is jelentős, magas színvonalú kulturális és tudományos élet és az itt koncentrálódó természettudományos kutatás-fejlesztés adja. Tekintettel Budapest adottságaira és fejlesztési tapasztalataira, makroregionális léptékben pozícióját leginkább a kulturális és kreatív gazdaság, valamit a húzóágazatok – egészségipar, IKT – területén erősítheti. Budapest nemzetközi üzleti megítélése az elmúlt évekhez képest javult, de nem független az ország egészének megítélésétől, az üzleti környezet kiszámíthatóságát befolyásoló intézkedésektől.

Annak ellenére, hogy az egy főre jutó gazdasági teljesítmény tekintetében Budapest országos viszonylatban kiemelkedik, a környező országok fővárosi régióival összehasonlítva az elmúlt években gyengébb teljesítményt ért el. Budapest gazdasága a 2000-es évek második felétől kezdődő stagnálást és visszaesést követően az elmúlt években az országgal együtt ismét növekedésnek indult, csökkentve kialakult lemaradását a környező országok fővárosaitól.

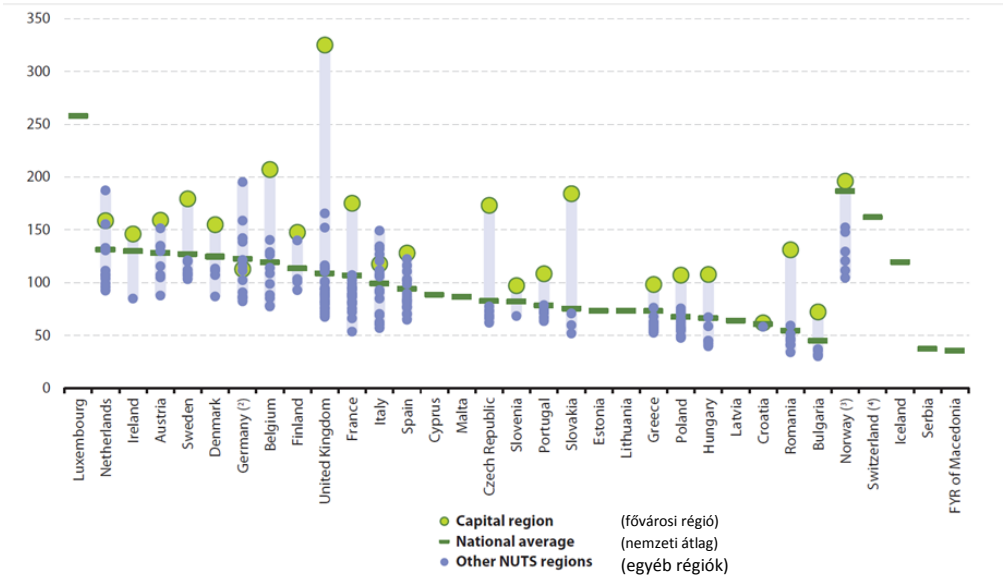


1. ábra: GDP (Euro/fő) forrás: Eurostat / Budapest Gazdaságélénkítési és Munkahelyteremtési Stratégiája 2015-2021

A budapesti gazdaság számos ponton kötődik a nemzetközi termék és munkapiacokhoz, ezért a város gazdasági teljesítménye szempontjából sarkalatos kérdés a világgazdaság teljesítményének várható alakulása.

Az Európai Unió 2015 tavaszán megjelent gazdasági prognózisa szerint az unió egésze szempontjából a GDP lassú növekedésének számos, többnyire rövidtávon érvényesülő okai voltak, mely ma még bizonytalanná teszi a fenntartható növekedési pályára állást. Ez utóbbi érdekében három – a magyar fejlesztéspolitikát is érintő – irány támogatott:

- a közszféra kiadásait a gazdasági növekedést támogató befektetések irányába kell orientálni,
- olyan strukturális reformokat kell végrehajtani a szolgáltatások, a munkaerő és a termékek vonatkozásában, amely növeli a termelékenységet és előmozdítja a beruházásokat,
- felelős költségvetési tervezést kell a tagállamoknak folytatni.



2. ábra: Területi egyenlőtlenségek – vásárlóerő paritáson számolt egy főre jutó GDP NUTS 2 (regionális) szinten – EU – 28 átlag = 100%; 2013; Forrás: Eurostat regionális évkönyv, 2015

ORSZÁGOS SZEREPKÖR ÉS KAPCSOLATI RENDSZER

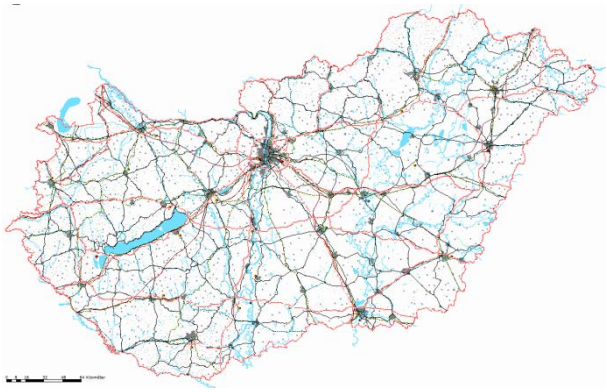
Budapest Magyarország fővárosaként fontos államigazgatási, illetve közigazgatási szerepet is betölt a településhálózat hierarchikus rendszerében, ennek következtében az államigazgatás intézményrendszerének infrastrukturális fejlesztései is itt koncentrálódnak. Ezek a projektek a Főváros számára is fontos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

Budapest kiemelkedő adottságokkal bíró, 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 koncentrálódó kutatás-fejlesztés adja.

A főváros népessége az ország egészének majdnem egyötödét jelenti (1,75 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 38 százaléka származik Budapestről, míg az egy főre jutó GDP az országos átlag 213 százaléka (2013-es adat).

Az ország sugaras szerkezetű gyorsforgalmi és főút hálózata, valamint **Budapest centrális területi elhelyezkedése igen előnyös az országos kapcsolatok biztosításának szempontjából**.



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

Jelenleg az ország összes, hosszabb szakaszon kiépített gyorsforgalmi úthálózati eleme érinti Budapestet, a körirányú elemek hiányában azonban ez jelentős átmenő forgalmat is generál.

Az országos közlekedésfejlesztési elképzelések – elsősorban 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 megcélozva** (mely természetes módon 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 négy vasúti Duna-hídból kettő itt található. A vasúti közlekedés infrastruktúrájának jelentős része ugyanakkor műszakilag leromlott állapotú.

A vasúti közlekedés esetében – bár kisebb jelentőséggel, mint a közúti közlekedés terén – szintén megjelenik a körirányú kapcsolatok fejlesztésének szükségessége (V0).

A Duna az országos közlekedésben nem jut érdemben szerephez, menetrendszerű személyhajó közlekedés nem létezik, az országon belüli áruszállítás elenyésző. 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.

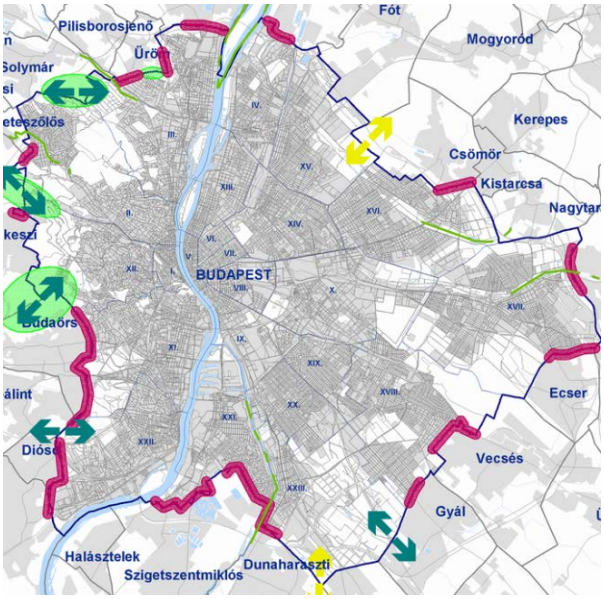
Budapest Magyarország egyetlen városa, amely körül európai léptékben is jelentős nagyvárosi agglomeráció alakult ki. A főváros növekvő és erősödő agglomerációja tovább erősíti országon belüli jelentőségét, közvetítő „kapuváros” és „híd” szerepét.

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 km^2, 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.

Budapest és agglomerációja között számos, évtizedek óta fennálló 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.



Budapest és az agglomeráció összeépült területei

Ökológiai hálózati kapcsolat erdőterületen

Ökológiai hálózat kapcsolat

Kapcsolat mezőgazdasági területen

Vízfolyás menti kapcsolat

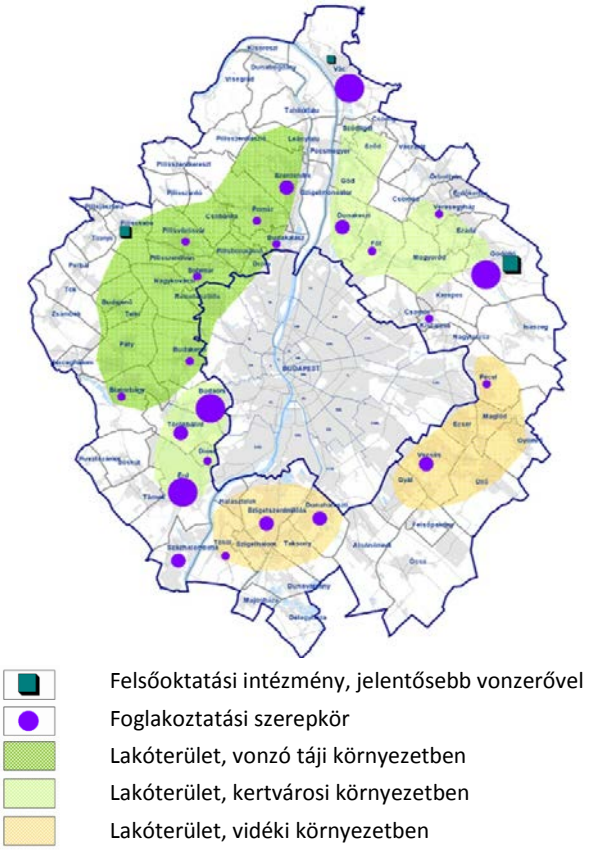
4. ábra Budapest és agglomerációjának ökológiai kapcsolatai

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 naponta, amelynek kétharmada személygépjárművel történik.

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.** E térség közigazgatásilag ugyan tagolt, de funkcionális szempontból a társadalmi-, gazdasági- és környezeti folyamatok intenzív kölcsönhatásának tere. A funkcionális várostérség túlnyúlik a megye határain, és integrálja a budapesti gazdasági térhez kapcsolódó középvárosokat is (Tatabánya, Székesfehérvár, Dunaújváros, Kecskemét, Szolnok, Hatvan-Gyöngyös).

Budapest nemzetközi versenyképességének növelése és az országon, régión belüli kiegyensúlyozottabb társadalmi-gazdasági térszerkezet irányába történő elmozdulás egyaránt megkívánja, hogy Budapest mellett a várostérség gazdasága is fejlődjön. A 2013-as adatok szerint míg Budapesten az egy főre jutó GDP az országos átlag 213%-a, addig ez az érték Pest megye esetében mindössze 83%. Pest megye a 2014-2020-as uniós költségvetési időszakban – Budapesthez hasonlóan, a Közép-magyarországi régió részeként – viszonylag szűkös forráskerettel számolhat, a konvergencia régiókhoz mérve a gazdaságfejlesztésre allokált források a korábbi

(2007-2013) ciklusnál sokkal szerényebbek. A megyei területfejlesztés legnagyobb kihívása, hogy miként tudja a jelentős kistérségi különbségek csökkentésével párhuzamosan a húzóágazatok és a KKV szektor megerősítését szolgáló fejlesztéseket egyaránt támogatni.



5. ábra Pest megye funkcionális-térszerkezeti sajátosságai

Budapest térségi kapcsolatai a domináns közúti és vasúti közlekedésben hálózati szempontból kedvezőek, a közutak azonban a forgalmi szempontokat tekintve túlterheltek. A szükséges P+R kapacitások az eszközváltó pontokon csak részben épültek ki. A vasúti pályák és szolgáltatások korszerűsítése szinte folyamatos, de még így is jelentős fejlesztési igény jelentkezik a következő 7-10 évben.

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, amelyek képessé teszik az agglomerációs 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-tól 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 2014-ben megváltozott fővárosi önkormányzati választási rendszer alapján a Fővárosi Közgyűlésnek a főpolgármester mellett a 23 kerületi polgármester is tagja, ennek következtében a Közgyűlésben a kerületekkel való együttműködés intézményi szinten is megerősödött.

A budapesti várostérség harmonikus fejleszthetősége érdekében a sokszereplős térben a városfejlesztési beavatkozások koordinálására, irányítására meg kell teremteni a megfelelő eszközrendszert, különösen a Kormánnyal és Pest megyével történő hatékonyabb együttműködés érdekében.

SWOT

ERŐSSÉGEK	GYENGESÉGEK
▪ Budapest egyedi történelmi és építészeti örökséggel rendelkező főváros, Közép-Európa egyik legnagyobb népességszámú várostérsége ▪ Különleges földrajzi fekvés, eltérő tájak és különböző kultúrák határán, történeti központi szerepkörök; ▪ Jelentős fogyasztói piac, munkaerő: Budapesten és várostérségében él Magyarország népességének negyede; ▪ Országon belül stabil és erősödő szerepkör, jelentős gazdasági pozíció: Budapesten és várostérségében állítják elő az ország bruttó nemzeti jövedelmének közel 50%-át; ▪ Hálózati szempontból kedvező közlekedési kapcsolatok.	▪ 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 csak részben 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**
▪ Földrajzi elhelyezkedésből adódó helyzeti potenciál megfelelő kihasználása gazdasági értelemben; ▪ Fejlődő pozitív Budapest imázs	▪ 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

- Nemzetközi szinten gazdasági, turisztikai, kulturális pozíció, makroregionális szerepek erősítése;
- Budapest várostérség pozitív nemzetközi megítélésének erősítése (városmarketing, Budapest márka);
- A várostérség szereplőivel történő intenzívebb együttműködés, problémák közös megoldása, fejlesztési potenciál közös kiaknázása, érdekek harmonizálása a versengés helyett.

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 területfejlesztési koncepciója, valamint
- Budapest 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 kihívások**kal kell, hogy szembenézzen:

- az Európai Uniós csatlakozással az európai térben, az európai városokkal együttműködve, azokkal versenyezve, a számára és Magyarország számára legelőnyösebb szerepköreit 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 mikroklímában tapasztalható változások egyértelműen az ember tevékenységéhez kapcsolhatók;
- Budapest népességének összetételét kedvezőtlenül befolyásolja a visszafordíthatatlan elöregedés, amely a jövőben növekvő eltartási terhet jelent a társadalom egésze számára.

A 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 célokénál 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) és Területfejlesztési Program (PMTP)

Pest megye Területfejlesztési Koncepciója három átfogó célt határozott meg:

- a gazdaság dinamizálása,
- a társadalmi megújulás,
- a térszerkezet fejlesztése és kiegyensúlyozása.

Az átfogó célok megvalósításához 4-4 stratégiai célt rendel a célrendszer. A rendelkezésre álló finanszírozási lehetőségeket is figyelembe véve középtávon 7 prioritást[i] határozott meg a megye, melyek a következők:

- I. Pest megye több lábon álló gazdaságának dinamizálása;
- II. Pest megye fejlődésben lemaradó térségeinek komplex fejlesztése (CLLD);
- III. Közlekedésfejlesztés Pest megye nemzetközi, regionális és térségi kapcsolatainak javítása érdekében;
- IV. Települési infrastruktúrafejlesztés az élhetőbb, fenntarthatóbb lakókörnyezetért;
- V. Fenntartható, hatékonyan működő, a klímaváltozáshoz alkalmazkodó épített és természeti környezet kialakítása;
- VI. Társadalmi innováció, megújulás, a társadalmi befogadás előmozdítása és a szegénység elleni küzdelem;
- VII. Testben és lélekben egészséges Pest megye;
- VIII. Integrált Területi Beruházások Pest megyében.

A tervezett intézkedéseken belül a hangsúly a gazdaság dinamizálásán van, melynek keretében a Ferihegyi Gazdasági Övezet fejlesztése integrált területi programként külön is megjelenik.

Budapest területfejlesztési koncepciója (BTFK) és területfejlesztési programja (FŐTEP)

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 területfejlesztési koncepció javaslata megfogalmazza a térség 2030-ra elérni kívánt jövőképét, térstruktúráját, valamint a 2020-ra szóló átfogó és stratégiai célokban előirányzott célállapotot.

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.

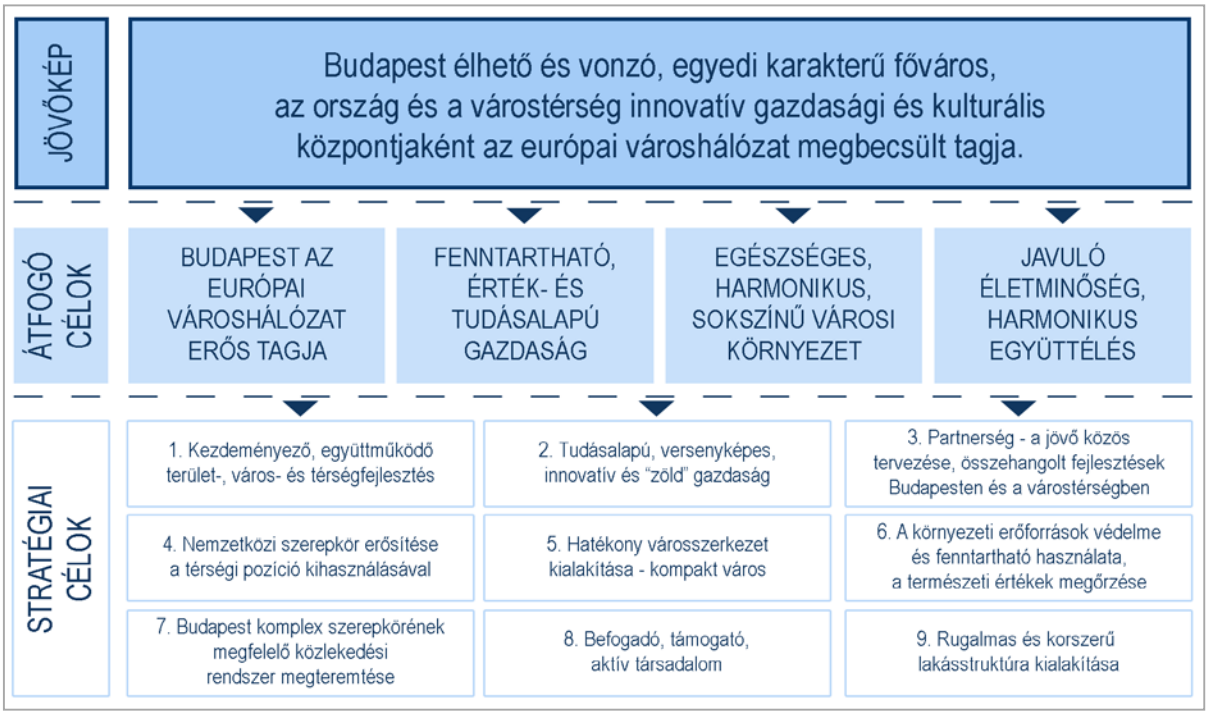
Az átfogó célok Budapest meglévő értékeire és sokszínűségére alapoznak, meghatározva azokat az irányokat, melyek az integrált fejlesztési elvek érvényesülése mellett Budapest jövőjének fejlesztési alapjait képezik. Budapest sajátosságai alapján a fejlesztés átfogó céljai az alábbiak:

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

A koncepció mellett 2015-ben a Fővárosi Közgyűlés elfogadta Budapest területfejlesztési programját (stratégia és operatív program), mely a főváros területén középtávon megvalósítani kívánt prioritásokat és intézkedéseket tartalmazza. A prioritások a következők:

- Gazdaságfejlesztés a versenyképes, innovatív és „zöld” Budapestért;
- Településfejlesztési beavatkozások a hatékony városszerkezetért;
- Környezeti fejlesztések Budapest fenntartható fejlődéséért;
- Közlekedés-fejlesztés Budapest komplex szerepkörének szolgálatában;
- Társadalmi beavatkozások a befogadó, támogató és aktív Budapestért.

Budapest területfejlesztési koncepciójának célrendszere:



6. ábra: Budapest Területfejlesztési koncepciójának célrendszere

Integrált Területi Program (ITP) – 2.2. változat[ii]

A 2014-2020 programozási időszakban az egyes európai uniós alapokból származó támogatások felhasználási rendjéről szóló 272/2014. (XI. 5.) Korm. rendelet (Rendelet) 19. §-a a területi szereplők feladatává teszi az integrált területi program (ITP) összeállítását. A Rendelet 3. §-ának 63. pontja nevesíti a fővárost, mint területi szereplőt.

A Versenyképes Közép-magyarországi Operatív Program (VEKOP) három prioritástengely esetében biztosít lehetőséget arra, hogy a területi szereplők igényei nagyobb szerepet kaphassanak. Ennek megvalósítását szolgálja az ún. területi kiválasztási rendszer (TKR) eljárásrend, mely lehetővé teszi, hogy a területi szereplő közreműködjön az intézkedések tartalmának kialakításában, a beérkező támogatási kérelmek elbírálásában, illetve nyomonkövesse a támogatott projektek végrehajtását.

Az ITP a tervezési fázis eszköze, amellyel Budapest Főváros Önkormányzata meghatározza és a készülő felhívásokban érvényesítheti fejlesztési szempontjait, prioritásait. Az ITP-k legitimitását erősíti, hogy azokat a Nemzeti Fejlesztési Kormánybizottság elfogadta. A TKR hatálya alá tartozó VEKOP intézkedések közül három érinti a főváros területét, ezek a következők:

A 2014–2020 közötti programozási időszakban a Versenyképes Közép-Magyarország Operatív Program tervezésének egyes szempontjairól, valamint az operatív program területi és ágazati tervezési jogkörbe utalt forrásainak megoszlásáról szóló 1707/2014. (XII. 3.) számú Korm. határozat a VEKOP keretének 7,61%-a esetében biztosít tervezési feladatokat Budapest Főváros Önkormányzata számára. A Nemzetgazdasági Minisztérium számítása alapján ez 21,861 Mrd forintos keretösszeget jelent hét évre.

Budapest Főváros Önkormányzata a tervezési jogkörébe utalt indikatív források tervezése során bevonta az érintett kerületi önkormányzatokat, és több körben felmérte a három tématerületen jelentkező fejlesztési igényeket.

A felmérések igazolták, hogy a rendelkezésre álló forráskereteket többszörösen meghaladó igények jelentkeznek mindhárom területen

Intézkedés	**ITP-ben javasolt keretösszeg**
5.3. Fenntartható multimodális mobilitás elősegítése	8,39 milliárd Ft
6.1. Kisgyermeket nevelő szülők munkavállalási aktivitásának növelése	2,017 milliárd Ft
6.2. A leromlott településrészeken élő hátrányos helyzetű lakosság életkörülményeinek javítása, társadalmi és fizikai rehabilitációja	11, 455milliárd Ft
Összesen	**21,861 milliárd Ft**

1. táblázat: Integrált Területi Program (ITP) – 2.2. változat, Forrás: 1343/2015. (IX. 30.) Főv. Kgy.

A TERÜLETRENDEZÉSI TERVEKKEL VALÓ ÖSSZEFÜGGÉSEK VIZSGÁLATA

Budapestet érintő területrendezési tervek:

- az 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.

7. ábra: 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 elfogadásukat követően az alacsonyabb szintű területrendezési terveken, valamint a településrendezési eszközökön 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 ötévenként 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, ami 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

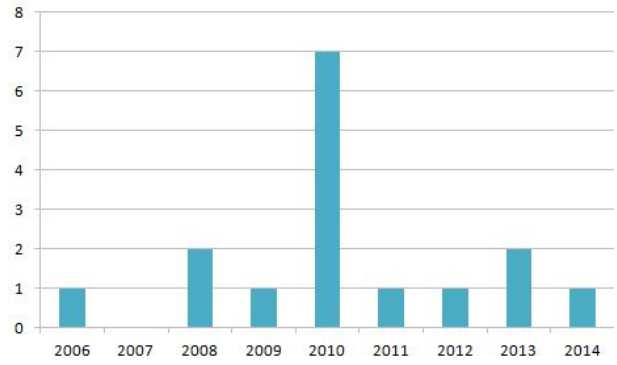
A Fővárosi Közgyűlés 767/2013. (IV. 24.) sz. határozatával fogadta el új városfejlesztési koncepcióját ***Budapest 2030 Hosszú Távú Városfejlesztési Koncepció*** címmel. A koncepció jövőképe és átfogó céljai a stratégia alapját képezik, ezért ezek ismertetése a II. stratégiai munkarészben szerepel.

Hatályos településfejlesztési és településrendezési szerződések

A településfejlesztési szerződések története a fővárosban 2006-ig nyúlik vissza, amikor egy jelentős fejlesztési terv kapcsán 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 (db / év)

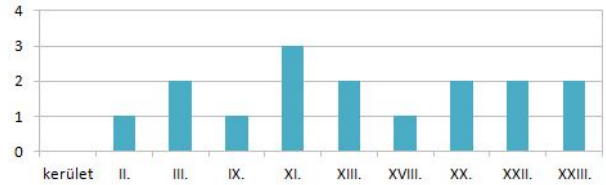


8. ábra: TRSZ-ek, melyben Budapest Főváros Önkormányzata szerződő fél. Forrás: Budapest Főváros Önkormányzata

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 találhatóak, 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 (db)



9. ábra: TRSZ-ek, amelyben Budapest Főváros Önkormányzata a szerződő fél. Forrás: Budapest Főváros Önkormányzata

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 funkciós 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 vállalások 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 vállalásokat.

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).

Kerületi integrált településfejlesztési stratégiák

A Belügyminisztérium 2014-ben uniós forrást különített el a fővárosi kerületek ITS-einek elkészítésére. Ennek eredményeként összesen 15 fővárosi kerületben készült új ITS, melyek helyi képviselőtestület általi elfogadására 2015 őszén került sor. A projektben részt vevő kerületek (I., IV., VI., VII., VIII., IX., X., XI., XII., XIV., XVII., XXVIII., XX., XXI. és XXIII. kerületek) mellett új ITS készült (vagy készítése folyamatban van) a II., III., XIX. és XXII. kerületekben. Az V. és XIII. kerület 2013-ban felülvizsgálta korábbi IVS-ét, a XV. kerület a közeljövőben tervezi a 314/2012. (XI. 8.) sz. Korm. rendeletnek megfelelő ITS elkészíttetését.

HATÁLYOS TELEPÜLÉSRENDEZÉSI DÖNTÉSEK BEMUTATÁSA

Az Étv. 14/A. § (2) bekezdés határozza meg az új fővárosi településrendezési eszközöket. Ezek

- a fővárosi településszerkezeti terv – Budapest főváros településszerkezeti terve (TSZT) és
- a fővárosi rendezési szabályzat (FRSZ).

Az Étv. 2. § alapján a településszerkezeti terv „a településfejlesztési koncepcióban foglalt célok megvalósítását biztosító, a település szerkezetét, a területfelhasználást és a műszaki infrastruktúra-hálózatok elrendezését meghatározó terv”. A településszerkezeti terv hosszú távra szóló terv, mely 10 évet meghaladó időtávlatra készül.

A fővárosi rendezési szabályzat pedig „a fővárosban a településrendezés és az építés összehangolt rendjének biztosítása érdekében az országos településrendezési és építési követelményeknek, valamint a főváros településszerkezeti tervének megfelelően a területfelhasználási egységek beépítési sűrűségét, meghatározott területek beépítési magasságát, a fővárosi infrastruktúra területbiztosítását megállapító fővárosi önkormányzati rendelet, amely telekalakítási és építésjogi szabályozási elemeket nem tartalmaz”.

A kerületi építési szabályzat (KÉSZ) a „fővárosi kerületben az építés rendjét a helyi sajátosságoknak megfelelően megállapító és biztosító önkormányzati rendelet”, amelya fővárosi településszerkezeti terv és a fővárosi rendezési szabályzatban lefektetett paraméterek alapján készül.

Budapest új településszerkezeti terve és rendezési szabályzata a főváros teljes közigazgatási területére készült. A TSZT az 50/2015. (I. 28.) Főv. Kgy. határozattal, az FRSZ az 5/2015. (II. 16.) Főv. Kgy. rendelettel került elfogadásra.

Budapest településszerkezeti tervének biztosítania kell a települést alkotó kerületek közös értékeinek megőrzését, a kerületi önkormányzatok érdekeinek összehangolását, a város egységes szemléletű, de területileg differenciált fejlesztését annak érdekében, hogy Budapest ne 23 kerület halmaza, hanem egy város legyen.

A TSZT által megfogalmazottakat általános, jellemzően szerkezeti típusú, és a területfelhasználással összefüggő témakörökben a TSZT leírása, az Étv. szerint meghatározandó paramétereket a fővárosi rendezési szabályzat közvetíti a kerületi szabályozás felé a kerületi szintű előírások kidolgozásához.

A TSZT Budapest területén meghatározza a (tervezett) területfelhasználási egységeket a beépítésre szánt és a beépítésére nem szánt területeken egyaránt. A szerkezeti terv tervlapjain és leírásában számos, a kerületi terveszközben rugalmasan kezelhető elemet is tartalmaz. Ezek részben a területfelhasználás leírásának figyelembevétele során érvényesülnek, részben az FRSZ tartalmaz ezekre vonatkozó rendelkezéseket, paramétereket.

Az Étv. szerint az FRSZ egyik kiemelt feladata a területfelhasználási egységek beépítési sűrűségének meghatározása. Az FRSZ szerint a beépítési sűrűség kétféle értékre tagolódik annak érdekében, hogy a területhasználat kiszolgálásához szükséges parkolási infrastruktúra épületen belüli biztosítása támogatott legyen. A ’bsá’ jelű általános sűrűségi érték az általánosan elhelyezhető funkciók számára, a ’bsp’ jelű parkolási sűrűségi érték viszont kizárólag az épületen belüli parkolás céljára vehető igénybe.

A TSZT meghatározza a város belső tartalékterületeit és a jelentős mennyiségi fejlesztési potenciállal rendelkező területeket (jelentős változással érintett területek). Ezek a területek jelenleg részben használaton kívüliek, részben alulhasznosítottak. A változással érintett területek egy részén a megfelelő ütemezés érdekében a TSZT meghatározza a terület igénybevételéhez szükséges külső infrastruktúrát, azaz az infrastruktúra függvényében ütemezetten igénybe vehető, változással érintett területeket.

SWOT

ERŐSSÉGEK	GYENGESÉGEK
▪ Megújuló tervezési környezet (országos, térségi és helyi szinten egyaránt); ▪ Meginduló együttműködés Pest megyével a területfejlesztési tervek koordinálásában; ▪ Erősödő szerep a területfejlesztésben.	▪ Területfejlesztés szempontjából a várostérség Pest megye határát meghaladó vonatkozásaiban az egyeztetések gyengék, esetlegesek; ▪ Gyengülő fővárosi szerep a területrendezésben.
LEHETŐSÉGEK	**VESZÉLYEK**
▪ Folyamatban lévő operatív fejlesztési tervek és területrendezési tervek: Budapesten belüli és várostérségi érdekek hatékonyabb egyeztetése, elmélyülő partnerség.	-

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] A prioritások (prioritástengelyek) kialakításának a célja, hogy a mindig korlátos források figyelembe vétele mellett meghatározza a legfontosabb beavatkozási területeket, azaz,hogy az adott térség, város mire akarja a fejlesztési forrásait felhasználni. A prioritások meghatározása segít a célokat konkrét eszközökké formálni, így átmenetet képezve a célok és a forrásfelhasználás eszközei között.

[ii] 1343/2015. (IX. 30.) Főv. Kgy. határozatával jóváhagyott dokumentáció

I. 3. BUDAPEST TÁRSADALMA

DEMOGRÁFIAI JELLEMZŐK

A 2011. évi népszámlálás szerint az ország népessége 9 millió 937 ezer 628 fő volt, ami a 2001-es adathoz viszonyítva 261 ezer fővel (kb. Vas megye népessége) kevesebb. 2015-re ez a csökkenés már több mint 340 ezer fő. A csökkenés nagyobb arányban természetes fogyásból ered, melynek mindössze egyharmadát tudta ellensúlyozni a nemzetközi bevándorlás. Budapest aránya 2015-ben az ország népességéből 17,8%, az évi átlagos 1-3 tized ponttal történő növekedés jól jelzi, hogy az országon belül a főváros népességvonzó szerepe felerősödött, a munkalehetőségek reményében a vidékről való beköltözés erősödött a válság óta. A Közép-magyarországi régió népessége 2003 óta folyamatosan nő. 2001 óta több mint 150 ezer fővel nőtt a régió lakóinak száma, 2014-2015 között mintegy 18 ezer fővel. Így a régió az ország népességének ma már 30,27%-át tömöríti.

A főváros népessége 1981 óta fogy, 2008 óta azonban újra lassú gyarapodás figyelhető meg: évente mintegy 0,5-0,7%. Budapest lakónépessége 2014-ben 1 744 ezer fő volt, 2015 közepén pedig 1 757 ezer fő.

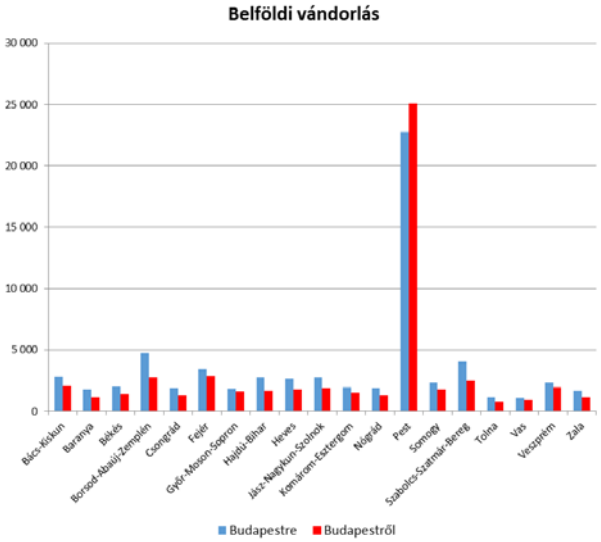
2001 és 2014 között az egyes kerületek lakónépessége nagyon eltérően változott: a belső városmagon belül csökkent a népesség, míg a külső kerületek közül a XI. és a XIII. kerületé nőtt a legnagyobb mértékben.

A népességszám gyarapodása - elsősorban az országon belüli - bevándorlási többletből adódott, a születések és a halálozások egyenlege továbbra is népességfogyást eredményezett (a természetes fogyás mértéke az utóbbi két évben – 2013: 5303 fő; 2014: 4719 fő; 2015 első félév: 3535 fő). A szuburbánus kitelepülés 2007-ben megfordult – 2013-ban mintegy tízezer fő volt a főváros belső vándorlásból származó többlete – ami nemcsak közvetlenül növeli a lakosság számát, hanem közvetve fiatalító hatással is van a lakosság életkori összetételére.

10. ábra: A főváros vándorlási egyenlegének változása (állandó és ideiglenes vándorlások összesen) Forrás: KSH

A 2011. évi népszámláláskor mintegy 137 ezer főt számoltak össze, akik 2001 és 2011 között Budapestről az agglomerációba költöztek, és 47 ezer főt, akik az agglomerációból költöztek a fővárosba. A költözés évét tekintve – ezen adatok alapján is – megfigyelhető, hogy 2008-tól az agglomerációba költözők száma meredeken csökkent, míg a Budapestre költözőké nőtt, bár a kiköltözők száma végig meghaladta a beköltözőkét. A két csoport összetétele is eltérő: a fővárost elhagyók többsége családos, házas, 30 éven felüli, de a nyugdíjasok is felülreprezentáltak a körükben; míg a Budapestre költözők közt arányaiban több a harminc év alatti (többnyire tanulmányait folytató), egyedülálló fiatal (KSH 2014).

Egyedül Pest megyére jellemző az összességében mintegy kétezer fős fővárosi vándorlási nyereség, a többi megyénél abszolút érzékelhető a főváros elszívó ereje – az állandó és az ideiglenes elvándorlásoknál egyaránt.



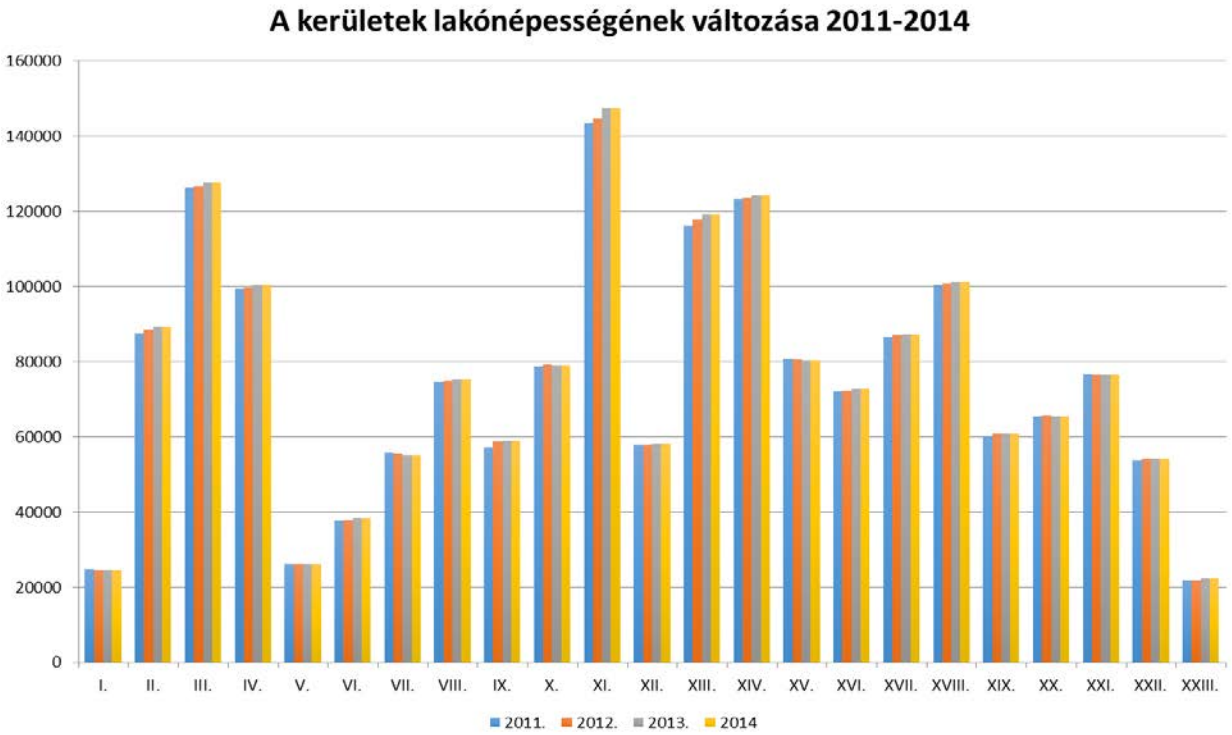
11. ábra: A belföldi vándorlási egyenleg alakulása 2013-ban a főváros és a megyék viszonylatában (állandó és ideiglenes vándorlások összesen) Forrás: KSH

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 küldő területet pedig főleg a Budapesttől északkelet irányban lévő megyék jelentik. A migrációs folyamatok harmadik vetülete, hogy a főváros és környéke a határokat átlépő nemzetközi migráció meghatározó befogadói térsége.

2013-ban a belföldi vándorlás összesen 10 365 főt érintett. A legnagyobb mértékű pozitívuma a XI., a XIII. és a

XV. kerületeknek volt (1500-1800 fő), míg a XXIII. és a XII. kerületben volt negatív a mérleg (mintegy 30 fővel). Az állandó elvándorlás Csepelen volt a legnagyobb, míg a legnagyobb bevándorlás a XIII. kerületbe érkezett.

A XI. kerületben az ideiglenes vándorlások száma volt számottevő, mely az egyetemi campusok és a bérleti piacon fontos célterületnek számító belváros-közeli, jól megközelíthető lakótelepek jelenlétével magyarázható.



12. ábra: A kerületek lakónépességének változása 2010-2014 között. Adatok forrása: KSH Területi statisztikai évkönyv, 2014

A 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						
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

2. táblázat: A népmozgalmi összetevők alakulása, Forrás: népszámlálási adatok KSH

Év	Élve születés	Halálozás	Természetes szaporodás	Vándorlási különbözet	Tényleges szaporodás	Lakónépesség
2011	16 029	21 934	-5 905	7 349	1 444	1 727 495
2012	16 507	21 741	-5 234	8 107	2 873	1 735 711
2013	16 001	21 304	-5 303	10 365	5 062	1 744 665

3. táblázat: A népmozgalmi összetevők alakulása, Forrás: KSH Területi statisztikai évkönyv, 2014.

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 pótolt a nemzetközi bevándorlás.

Nemcsak a határokon kívülről érkezett kevesebb nemzetközi migráns, hanem megindult a kivándorlás is. Mind a kétirányú folyamat kiemelten érinti Budapestet.

2011 és 2013 között a születések és a halálozások száma alig változott, így a természetes fogyás éves mértéke közel azonos – a vándorlási nyereség viszont nőtt, így főváros tényleges népességszám növekedése évi 1400 főről mintegy ötezerre nőtt.

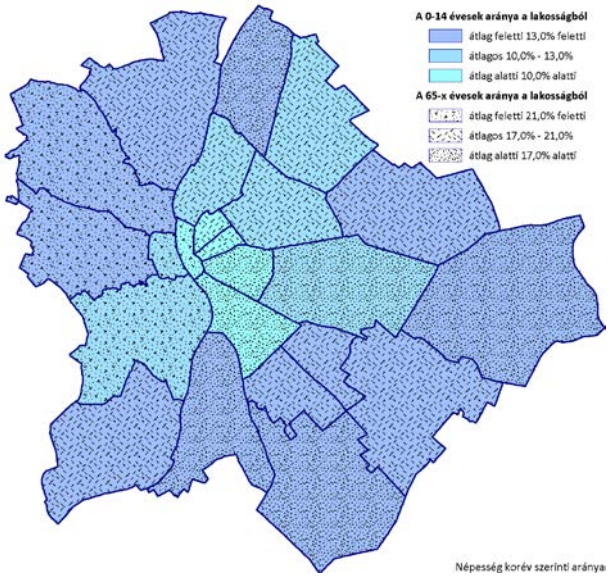
Az országba érkező külföldi beköltözők 60-70%-a Budapestre és annak környékére érkezik, a Budapestre irányuló bevándorlás meghaladja az évi 10.000 főt. A folyamat közvetett hatásaként Budapesten évente 3000 újszülött külföldi szülők gyermeke. Az évi letelepedőkön túl közel 100 ezer fős külföldi állomány 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

Az Eurostat adatai szerint a magyar főváros azon hat uniós főváros egyike, ahol a külföldi lakosság aránya nem éri el az öt százalékot. A budapesti lakosságnak mindössze 3,3 százaléka külföldi állampolgár, ebből 1,6 százalék uniós állampolgár, míg 1,7 százalék az EU-n kívülről származik. A 2015-ben felerősödő, Európába irányuló menekültválság hatásai ma még kiszámíthatatlanok. A Magyarországra érkező menekültek döntő többsége elhagyta az országot, a potenciális visszatérők száma az uniós döntéshozástól függ elsősorban.

A kutatások egyöntetűen kimutatják, hogy a nemzetközi migránsok elsődleges célterületét a nagyvárosok jelentik. Budapest tehát az országon belül leginkább érintett lehet, ezért két dolog vizsgálata – a proaktív stratégia alkotás részeként – megkerülhetetlen. Vizsgálni kell, hogy a migráció milyen hatással van a helyi társadalmi, demográfiai, kulturális és munkaerő piaci helyzetre, valamint milyen eszközökkel lehet növelni az aktív befogadást, integrációt. Amint azt Budapest hosszú távú településfejlesztési koncepciója is kiemeli (Budapest 2030), a fővárosi demográfiai és munkaerőpiaci folyamatokban hosszú távon fontos szerepe van a pozitív migrációnak, melynek előnyeit világossá kell tenni a kommunikációban.

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 (26 százalék a vidékre jellemző 23 százalékos részesedéssel szemben) és egyedülállóan alacsony a gyermekek aránya (13 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.



13. ábra: Népesség korév szerinti aránya, Forrás: KSH

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 a 20 évnél idősebb összes korosztálynál 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 országos viszonylatban 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 nemzetisége, 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 roma 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, FOGLALKOZTATOTTSÁG, 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 humánerőforrás 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. Az ország felnőtt népességének 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. Érdemes a kérdést a megfelelő életkorúakkal és nemek szerint áttekinteni.

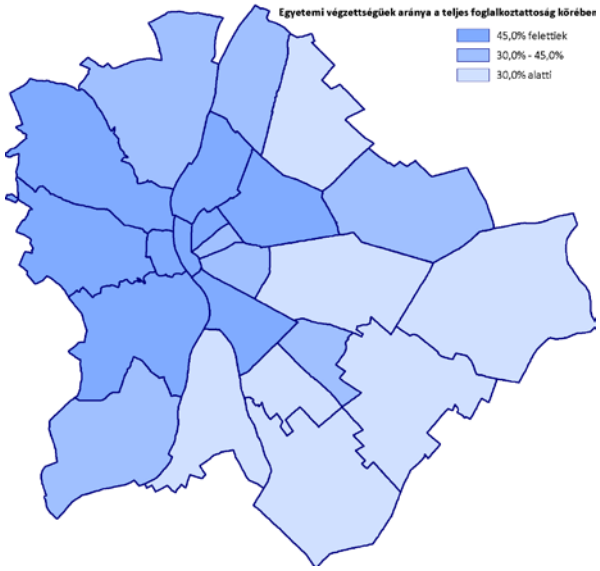
Folyamatában általában az jellemző az iskolai végzettségekre, hogy a fiatalok végzettsége, készsége, alkalmassága meghaladja az idősebbekét. Budapest növelte előnyét a magasabb végzettségek tekintetében. 2011 óta is évről évre mintegy ezer fővel nő a diplomát szerzők, míg csökken a csak alacsonyabb végzettséget szerzők száma.

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.

	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

4. táblázat: Képzettségi mutatók életkori, nemi bontásban, Forrás: népszámlálási adatok KSH



14. ábra: Az egyetemi végzettségűek aránya a teljes foglalkoztatottság körében, Forrás: népszámlálási adatok KSH

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 többet 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

2001 és 2011 között a **foglalkoztatottak és a munkanélküliek** aránya egyaránt nőtt, míg az eltartottak aránya csökkent. A munkaképesek életkori kormegoszlása 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 foglalkoztatottaknak az aránya, akik nem a végzettségüknek megfelelően vannak a piacon jelen.

A gazdasági válságot követően az országos folyamatokhoz hasonlóan, negatív munkaerő-piaci folyamatok jelentkeztek a fővárosban is, azonban a 15-64 éves népességben a foglalkoztatottak számának visszaesése az országos visszaeséshez képest kisebb mértékű volt. A foglalkoztatási ráta 2012-ben megegyezett a 2008. évi értékével.

A visszaesést követően a foglalkoztatottak száma 2012-ben már emelkedni tudott, 2013-ra meghaladta (20 ezer fővel) a válság előtti szintet, 2014-re pedig további 3 százalékpontot emelkedett (67,5%-ra). Az adatok a fővárosban tartósan pozitív foglalkoztatási folyamatokra engednek következtetni.

A 15-64 éves népesség körében az aktivitási arány 2012-ben és 2013-ban már 70% feletti értéket ért el, 2014-ben megközelítette a 72%-ot, míg a válság hatására több mint duplájára emelkedő munkanélküliségi ráta a 2010-es 9,7%-ról 2014-re mintegy 6%-ra csökkent – ami még mindig 2%-kal magasabb a válság előtti szintnél.

A főváros foglalkoztatási rátája 2014-ben 1,5 százalékponttal haladta meg a régió, és közel 6 százalékponttal Magyarország foglalkoztatási rátáját, továbbá 3 százalékponttal előzte meg az EU-28-ak átlagának szintjét is. A munkanélküliségi ráta tekintetében a fővárosi mutató a régió értékétől 0,2 százalékponttal, az országos mutatótól pedig 1,8 százalékponttal elmaradt. Vagyis a korábbi évekhez hasonlóan a fővárost az országos átlagnál érdemben kedvezőbb munkaerő-piaci mutatók jellemzik.

A regisztrált álláskeresők száma 2008 és 2010 között megduplázódott 2012-re ez az érték tovább növekedett, a 48 ezer főt is meghaladta. Csökkenés 2013 végére következett be, mintegy 10 ezer fős nagyságrendben, majd 2014-ben további mintegy 4 ezer fővel, megközelítve a 34 ezer főt, ami a 2008-as értéknél még mindig 10 ezerrel több munkanélkülit jelent.

A regisztrált fővárosi álláskeresők 2014. év végi összetételéről megállapíthatjuk, hogy többségük nő volt (53%), és jellemzően a 36-55 éves korosztályból kerültek ki (48%), 51%-uk érettségivel, vagy magasabb iskolai végezettséggel rendelkezik.

A fővárosi regisztrált álláskeresők 53%-a 2014-ben nem részült semmilyen pénzbeli ellátásban, foglalkoztatást helyettesítő támogatásban 24%-uk, álláskeresési járadékban 13%-uk, álláskeresési segélyben közel 10%-uk részesült.

A nyilvántartott álláskeresők iskolai végzettség szerinti összetétele, illetve a szellemi és fizikai foglalkozásúak aránya jól tükrözi a kerületek társadalmi helyzetét.

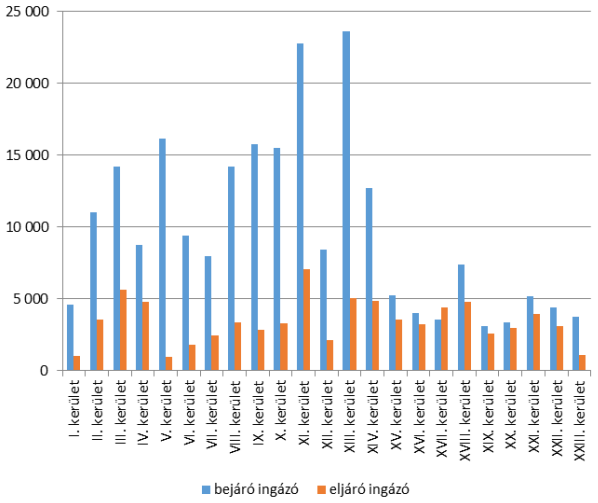
A legfrissebb adatok szerint (AFSZ, 2015. július) Budapesten 33.822 nyilvántartott álláskereső van, ebből az

egy évnél régebben nyilvántartásba vettek száma 11.535 fő. Az álláskeresők száma a munkavállalási korú népesség százalékában közel 3% - ez az érték a IX. és a VIII. kerületben a legmagasabb (5% feletti), a legalacsonyabb pedig a II. és a XII és az I. kerületekben (1.5% körül).

2013-ban a főváros gazdaságilag aktív (15-74 éves korú) népességének 57%-a volt foglalkoztatott (ez 2%-kal több mint 2 évvel korábban), a munkanélküliségi ráta pedig 8,3%, (ami 0,7%-kal alacsonyabb a 2011-es értéknél).

Budapest munkaerőpiacán az országban legnagyobb arányban kerül sor a külföldiek foglalkoztatására. A 2012-es és a korábbi évek adatainak ismeretében megállapítható, hogy 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, bár a kiadott engedélyek alapján még mindig a Romániából és Szlovákiából érkezők vannak a legtöbben.

Budapesten az aktív munkavállalási eszköz alkalmazása a Nemzeti Foglalkoztatási Szolgálat közreműködésével történik, az alkalmazás aránya országos viszonylatban is alacsony.



15. ábra: Budapestre dolgozni bejárók illetve onnan kijárók száma kerületenként, Forrás: népszámlálás, 2011. KSH

A lakóhely és munkahely közötti mozgás – ingázás

A 2011-es népszámlálási adatok szerint Budapesten a helyben lakó összes foglalkoztatott száma 777 544 fő. Közel háromszázezer fő dolgozott ugyanabban a kerületben, ahol lakik, közel négyszázezren más kerületbe, míg 80 ezren pedig más településre jártak el. A más településről bejáró ingázók száma összesen 225 ezer fő, melyből kiemelkedik a XIII. és a XI. kerület, ahova 22-23 ezer fő jár be dolgozni. Legkevesebben a XIX. és a XX. kerületbe érkeznek.

Országos szinten az ingázók többsége 30 és 40 év közötti. A helyben dolgozók és lakók közül 250 ezernek van középfokú végzettsége és 270 ezernek felsőfokú. Általános iskolát sem végzett ember gyakorlatilag nem vesz részt sem a hazai sem a külföldi mobilitásban.

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

Jövedelem viszonyok

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 jövedelemi 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.

A fizetett személyi jövedelemadó az itt élő magyar állampolgárok estében 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 felében van aktív kereső, ezen háztartások 37%-ában a kereső tevékenységet folytató alkalmazásban áll, ami meghaladja az országos arányt.

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. A 2013-as évre vonatkozó szja-bevallások adatai szerint a főváros XII. és II. kerületében élőknek a legmagasabb az egy adófizetőre jutó személyi jövedelem adója, míg a XXI. és a XV. kerületben lakóké a legalacsonyabb.

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 lakosságszámánál nagyobb fogyasztói tömeget is jelent. Összességében az állapítható meg, hogy az itteni bruttó átlagkeresetek növekedése két összetevőből származtatható, a szellemi tevé-

kenységet végzők munkavégzésben betöltött arányából és keresetük növekedéséből adódik.

Életminőség

Jelenleg jelentős mértékben befolyásolja az életminőséget a lakókörnyezet minősége, biztonsága és alapvető szolgáltatásokkal való ellátottsága, valamint a lakás mérete, zsúfoltsága, illetve komfortfokozata. A VII., VIII., IX., és XIII. kerületekben még mindig találhatók 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 hatszor annyian élnek félkomfortos és közel négyszer annyian komfort nélküli vagy egyéb lakásban. A nem szegény háztartások 22%-a, a szegény háztartások fele küzd a beázással, nedvesség előfordulásával.

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

5. táblázat: A szegények és a nem szegények aránya lakásuk mutatói szerint Budapesten, 2012 (%) Forrás: KSH: Statisztikai Tükör 2013/33: 4. Table

	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

6. táblázat: A szegények és a nem szegények aránya a lakókörnyezetre vonatkozó mutatók szerint, Budapest 2012 (%) Forrás: KSH: Statisztikai Tükör 2013/33: 4. Table

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%-ának életét.

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 és 2012 között közel 50%-kal megnőtt a gazdasági bűncselekmények száma és nőtt a közrend elleniek száma is, ugyanakkor csökkent a vagyon elleni és kismértékben a személy elleni bűncselekmények száma. 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 életminőségre 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 családi háztartások 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/lakás, míg a XXI., XXII. és XXIII. kerületben ennél jóval magasabb arány a jellemző, a fővárosi átlag 2,3 fő lakásonként.

Az egyszemélyes háztartások aránya 2001-11 között 34,6%-ról 41,3%-ra emelkedett. A kétszemélyesek aránya nem változott (30%). Kissé csökkent a háromszemélyes 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

A korai halálozás veszélyeztető faktorai a férfiak és nők esetében eltérőek. A férfiak esetében az iskolázatlanabbak, a rossz társadalmi helyzetben élők és rossz

családi légkörben lévők 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 és a depriváció mértékével.

A Budapest Egészségterv 2012 jelzi, hogy az egészséges életmód még nem eléggé elterjedt, a testmozgás még nem tartozik a mindennapjainkhoz. Ezen próbál segíteni a kötelező mindennapos testnevelés bevezetése a közoktatásban.

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 normálisnál 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 aktív eltöltésére testedzésre alkalmas területek – amelyre egyre több kerületnél van már példa.

TÉRBELI-TÁRSADALMI RÉTEGZŐDÉS, 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 jómódú 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.

A fővárosban közelítőleg 9 ezer hajléktalan ember él. Közülük kb. négyezer fő tartós lakhatást biztosító intézményekben lakik, közel harmaduk alkalmilag vagy rendszeresen dolgozik. Az alacsony küszöbű ellátásba bekapcsolt vagy közterületen élő hajléktalanok azonban a munka világából ki vannak rekesztve, legfeljebb alkalmilag és feketén jutnak munkához. A Budapest Esély 2013-14-es felmérése szerint az ő helyzetükben a közfoglalkoztatás biztosítja az egyetlen rendszeres és legitim jövedelemszerzési lehetőséget, ami háztartási bevételeik jelentős és nehezen pótolható részét adja. Ez okozza azt, hogy az elmúlt években erőteljesen megemelkedett a hajléktalanok körében a közfoglalkoztatásra jelentkező személyek száma.

A 2010 novemberében meghirdetett Fűtött utca program eredményeként 2014 februárra 43%-kal csökkent az utcán életvitelszerűen élők száma Budapesten (mintegy 1400 főről 800 főre).

Az ellátórendszert részletesen a humán infrastruktúra fejezet mutatja be. Összességében elmondható, hogy az ellátórendszer még ma is differenciálatlan, kevés a párok, családok befogadására alkalmas férőhely, és a több tízezer üresen álló budapesti lakás ellenére sem megoldott még a munkát vállaló, „fizetőképes” hajléktalanok esetében a kilépés.

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

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 felpezsdítik a városban élők és a turisták életét egyaránt. Jellemző a gasztronómiai, a zenei és az irodalmi fesztiválok megtelepedése 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. Az 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 állandóak, 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 hátterének megteremtésére 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 együttműködéseket, 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, ezen túl az egyház számos más szerepet is betölt a közösség életében. Az egyház komoly közösségszervező 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 képességének középpontba helyezésével a lakók képessé tehetők kezükbe venni saját közösségi életük irányítását, maguk alakítják ki élettereiket. Különböző spirituális helyek, találkozóhelyek, komfortzónák, identitásszigetek, „belváros-magok”, alakulhatnának ki, amelyek szimbólumai lehetnének a különböző városrészeknek. Mindez hozzájárulna ahhoz, hogy kötődjenek, magukénak érezzék a lakóhelyi környezetet.

SWOT

ERŐSSÉGEK	GYENGESÉGEK
▪ Nagy és stabil lakosságszám várostérségi szinten, ami jelentős fogyasztási piacot jelent (agora és referenciaképző tényező), növekvő lakosságszám, pozitív migrációs egyenleg; ▪ A lakosság az országoshoz képest magasan képzett, kedvezőbb foglalkoztatási szerkezetű, magasabb jövedelemmel és fogyasztási szinttel jellemezhető; ▪ A felsőfokú tanulmányokat végzettek aránya magas és növekvő; ▪ Nagy kereslettel és kínálattal rendelkező munkaerőpiac; ▪ Válságot követően pozitív irányú foglalkoztatási folyamatok ▪ 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 vannak jelen.	▪ Elöregedett és gyorsan öregedő lakosság, ami az innováció befogadására és reprodukcióra korlátos; ▪ Hiányos az öngondoskodási szint; ▪ Alacsony prevenciós hajlandóság; ▪ Az egyszemélyes háztartások fenntartása költséges, a generációs kohézió részleges; ▪ Kompetencia hiányok és alkalmazkodó képesség alacsony szintje; ▪ A problematikus környékek (krízis területek) viszonylag szétszórtan helyezkednek el, területileg egységes kezelésük nem lehetséges; ▪ Alacsony szolidaritás; ▪ Magas a szenvedélybetegek száma; ▪ Jelentősen nőtt a krónikus betegek száma; ▪ Közösségi összetartozás, identitás a kisközösségek szintjén sokszor hiányzik; ▪ Társadalmi stratégiák hiánya.
LEHETŐSÉGEK	**VESZÉLYEK**
▪ Az időskorú nyugdíjasok számának növekedése miatt tömeges igény lesz az alkonykori élettel összefüggő szolgáltatásokra; ▪ Budapest a belföldi és a határon túli migráció kitüntetett vonzási tere – népességszám stabilizálásának, növekedésének forrása; ▪ A foglalkoztatásban a női lakosság aktivitásának növelése, és az üzleti szolgáltatások arányának növelése; ▪ EU források felhasználásában a társadalmi témák hangsúlya megnő a 2014-2020 közötti időszakban.	▪ 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 növekedése; ▪ Társadalmi különbségek növekedése, ▪ Részmunkaidős foglalkoztatás lemaradása; ▪ 2015-ben felerősödő menekültválság hatása ma még kiszámíthatatlan a főváros szempontjából – proaktív stratégiák helyett követő stratégiák a helyzet kezelésére; ▪ A hirtelen növekvő külföldi migrációval párhuzamosan nőhet az idegenellenesség, alacsony képzettségű migránsok foglalkoztatási nehézségei, a szociális rendszer felkészületlensége;

FEJLESZTÉSI KIHÍVÁSOK

- Kompetenciahiányok mérséklése, alkalmazkodóképesség növelése; ismeretek, készségek folyamatos fejlesztése – különösen a 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 nagyobb különbségeinek enyhítése.

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

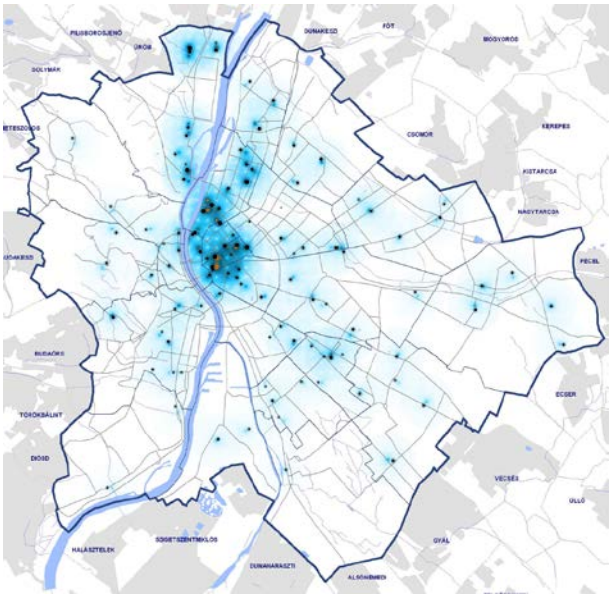
Budapest Magyarországon – számos egyéb tényező mellett – az egészségügyi ellátás tekintetében is központi funkciót tölt be, különösen igaz ez az állítás egyes speciális egészségügyi ellátások vonatkozásában. Budapesten koncentrálódik az ország legmagasabb szintű ellátó intézményeinek döntő többsége, 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. Az egészségügyi átszervezést követően a korábban fővárosi önkormányzat fenntartásában működő kórházak állami fenntartásba kerültek, így a felújításra és bővítésre vonatkozó stratégia kialakítása is állami feladatkörbe került. A 2007-2013-as uniós finanszírozási időszakban több jelentős fejlesztés történt (legnagyobbak a Szent Imre Kórház és a Semmelweis Egyetem Korányi projektje), de az egészségügy jelentős felújítási igénye mellett (épület-felújítás és műszerállomány modernizálása) a kapacitások bővítésére is szükség van, különösen a budai oldal sürgősségi ellátásának megoldása érdekében.

A főváros egészségügyi rendszerének elemei között megtalálható az alapellátás (felnőtt és gyermek háziorvosi, fogorvosi ellátórendszer), a sürgősségi ellátás, a járóbeteg-ellátás. (Az alapellátást biztosító rendelők a kerületek területén decentralizálva találhatóak annak érdekében, hogy a lakosság által a legkönnyebben, leggyorsabban elérhetőek legyenek. Az orvosi ellátás humánerőforrásai, 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, illetve egyes területen a humán-erőforrás biztosítása (kerületi gyermekorvosok, háziorvosok). Az egészségügyi szektor a foglalkoztatásban is jelentős szereppel bír: 2013-ban Budapesten a foglalkoztatottak 6%-a dolgozott az ágazatban. Az egészségügyet érintő országos reformok a budapesti ellátás magas szintű biztosítása és a foglalkoztatás szempontjából kiemelten fontosak. Az állami és egyházi intézmények mellett egyre erősebben jelen van a magánszektor is az egészségügyben. A Millenniumi városrészben épül meg 2016-ra a programozott műtétek végrehajtását elsőként végző magánkórház.

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 fogyatékkal élők, a pszichiátriai betegek, a szenvedélybetegek, a hajléktalanok ellátását kell biztosítania.

Budapesten 164 intézményben mintegy 12 ezer bölcsődei férőhely áll a 3 év alatti kisgyermekek rendelkezésére. Az intézmények kihasználtsága összességében közel száz százalékos. A budai oldalon és a peremkerületi bölcsődék esetében a szűkös férőhely kapacitások miatt kialakuló feszültséget tovább növelik az intézményeket az agglomerációból használók. (E szituáció az óvodák esetében is fennáll.) A Versenyképes Közép-Magyarország Operatív Program keretében Pest megye településein a bölcsődék és óvodák fejlesztésére megközelítően 5 milliárd Ft fejlesztési forrás áll majd rendelkezésre 2014-2020-as időszakban, mely a várakozások szerint hozzájárul az ellátás területi egyenlőtlenségeinek csökkentéséhez.



16. ábra: Az időskorúak nappali ellátásának meghatározó térségei

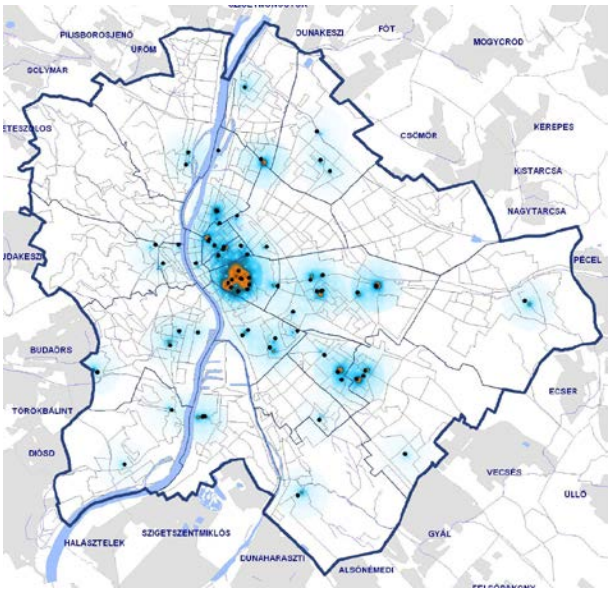
Az időskorúak nappali ellátó hálózatának egyetlen sűrűsödési területe a Nagykörúton belüli pesti kerületekben található, kinyúlva észak felé a XIII. és az IV. kerületekbe. Kirajzolódnak a III. kerület lakótelepein is sűrűsödések, de a további budai, illetve a külső pesti kerületek-

ben nincs koncentrálódás. Összevetve a 65 év felettiek laksűrűségével 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.

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 Nyírő Gyula Kórház pszichiátriai részlege látja el.

A gondozási intézmények esetében az egészségügyhöz hasonlóan jelentős jogszabályi változások történtek a közelmúltban, amelynek eredményeként 2013 januárjától lényegében már csak az idősek otthonai és a hajléktalanok ellátását szolgáló szociális intézmények maradtak a fővárosi önkormányzat tulajdonában, a tíz elme-szociális intézetet és a fogyatékkal élők otthonait is átvette a fővárostól az állam. Nyolc tartós bentlakásos és átmeneti elhelyezést nyújtó szociális intézményt tart fenn a főváros 37 telephelyen, ami mintegy ötezer férőhelyet jelent. Budapesten ezen felül még tizenötezer férőhely áll rendelkezésre 150 másik intézményben.

2012 őszén adták át a 130 férőhelyes Alacskay úti Idősek Otthonát, amely szociális területen a főváros legjelentősebb beruházása volt a közelmúltban.



17. ábra: A nappali hajléktalan ellátás, az éjjeli menedékhelyek és az átmeneti szállások kapacitásai együttesen

A Fővárosi Önkormányzat a hajléktalanok budapesti ellátása érdekében működteti az ország legnagyobb hajléktalanellátó intézményét, a Budapesti Módszertani Szociális Központ és Intézményeit (BMSZKI). A BMSZKI 18 telephelyén (átmeneti szálláson és éjjeli menedékhelyen) 2361 főnek nyújt elhelyezést (ezen belül 73 férőhelyen biztosít egészségügyi ellátást), a családok átmeneti otthonaiban (anya-gyermek átmeneti szállá-son) 94 fő elhelyezésére van lehetőség. További elhelyezésekre adnak lehetőséget a munkásszállások, szobabérlők háza és kiléptető lakások, összesen 1202 fő részére. A BMSZKI a téli időszakban hét telephelyén 311 időszakos férőhelyet működtet, így mindösszesen 3968 fedélnélküli személynek biztosít ellátást. Mindezeken felül az intézmény hét telephelyen összesen 836 főt befogadó nappali melegedőt, továbbá három utcai gondozó szolgálatot működtet.

A Fővárosi Önkormányzat évente – az állami normatíván felül – 1,5 milliárd forintot költ arra, hogy a krízishelyzetben lévő emberek minimális létfeltételeit és testi egészségét biztosítsa.

Az előző fejezetben említett Fűtött utca program eredményeként 2014. februárra 43%-kal csökkent az utcán életvitelszerűen élők száma Budapesten. Ennek jogszabályi háttere jelentős átalakításon ment keresztül az elmúlt években. A 2013. november 14-én elfogadott fővárosi rendelet alapján nem tartózkodhatnak életvitelszerűen hajléktalanok a világörökség részének minősülő területeken, a tömegközlekedés megállói és azok 50 méteres körzetében, a 34 frekventált helyen lévő aluljáróban, a hidakon, felüljárókon és ezek lépcsőin, játszóterek, gyermekvédelmi és oktatási intézmények százméteres körzetében, temetők és azok százméteres körzetében, a parkolási rendeletben felsorolt, úgynevezett védett övezetekben, illetve a kerületi önkormányzatok által kijelölt területeken. A Kúria 2014 év végi hatállyal megsemmisítette a fővárosi hajléktalanrendelet egy részét: kivette a parkolási rendeletben meghatározott, ám a hajléktalanrendeletben utca és tér szinten nem definiált, védett területeket. A Kúria ugyanakkor elutasította az ombudsman indítványát, és hatályban hagyta az aluljárókra vonatkozó tilalmat. Elfogadva ezzel a főváros érvelését, amely szerint a forgalmas aluljárók rendszeres, nagyszámú városlakó általi használata, a közbiztonsági követelmények garantálhatósága nem egyeztethető össze az életvitelszerű lakhatással és az azzal szükségképpen együtt járó körülményekkel.

A programban a szociális munkások nem csupán személyes kapcsolatot alakítanak ki a hajléktalanokkal és felmérik egészségügyi állapotukat, szükség esetén intézkednek is egészségügyi ellátásukról. Továbbá tájékoztatják őket a szociális ellátó intézmények által felkínált lehetőségekről, kiemelten támogatva a szállókon található igénybe vehető üres helyek kihasználását. Ha azt az ellátandó személy igényli, vagy egészségügyi nehézségekkel küzd, a Fővárosi Önkormányzati Rendészeti Igazgatóság által felajánlott gépjárművekkel viszik el a fogadó szálláshelyre.

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, szétszórtan, 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 presztízscsökkenéssel járó – elhelyezésüket.

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 ellátása 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 Központhoz (KLIK) kerültek át a korábban (kerületi vagy fővárosi) önkormányzati fenntartású köznevelési intézmények.

Bár a fenntartást a KLIK végzi, a működtetés továbbra is a Budapest Főváros Önkormányzatának feladata – összesen 35 iskolában és 13 kollégiumban, 8 szakszolgálatnál és a pedagógiai szakmai szolgálatnál. A fővárosi önkormányzati fenntartásában két óvoda van, valamint a tulajdonában van 67 szakképző intézmény, amelynek a fenntartója és működtetője a KLIK. Budapesten a 2013/14-es tanévben több mint 56 ezer óvodás járt az 589 óvodai feladatellátási intézménybe, melynek döntő többsége állami, illetve kerületi fenntartású, 130 alapítványi és magán, 32 pedig egyházi intézmény. Az óvodai férőhelyek száma az óvodások számának növekedésével együtt folyamatosan bővült az utóbbi évek alatt. Megállapítható, hogy növekvő tendenciát mutat az egyházi és magánóvodák száma, az intézmények döntő többsége azonban továbbra is a kerületi önkormányzatok fenntartásában működik. 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 érettségit adó klasszikus gimnáziumok és az ugyancsak érettségit is adó szakközépiskolák, melyek párosulnak szakiskolai ellátással is. 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.

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 szakmai képzésben az állami fenntartók szerepe kisebb, jelentős a magán fenntartók szerepvállalása.

A főváros támogatja azokat az országos fejlesztési irányokat, amely a keresletre reagáló rugalmasabb képzési struktúra és duális képzési szemlélet megerősödését célozza.

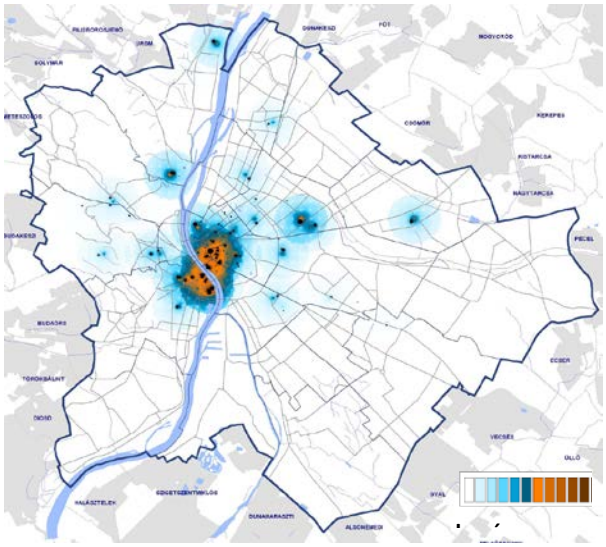
A BUDAPESTI ÁLTALÁNOS- ÉS KÖZÉPISKOLÁK

	Állami fenntartású	Egyházi fenntartású	Magán fenntartású	Összesen
Általános iskola	297 db / 80%	36 db / 10%	39 db / 10%	372 db
Középiskola	173 db / 46%	45 db / 12%	155 db / 42%	373 db
Szakiskola	63 db / 56%	11 db / 10%	38 db / 34%	112 db

7. táblázat: A budapesti általános- és középiskolák fenntartók szerinti megoszlása (2013/2014) Forrás: KSH, Budapest statisztikai évkönyve 2013.

Budapest egyértelműen az ország felsőfokú oktatási központja. A felsőoktatási intézmények jelentős része a belső budai és pesti városrészekre koncentrálódik. Budapest területén 22 felsőoktatási intézményben – melyből 10 állami, 6-6 pedig egyházi, illetve alapítványi fenntartású – összesen 64 karon folyik oktatás. 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 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 egyetemként működő korábbi III. kerületi műszaki főiskolák.



18. ábra: A felsőoktatás térségei Budapesten

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.

A felsőoktatás vonatkozásában új stratégia születetett, melynek célja a felsőoktatás és a gazdaság kapcsolatának erősítése, s melyben kiemelt szerepe van a képzés munkaerő-piaci relevanciájának is. Fontos megemlíteni, hogy a mintegy 100 ezer fős nagyságrendű budapesti hallgatói létszámhoz képest viszonylag szűk a kollégiumi férőhelyek kerete (kb. 15 ezer férőhely). Jelentősebb fejlesztés e tekintetben a Kandó Kálmán Kollégium felújítása (1,6 milliárd Ft-os fejlesztés 2016 évi átadással), illetve a közelmúltban elkészült Nemzeti Közszolgálati Egyetem 600 férőhelyes Orczy úti kollégiuma.

A felsőoktatást érintő infrastruktúrafejlesztések közül a Nemzeti Közszolgálati Egyetem és a MOME XII. kerületi fejlesztései a 2014-2020-as ciklusra is áthúzódnak. A Semmelweis Egyetemről levált Testnevelési Egyetem esetében új campus kialakítása tervezett a 2014-2020-as időszakban.

2013-ban Budapesten a foglalkoztatottak 6,3%-a dolgozott az oktatási ágazatban.

KULTÚRA

Budapestet **gazdag kulturális élet**e, 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.

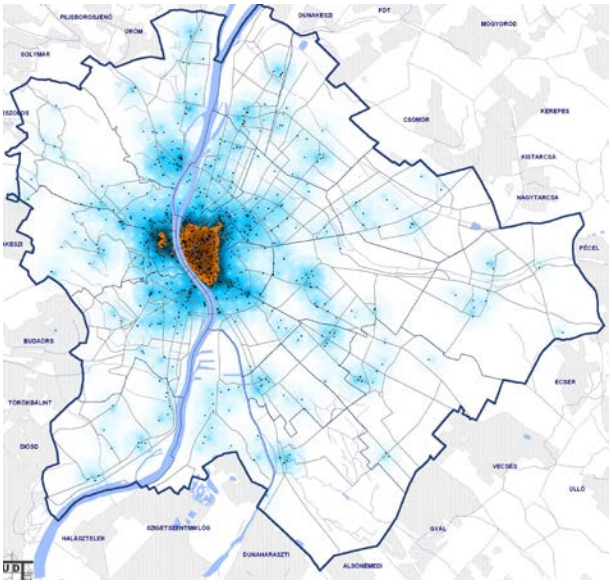
A fővárosi önkormányzat 100%-os tulajdonában álló **Budapesti Fesztivál- és Turisztikai Központ Nonprofit Kft.** kiemelkedő szerepet tölt be a főváros kulturális, művészeti programjainak szervezésében. A fővárosi önkormányzat ugyanakkor nyitott a külső megkeresések, kezdeményezések támogatására is, amire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

A Budapest területén lévő kulturális intézmények közül számos jelentős intézmény fővárosi tulajdonban van, így többek között 13 színház és jelentős közgyűjtemények, mint a Budapesti Történeti Múzeum (főbb telephelyei: Vármúzeum, Kiscelli Múzeum, Aquincumi Múzeum, Budapest Galéria), a Fővárosi Állat- és Növénykert, a Fővárosi Szabó Ervin Könyvtár, Budapest Főváros Levéltára. A kortárs képzőművészet önkormányzati támogatása terén komoly előrelépést jelentett a Budapesti Történeti Múzeum szervezeti egységeként 2013 őszén a város új, reprezentatív épületében, a BÁLNÁ-ban megnyitott Új Budapest Galéria, amely minden szempontból megfelel a kor követelményeinek.

Az utóbbi évtizedekben számos for-profit kortárs művészeti helyszín is megnyílott Budapesten, jelentősen gazdagítva ezzel a képzőművészeti kínálatot.

A kerületi önkormányzatok által biztosított közművelődési szolgáltatások Budapesten jó minőségűek. A kerületek e téren végzett munkáját segíti a fővárosi önkormányzat fenntartásban működő Budapesti Művelődési Központ. Budapest közkönyvtári ellátottságát a Fővárosi Szabó Ervin Könyvtár Központi Könyvtára (benne Gyermekkönyvtár, Zenei Gyűjtemény, Budapest Gyűjtemény), valamint a kerületekben működő 49 tagkönyvtár biztosítja.

A kortárs képzőművészet terén jobbára egyének, illetve nonprofit szervezetek működnek, a fővárosi önkormányzat a CAFe Budapest őszi kortárs művészeti fesztivál megrendezésével támogatja ezt az ágazatot.



19. ábra: Összes kulturális létesítmény – múzeum, galéria, színház, koncertterem, mozik, könyvtárak, kulturális központok – elhelyezkedése Budapesten

A kulturális intézmények működését több szaktörvény – Kulturális törvény, Levéltári törvény, Előadóművészeti törvény – szabályozza, a közművelődési-közgyűjteményi területeken kötelező feladatként nevesítve az önkormányzat számára a kulturális feladat ellátását. E területen az állami forrás biztosítása elmarad a szükségestől, illetve a levéltár tekintetében egyáltalán nem jelentkezik.

A Liget Budapest projekt az elmúlt évek előkészítése után 2016-tól a megvalósítási szakaszba lép. Megújul a Közlekedési Múzeum és 2018-ig elkészül a Magyar Zene Háza, valamint a Szépművészeti Múzeum felújítása. A második, a 2019-es ütem része lesz a Petőfi Csarnokot váltó Nemzeti Galéria és a Néprajzi Múzeum. A projektre a központi költségvetés 2020-ig 200 milliárd forint fejlesztési forrást allokál. Ennek keretében felújítják a Közlekedési Múzeumot és megújul a Fővárosi Állat- és Növénykert. Az intézményben a volt vidámparki területekkel bővülve a jövőben nagyszabású beruházások indulnak: jelentős állami támogatással (25 Mrd Ft), több ütemben épül meg a Mesepark és Európa legnagyobb biodómjával a Pannon Park. Az Állatkert jelenleg a legnagyobb látogatottságú múzeumi intézmények egyike, és a fejlesztéseknek köszönhetően a látogatószám a jövőben várhatóan tovább emelkedik (a jelenlegi évi egymillió főről, 1,3-1,4 millió főre).

Barnamezős fejlesztésként, szintén új kulturális helyszínné alakul a 2011-ben műemlékké nyilvánított MÁV Északi Járműjavítójának ún. Eiffel csarnoka, ahol a Magyar Állami Operaház és az Erkel Színház új műhelyháza és próbacentruma kap helyet.

A kulturális létesítmények működtetése háromféle forrásból történhet: saját bevételből; állami forrásból (színházak esetében ez jelentősebb, mint az önkormányzati forrás, illetve kiegészül még a társasági adóról és osztalékadóról szóló 1996. évi LXXXI. tv. (a továbbiakban: Tao. tv. alapján kapható támogatással), 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 támogatásával és közreműködésével egész évben számos fesztivál gazdagítja a kulturális programkínálatot. Az Emberi Erőforrások Minisztériuma (EMMI) és Budapest Főváros Önkormányzata között létrejött együttműködési keretmegállapodásával, 2015 és 2017 között stabil finanszírozási hátteret biztosítottak a Budapesti Tavaszi Fesztivál (BTF) és a CAFe Budapest Kortárs Művészeti Fesztivál megrendezéséhez, melyek megszervezésében a Budapesti Turisztikai és Fesztiválközpont valamint a Művészetek Palotája vállalt főszerepet. A Szabad Tér Színház nyári szezonban megvalósuló fesztivál- és családi programjai mellett számos magánszervezésű fesztivál és rendezvény is megvalósul a margitszigeti és városmajori helyszíneken.

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 imázsformáló szereppel bírnak. Mivel az idegenforgalmi alap megszűnt a főváros költségvetésében, 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 kulturális ágazatnak adományok befogadására a Pro Cultura Urbis Közalapítványon keresztül van lehetősége, mely a kulturális értékek védelmének és új értékek létrejöttének elősegítésére, többek között a kulturális mecenatúra működtetése céljából jött létre 1999-ben.

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 bővítik az Európai mintára kialakult alternatív kulturális terek, ún. „tematikus utcák". Jól érzékelhető, hogy az egyes utcák, városrészek népszerűsége, profilja folyamatosan átalakul, változik. Amíg a 2000-es évek legnépszerűbb helyszínei között megtaláltuk a Király utcát és a Ráday utcát, a hasonló kulturális profil napjainkban leginkább a Bartók Béla utca esetében érhető tetten.

Budapest egyik sajátossága az Európában is egyedülálló art mozihálózat. A Budapest Film Zrt. által működtetett art mozik folyamatos hozzáférést biztosítanak az európai és magyar kultúra értékes filmjeihez. Ezek a mozik a filmnézésen túl nyújtott kulturális szolgáltatások által a valódi közösségi tér élményét is biztosítják.

A 2007-2013-as programozási időszakban több kulturális területet érintő projektet valósított meg a fővárosi önkormányzat EU-források felhasználásával, melyek közül megemlíthetőek a Fővárosi Állat és Növénykert projektjei (pl. a Varázshegy), a Budapesti Történeti Múzeum Aquincumi Múzeum fejlesztése, a Budapest Főváros Levéltára e-levéltári és digitalizálási projektje, valamint a Szabó Ervin Könyvtár projektjei.

Kormányzati beruházások közül ki kell emelni a Várkert Bazár komplex felújítását, valamint a Kossuth tér megújítását és a látogatóközpont kialakítását is magában foglaló Steindl Imre Programot, valamint a Zeneakadémia felújítását. Az elmúlt időszak kulturális jellegű magánfejlesztései közül kiemelendő a Budapest Music Center létrehozása.

SPORT

Budapest sportlétesítményeinek tulajdoni szerkezete hármas tagolású: állami, önkormányzati és privát tulajdonban állnak a sport infrastrukturális létesítmények. A fővárosi önkormányzat által működtetett 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 látogató veszi igénybe, függetlenül idényjellegétől.

A Margitszigeti Atlétikai Centrumban mintegy 80 000 fő sportol évente az atlétika, kosárlabda, tenisz, labdarúgás, judo sportágban. Ezen túlmenően több tízezren vesznek részt a két intézmény egyéb rendezvényein.

Európai szintűvé fejlődött a futómozgalom és a város versenyrendszere. Budapesten 150-180 ezer fő vesz részt évente a főváros közterületein megrendezésre kerülő futó sportrendezvényeken. 2012-ben a fővárosi önkormányzat megteremtette a futóversenyek rendezésének jogszabályi hátterét. Az új rendelet értelmében Budapesten évi hat nagy, valamint kilenc másodkategóriás 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.

Nemzetközi sportesemények közül kiemelkedő jelentőségű a 2017-ben megrendezésre kerülő FINA vizes világbajnokság. A rendezvényhez kapcsolódó infrastruktúrafejlesztés – kormányzati finanszírozás és irányítás mellett – folyamatban van. A Dagály úszókomplexum megépítésén túl sor kerül a kapcsolódó közterületek – köztük a Duna-menti kerékpáros és gyalogos sétány – fejlesztésére és árvízvédelmi beruházásra is. A fejlesztések összköltsége mintegy 49 milliárd Ft. Az óriás toronyugrás a Batthyány tér magasságában, az alsó rakparton kerül megrendezésre, mely helyszínválasztás Budapest számára jelentős marketingértékkel bír.

A Fővárosi Közgyűlés döntött arról, hogy a Magyar Olimpiai Bizottsággal közösen, a 2024. évi XXIII. Nyári Olimpiai és XVII. Paralimpiai Játékok meg-rendezésének jogára pályázik, és a rendezési jog elnyerése érdekében együttműködési megállapo-dást köt a Magyar Állammal és a Magyar Olimpiai Bizottsággal. A helyszínre vonatkozó döntésre 2017 szeptemberében kerül sor. A döntésig, egyrészt jelentős előkészítő munkákat kell elvégezni, másrészt az olimpiai rendezéstől függetlenül is tervezett infrastruktúrafejlesztések átütemezése is szükségessé válik.

Ezek közül a legjelentősebbek a további stadionfejlesztések. 2014-ben elkészült a Groupama Aréna az Üllői úton, és folyamatban van az MTK létesítményfejlesztési programjának megvalósítása (ebben a Hidegkuti Nándor Stadion 2016-ra készül el, mintegy 6 milliárd Ft-ból), valamint a Puskás Ferenc Stadion megújítása. Ez utóbbi fejlesztés 2016-ban kezdődik, a befejezés időpontja 2019. A projekt tervezett költségvetése 100 milliárd Ft.

A jelentős léptékű fejlesztések között kell említeni, hogy 2015-ben befejeződött a Tüskecsarnok projekt, amelynek keretében, a mintegy 2,5 milliárd forintos beruházásból, a sportcsarnok mellett új uszoda kialakítására is sor került.

A sportesemények megrendezéséhez és a fővárosi lakosok sportolásának rendszeressé tételéhez szakmai, személyi és technikai hátteret biztosít 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.

LAKÁSHELYZET

Budapest lakásállománya egyre csökkenő ütemben gyarapszik. 1980 és 90 között, illetve 2001 és 2011 között Budapesten a lakások száma mintegy 9%-kal bővült, átlagosan évi 1% körüli növekedést mutatva. A válság óta sokkal kevesebb lakás épült a fővárosban is, s ez az állomány bővülésének lassulását eredményezte.

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.

A 2011-es népszámlálás alapján 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, 2013-ra 5%-ra – 45 284 darabra – csökkent (emellett 2013-ban 2% volt a más intézmény vagy szervezet tulajdonában lévő lakások aránya). A lakásállományon belül az önkormányzati bérlakások aránya 2013-ban a VIII., IX., XIII. kerületben a legnagyobb (11,1%, 10,4%, illetve 9%, ami 4913, 4087 illetve 6544 darab lakást jelent). A legkevesebb, 1% körüli arányú önkormányzati tulajdonú lakás a XVI., XIX. és XXIII. kerületekben található (ez 304, 170, és 55 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, legyenek tömegközlekedéssel jól megközelíthetőek, a közelében legyenek a mindennapi életvitelhez szükséges szolgáltatások és az egészségügyi ellátás is még könnyen elérhető helyen legyen).

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

Az önkormányzati lakások átlagos nagysága 46,1 m^2.

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 szükséglakások aránya egynegyed. A lakások kétharmada összközműves, egyötöde távfűtéses.

A 2001-es népszámlálás adatai szerint 73 380 üres lakást tartottak nyilván, amelyből 6000 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.

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 szívességi lakáshasználói	0.9	%
▪ Szolgálati lakás használói	1.1	%
Összesen	100.0	%

8. táblázat: A háztartások lakáshasználati jogcím szerint Forrás: KSH, Statisztikai Tükör 2012/108 Az összes háztartás adatai a település típusa alapján: 12.2 tábla

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 bérlakáspolitika 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 készteti 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 szívességi 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 bérli.

Bérlői kategóriába soroljuk azokat a háztartásokat is, melyek rokoni, szívességi alapon, vagy szolgálati lakást használva laknak a lakásában (6,4%). Tehát az összes lakott lakás 19,7%-át valamilyen konstrukcióban, bérlők és nem a tulajdonos lakják.

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

- A Fővárosi Önkormányzat szakmapolitikai, koordináló 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 „elöregedett részének” megújítása, kulturális/művészeti inkubátorházak;
- Nemzetközi sportrendezvények megtartásához szükséges infrastruktúra fejlesztésében együttműködés a Kormánnyal;
- A bérlakásszektor fejlesztése, a főváros kezdeményező szerepe a szektor országos szintű szabályozásának újragondolásában;
- Kiegyensúlyozott térbeli-társadalmi szerkezet kialakításához hozzájáruló lakóterületi fejlesztések kidolgozása, ösztönzése;
- Az energiaszegénység csökkentését célzó komplex program kidolgozása és megvalósítása (pénzügyi támogatás, fizikai beavatkozások, szemléletformálás), a lakhatás megfizethetőségének javítása.

SWOT

ERŐSSÉGEK	GYENGESÉGEK
▪ Budapesten koncentrálódnak 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 projektet valósítottak meg Budapesten a 2007-2013 közötti időszakban; ▪ 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; ▪ Nemzetközi sportrendezvények megrendezésére is alkalmas projektek megvalósítása a közelmúltban vagy folyamatban; ▪ Stabilan működő sportegyesületek, melyeknek jó az együttműködése a fővárosi önkormányzattal; ▪ Jó minőségű szabadidős és tömegsport létesítmények megléte (Margitszigeti Atlétikai Centrum, Városligeti Műjégpálya); ▪ Egyre népszerűbb futóversenyek, melyeknek a jogszabályi háttere is kialakításra került; ▪ A lakásállomány komfortossági szintje kiemelkedő.	▪ Az egészségügyi intézmények működésében sok a párhuzamosság, nem hatékony a működtetés, nincs szakmailag, gazdaságilag összehangolva a különböző intézmények tevékenysége, eszköz és infrastrukturális fejlesztési igények, ellátási hiányok; ▪ 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, mecenatúra szerepe a kultúra támogatásában elhanyagolható, kevés a bérlakás, alacsony a térbeli mobilitás; ▪ Az önkormányzati bérlakások aránya alacsony, összetételük kedvezőtlen.
LEHETŐSÉGEK	**VESZÉLYEK**
▪ 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; ▪ Nemzetközi sportesemények, versenyek rendezése az állammal közösen; ▪ Erős politikai és városvezetői akarat megteremtheti az egységes bérlakásrendszert.	▪ 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 irányaiba; ▪ 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, fogyatékosságuk, életkoruk vagy szexuális orientációjuk alapján. Az esélyegyenlőség terén végzett tevékenységekről a végrehajtást koordináló Budapest Esély Nonprofit Kft. rendszeres beszámolót készít a Fővárosi Közgyűlés számára, ugyanakkor az esélyegyenlőségi programra és különösen annak intézkedési tervére vonatkozó felülvizsgálatra 2010 óta nem került sor. Az esélyegyenlőségi célcsoportok közül az alábbiakban azok kerülnek kiemelésre, ahol fővárosi szintű és komplex beavatkozások előkészítése indokolt.

MÉLYSZEGÉNYSÉGBEN ÉLŐK ÉS VESZÉLYEZTETETTEK

Ezt a társadalmi csoportot 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.

Jelentős változást jelent a szociális ellátások terén, hogy 2015. március 1-től átalakult a segélyezési rendszer, aminek következtében a kerületi önkormányzatok saját rendeletükben dönthetnek az általuk nyújtott segélytípusokról és azok összegéről az úgynevezett települési támogatások körén belül. Ez azt jelenti a gyakorlatban, hogy a kerületekben eltérő az egyes segélyek összege.

További változás, hogy a kormányhivatalokhoz került vala-mennyi jövedelemkompenzáló támogatás, köztük az aktív korúak ellátása, az időskorúak járadéka, az ápolási díj, a közgyógyellátások, valamint az egészségügyi szolgáltatásokra való jogosultság.

A segélyezési rendszer átalakításának hatásai – különösen a lakhatási szegénységre, a területi különbségek növekedésére - fővárosi szinten még nem kimutatott.

A tartós mélyszegénységben élők körébe tartoznak a hajléktalan személyek. Számuk Budapesten kb. 9 ezer főre tehető (részletesen a társadalmi és humán infrastruktúrát bemutató fejezetekben).

A hajléktalan emberek legfőbb szükségletei 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, illetve nehézkes különösen az utcán elő hajléktalan személyek elérése, szolgáltatásokba vonása.

Problémát okoz, hogy a sajátos élethelyzetből fakadó szükségleteket a szolgáltatások szervezésekor sokszor nem veszik figyelembe, ami a szolgáltatások megkettőzéséhez vezet.

Problémát jelent továbbá a hajléktalanná válást hatékonyan megelőző preventív ellátások, illetve a hajléktalan-ellátásból kivezető utak (pl. támogatott albérletbe költözés lehetősége, szociális munkával támogatott önálló, megfizethető lakhatási formák, stb. hiánya.

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 2000 fő körül mozog.

Az intézményi nevelésben élők esetében összegződnek, hatványozódnak a deprimáltságot kialakító tényezők (tanulási problémák, 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 hasonlóan – olyan programok 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 románnak. A magukat románnak mondó fővárosi polgárok legnagyobb számban a VIII. kerületben élnek (3050 fő), de 1000 főt meghaladó számban élnek a IV., 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 elszlömösödött lakóterületeken, rossz minőségű lakásokban, nem megfelelő higiénés 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 munkavállalással 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, kisegítő 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 megbélyegzéssel szemben.

Emellett 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 szükséglete 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 kevéssé ismer el aktív munkavégzésként. Egyre több család gondolja, hogy a háztartáshoz kapcsolódó feladatok megoszthatóak. A tradicionális szerepek túlsúlya gátolja a nők önkiteljesedését, rontja nyugdíjkilátásaikat, 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 panelvizsgálatok 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 álláskeresők 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 álláskeresők körében, a nők aránya az álláskeresés időtartamának elhúzódásával 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 férfiakéinál (a szakirodalom ezt üvegplafon jelenségnek hívja).

A társadalmi részvétel jellegzetes mutatójának a nők parlamenti, képviselő testületi részvételét tekintik. Ez alapján Budapest az országos helyzetnél 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 hozzáférésbeli 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 szorulók aránya. Ezért részben kitörési pontként kell tekinteni a prevencióra az egészségmegőrzésre, ami szemléletbeli változást is jelent, a szociális ellátáson belül is szükséges az idősekkel foglalkozó területek átértékelése, megerősítése. A Budapesti egészségterv ezért prioritásként jelöli meg az idősek 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 időskort 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 EGÉSZSÉGKÁROSODOTT 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 fogyatékossággal vagy pszicho-szociális hátránnyal élő személy, 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 fogyatékossággal 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 többnyire otthon dolgoznak és – ha tehetik – olyan munkahelyet válasz-

tanak, 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 információs szolgáltatás segítségével támogatja a munkavállalók munkahelyi beilleszkedését. Emellett 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!" nevű program végrehajtása, illetve több modul előkészítése a 2010-es évtől folyamatos, több – célcsoportra irányuló – koncepció (Fővárosi hajléktalanügyi koncepció, az Autizmussal élőket segítő koncepció) és koncepció-javaslat (idősügyi, romaügyi) elkészült, illetve több program/projekt megvalósíthatósági tanulmány szinten kidolgozásra került. Az antidiszkrimináció és egyenlő esélyű hozzáférés szempontjai beépültek a főváros szakmai stratégiai anyagaiba (horizontális megjelenítés). 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 konkrét alkalmazására eddig nem került sor.

SWOT

ERŐSSÉGEK	GYENGESÉGEK
▪ Stratégia, akcióterv megléte általános és célcsoportorientált megközelítésben, több szakterületre vonatkozóan (Települési Esélyegyenlőségi Program, a Fővárosi Migrációs Kerekasztal szakpolitikai ajánlásai, a Roma-Net projekt helyi akcióterve) ▪ 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.	▪ A hajléktalan-ellátórendszerek a városban koncentráltan helyezkednek el; ▪ Szociális bérlakások és lakhatási támogatások rendszere nem ad választ a szükségletekre; ▪ A szolgáltatói kapacitások sok területen még nem érik el az optimális szintet, illetve nem megfelelően célzottak (pl. idősellátás); ▪ Egyes hátrányos helyzetű csoportok kiszorulnak bizonyos szolgáltatásokból, illetve nehezen érik el azokat; ▪ Befogadó munkahelyi gyakorlatok alacsony elterjedtsége; ▪ Alacsony szintű a nyugdíj melletti foglalkoztatás; ▪ Fogyatékos emberek foglalkoztatási szintje alacsony; ▪ Az akadálymentesítés terén jelentkező komoly hiányosságok (a fizikai környezetre vonatkozóan és az info-kommunikációs vonulatban egyaránt); ▪ Rugalmas munkaidő-szervezés, alternatív foglalkoztatási formák alacsony szintű elterjedtsége; ▪ 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; ▪ Forráshiány jelentkezése a szolgáltatásoknál; ▪ Lakossági rugalmatlanság a hátrányos helyzetű csoportokkal kapcsolatos attitűdök terén; ▪ Fiatalok veszélyeztetettsége a kriminalizáció, áldozattá válás, szenvedélybetegségek által; ▪ Alacsony szintű önkéntesség és a szociális, esélyegyenlőségi területeken.
LEHETŐSÉGEK	**VESZÉLYEK**
▪ 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; ▪ Erős fővárosi civil szféra.	▪ A pályázati kiírásokban az egyes esélyegyenlőségi témák – pl. nemek közötti esélyegyenlőség – horizontális tervezettsége célzott akciók megvalósítására nem ad lehetőséget; ▪ A közterületi lakhatást övező társadalmi, szakmai-szakpolitikai viták, véleménykülönbségek; ▪ Alacsony szintű szolidaritás veszélyezteti a megvalósítás hatékonyságát és a fenntarthatóságot; ▪ Párhuzamosan működő, nem hatékony szolgáltatási kapacitások jönnek létre; ▪ Innovatív szolgáltatások elhalása, fenntarthatatlanok, nem multiplikálhatóak; ▪ Az önkormányzatok és a civil szereplők eltávolodása. ▪ Szakpolitikai-politikai, valamint a jogi szabályozó környezetben bekövetkező változások hatásai nem ismertek

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: A szélesebb értelemben véve a fogyatékos személyek érdekében történő akadálymentesítés mellett a feladatkör érinti az idős és idősödő személyeket, a kisgyermekeseket, az alacsony végzettségűeket és a városba látogató nem 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 kisközösségi felelősségvállalás támogatása is. Megvalósulhat a kultúrák és szubkultúrák találkozását elősegítendő, a hátrányos helyzetű csoportok iskolai vagy munkahelyi beilleszkedését segítendő, 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 családosok (kisgyerekesek), a hátrányos helyzetű fiatalok és a hajléktalan személyek ellátásában a támogató, kivezető-reintegráló illetve megelőző típusú szolgáltatások, a kisgyermekek 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, pályaorientációt, 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 tévő intézmények, szervezetek, képzések elérhetőségének növelése az idős és fogyatékos személyek számára.

I. 6. BUDAPEST GAZDASÁGA

A magyar gazdaság teljesítménye 2013 folyamán dinamikus növekedési pályára állt, ami 2015 első felében folytatódott. Magyarország bruttó hazai terméke – a KSH gyorsbecslése szerint – 2015 I. félévében 3,1%-kal nőtt az egy évvel korábbihoz képest. Bár a negyedéves statisztikák egyes ágazatok - különösen az ipar, építőipar és mezőgazdaság – hozzájárulásának változása miatt ingadozást mutatnak, a Budapest gazdaságában meghatározó jelentőségű kereskedelem, szálláshely-szolgáltatás és vendéglátás ágazatok folyamatosan erősödnek a GDP szerkezetén belül. Országos szinten a GDP növekedése meghaladja az uniós átlagot. A régiós versenytársak mindegyikében emelkedett a GDP volumene.

A 2014-2020-as ciklusban a közvetlenül gazdaságfejlesztésre fordítható uniós támogatások összege, tematikus fókusza és a projektek támogatási intenzitása lényegesen lecsökkent a régióban, s különösen Budapest esetében. Továbbra is támogathatóak azok a projektek, melyek a kutatás-fejlesztéssel, innovációval kapcsolatosak, valamint amelyek a kis- és középvállalkozások külpiacra jutását erősítik. A KKV szektor üzleti infrastruktúra fejlesztése azonban Budapesten nem támogatható, továbbá növekszik a visszatérítendő források köre a vissza nem térítendő támogatások szűkülése mellett.

BUDAPEST GAZDASÁGI SÚLYA, SZEREPKÖRE

Budapest és agglomerációja az ország gazdaságilag legfejlettebb térsége. A 2013-as adatok szerint az ország GDP-jének 38%-a származik Budapestről, az egy főre jutó GDP Budapesten az országos átlag 213%-a, míg az EU28 átlag 141%-a. Továbbá itt koncentrálódik a külföldi érdekeltségű vállalkozások kb. 61%-a, valamint az országban bejegyzett külföldi működő tőke 51%-a.

GDP/fő ezer Ft	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Budapest	4 225	4 602	5 121	5 355	5 791	5 770	5 838	6 089	6 286	6 439
Magyarország	2 045	2 183	2 351	2 485	2 644	2 557	2 661	2 811	2 878	3 017
Budapest az országos átlag %-ában	206,7	210,8	217,9	215,5	219,0	225,7	219,4	216,6	218,4	213,4

9. táblázat: Forrás: KSH, Területi Statisztikai Évkönyv 2013, 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 13-26% közötti. Az erős gazdasági szerep részben a népességkoncentrációval is összefüggésben áll, hiszen az ország lakosságának 18%-a Budapesten lakik.

	Budapest	Prága	Varsó	Bécs	Bukarest
GDP /fő 2012-ben (EUR)	21 785	31 556	29 156	47 267	17 146
Fővárosi GDP az országos arányában (%) 2012-ben	38%	25%	13%	26%	24%
Fővárosi népesség az országos arányában 2014-ben (%)	18%	12%	5%	21%	10%

10. táblázat: Társadalmi és gazdasági indikátorok; 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 47,6%-át teszi ki (2010: 46%). Az ipar és építőipar részaránya a főváros gazdaságából enyhén csökkenő (2010: 19,1% 2013: 18,8%), ami az ország ipari termelésének továbbra is 23%-át adja. A mezőgazdaság súlya a főváros gazdaságában elenyésző (0,2%), ez egyúttal az országos hozzáadott érték 1,4%-a. Az egyes ágak hozzáadott érték szerinti megoszlását vizsgálva megállapíthatjuk, hogy a főváros gazdaság szerkezete kiegyensúlyozott. 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 or-

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.

A főváros foglalkoztatási szerepe is jelentős, az országban foglalkoztatottak 29,2%-a dolgozik Budapesten. A legjelentősebb arányban az információ és kommunikáció (69,4%), a szakmai és tudományos tevékenységek (56,7%) és a pénzügyi tevékenységek (54,8%) szektoraiban tölti be szerepét az országos foglalkoztatotti létszámon belül.

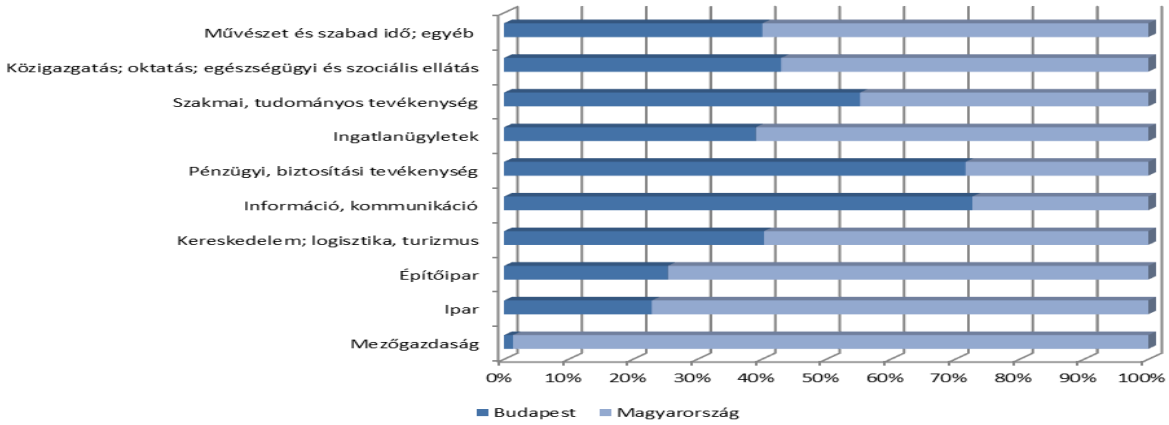
	Budapest	Magyarország
Mezőgazdaság, erdőgazdálkodás, halászat	0,2%	4,7%
Ipar	16,2%	26,8%
Építőipar	2,6%	3,8%
Kereskedelem; szállítás, raktározás; szállás-hely-szolgáltatás és vendéglátás	18,7%	17,6%
Információ, kommunikáció	10,0%	5,2%
Pénzügyi, biztosítási tevékenység	8,2%	4,4%
Ingatlanügyletek	9,2%	8,9%
Szakmai, tudományos tevékenység	12,3%	8,5%
Közigazgatás, védelem; oktatás; humán-egészségügyi és szociális ellátás	19,6%	17,3%
Művészet és szabad idő; egyéb szolgáltatások	2,9%	2,8%
Összesen	**100,0%**	**100,0%**

11. táblázat : Bruttó hozzáadott érték gazdasági ágak szerint, 2012; Forrás: KSH

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 (22,6%) alatti és csökkenő az iparban foglalkoztatottak aránya (2010: 12%, 2012: 10,8%). 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 információs és kommunikációs ágazatnak, a pénzügyi tevékenységeknek, ingatlanpiaci szolgáltatásoknak illetve a szakmai és tudományos tevékenységeknek és kapcsolódó szolgáltatásoknak.



20. ábra: Budapest aránya az egyes gazdasági ágazatok országos bruttó hozzáadott értékében, 2012; 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.

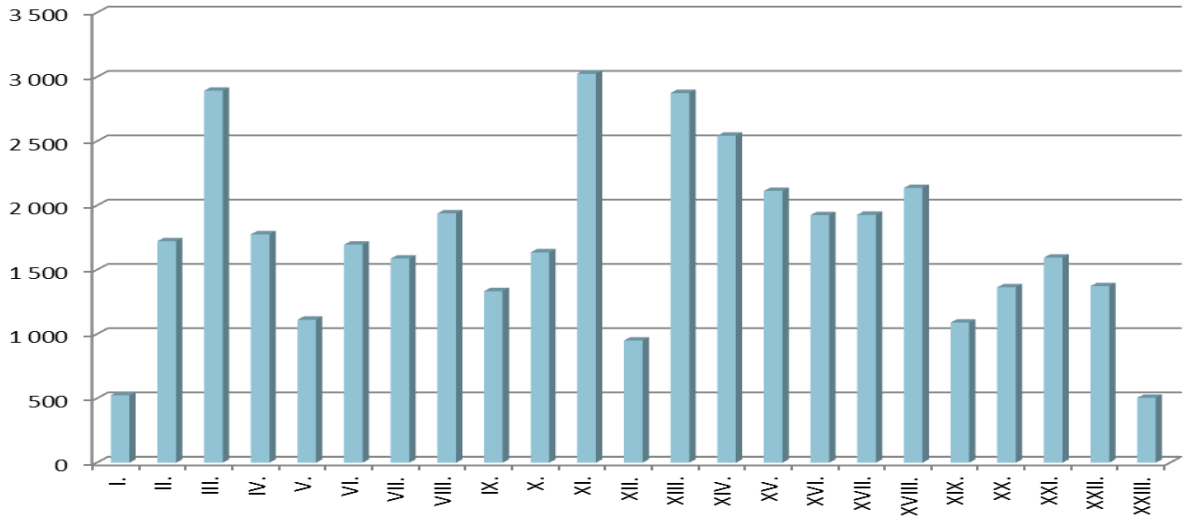
Gazdasági ágazatok területi vonatkozásai

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-ás autóút 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 logisztikai ágazat felől a jövőben igény fog jelentkezni a jó megközelíthetőséggel (autópálya csomópontok szomszédságában) rendelkező fejlesztési területekre.

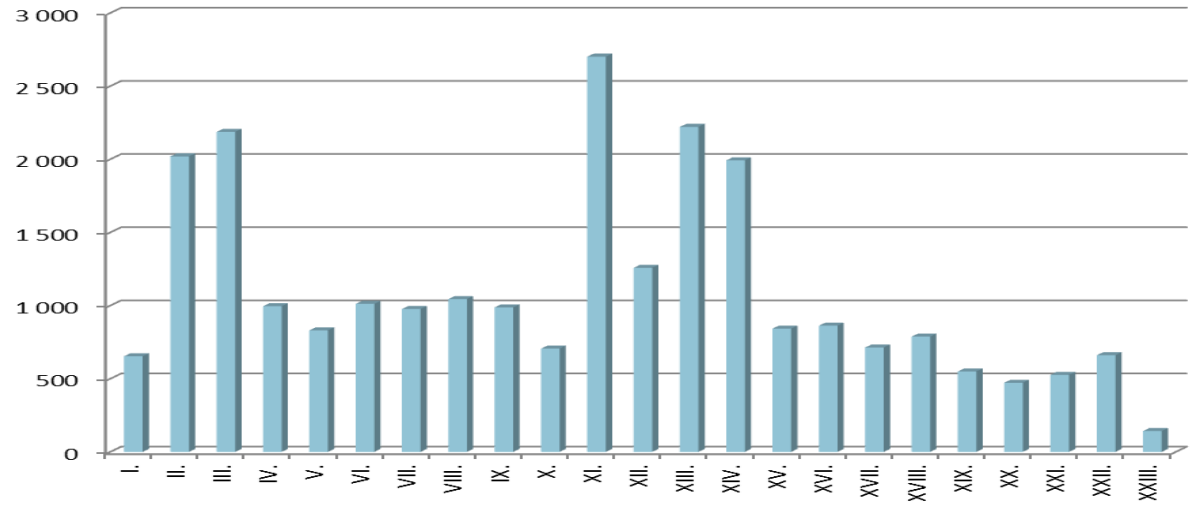
Ki kell emelni a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér térségének gazdasági potenciálját, ami a jövőben várhatóan jelentős logisztikai, ipari és szolgáltató vállalkozásokat és fejlesztéseket fog a dél-kelet- pesti térségbe vonzani. A repülőtér térsége potenciális gazdasági erőközponttá válhat, amit infrastrukturális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



21. ábra: Iparban tevékenykedő, regisztrált vállalkozások száma Budapesten, kerületenként 2013 Forrás: KSH

Jelentős azon egykori ipari vagy közlekedési területek 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 barnamezős térségek a jövőben fontos célterületei lehetnek a városfejlesztésnek, melynek keretében az arra alkalmas területek ismét a modern ipar telephelyeként szolgálhatnak.

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 szervezetten.



22. ábra: Információ és kommunikáció szektorban tevékenykedő, regisztrált társas vállalkozások száma Budapesten, kerületenként, 2013 Forrás: KSH

Az információs és kommunikációs ágazat két fontos sűrűsödési pontja az Infopark és a dél-budai egyetemek térsége (XI. kerület), valamint 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.

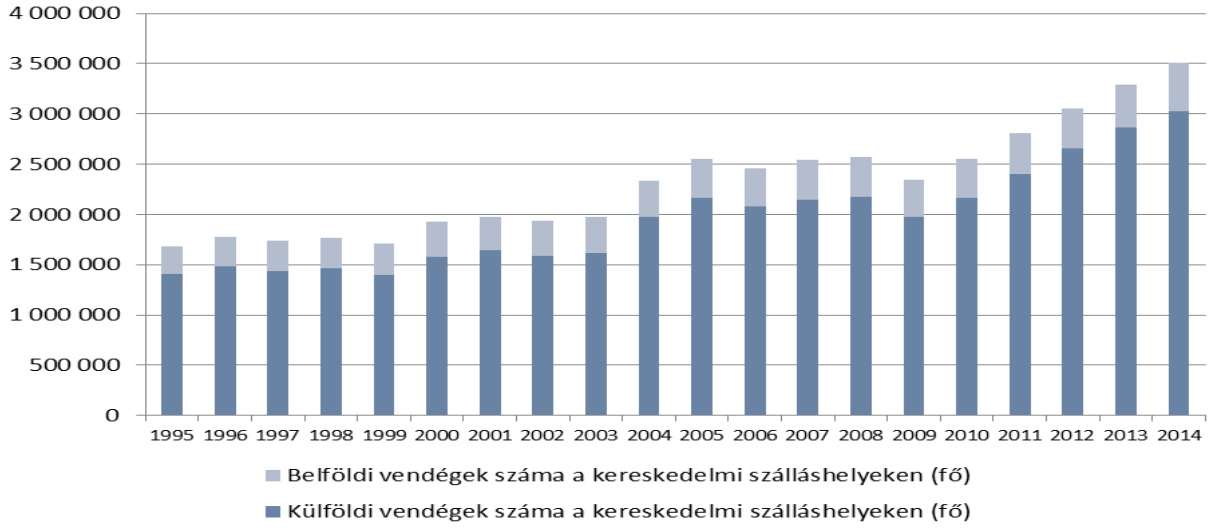
A feltörekvő ágazatokon belül a pénzügyi és gazdasági szolgáltató szektor jelentős szerepet játszik a város gazdasági életében. A Magyar Szolgáltatóipari és Outsourcing Szövetség becslése szerint az úgynevezett shared-service-centerekben (SSC) jelenleg országosan több mint 35 000-en, ebből a fővárosban több mint 25 000-en dolgoznak. A modern irodai létesítményekbe települő SSC-k elsősorban a Váci út és a Soroksári út 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, a modern irodaházi környezet és esetleg az 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.

2014-ben az országba látogató külföldiek 66%-a Budapestet választotta utazási célpontként, az összes Magyarországon töltött külföldi vendégéjszaka 58%-a realizálódott a fővárosban.

A kereskedelmi szálláshelyeken megszálló vendégek száma a 2005-2006-os, illetve a 2008-2009-es visszaesés után az elmúlt időszakban szinte folyamatosan növekedett. Budapest kereskedelmi szálláshelyein 2014-ben összesen már 3,5 millió vendég szállt meg (2012: 3,1 millió). A vendégek túlnyomó többsége külföldi volt, és az ingadozások az adatok alapján a külföldi vendégek számának változásait követik.



23. ábra: Vendégek száma a kereskedelmi szálláshelyeken, Budapesten Forrás: KSH STADAT

2014-ben Budapest 8,1 millió vendégéjszakát realizált (2012: 7,4 millió), melynek 88%-át külföldi vendégek tették ki. A külföldi vendégéjszakák több mint 60%-át 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 folyamatosan csökkent, 2011-ig 2,6-ról az utóbbi években 2,3 napra esett vissza. 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 szálláshely férőhelyek 14%-a, illetve a szállodai férőhelyek 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-től javulás figyelhető meg, egy szoba átlagára, a REVPAR, és az egy vendégre jutó szállásdíj is növekvő tendenciát mutat az elmúlt években. 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.

A regionális versenytársak teljesítményétől azonban több szempontból elmarad Budapest turizmusa: Prágával és Béccsel összevetve lényegesen alacsonyabbak a szobaárak. 2013-ban Prágában 123, Bécsben 148, Münchenben 185 euró volt az ötcsillagos szállodák átlagára, Budapesten átlagosan 99 euróért lehetett szobához jutni a legmagasabb kategóriájú hotelekben (forrás: STR Global). Az utóbbi években a fapados légitársaságok forgalma növekedett dinamikusan, amelyek azonban főleg a 3-4-csillagos szállodákat és hosteleket előnyben részesítő vendégszegmenseket hoznak a fővárosba. Hiányoznak a Budapestet az Egyesült Államokkal, valamint a távol-keleti nagyvárosokkal összekötő közvetlen járatok. A városközpont és a repülőtér közötti közlekedési kapcsolat szintén nem alkalmas a minőségi turizmus, valamint az üzleti- és konferenciaturizmus vendégkörének kiszolgálására.

Magyarország és Budapest a nemzetközi médiában egyre inkább „olcsó" desztinációként szerepel, ami negatív hatással van az egyébként is alacsony árszínvonalra.

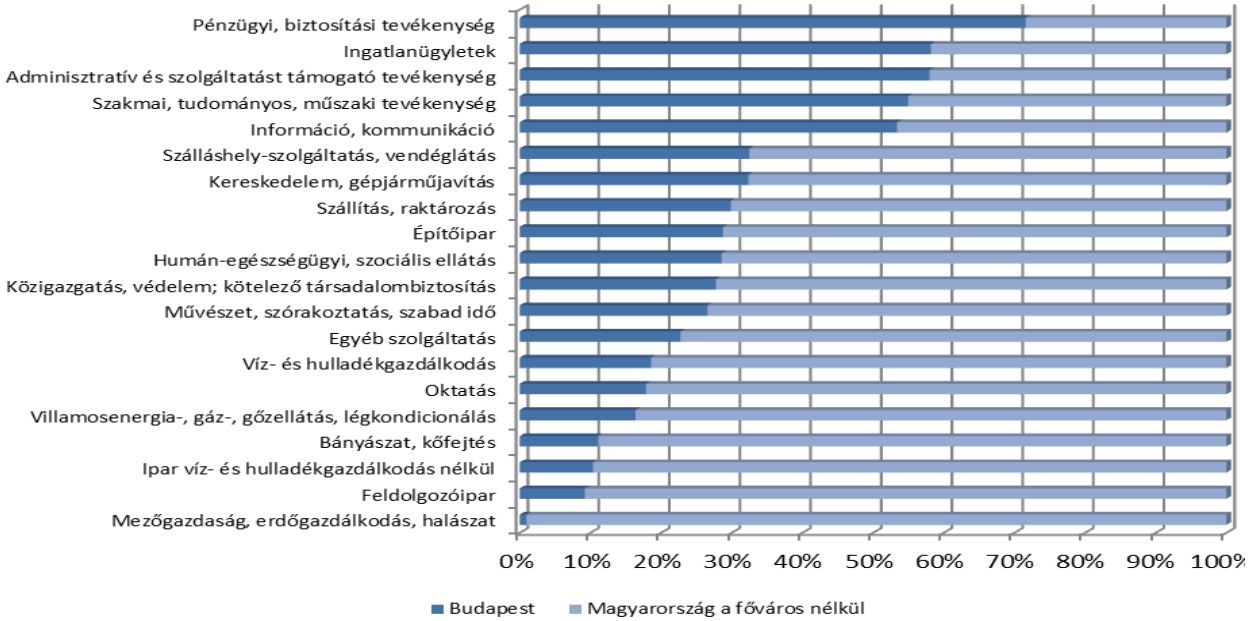
Budapestnek nincs egységes, jelentős és hosszú távú turisztikai marketing tevékenysége és az ezt végző, megfelelően finanszírozott szervezete sem. Jelenleg a Budapest népszerűsítésére fordított éves marketingkeret (a Magyar Turizmus Zrt. által a főváros promóciójára fordított tétel) hozzávetőlegesen 5 millió euró. Bécs esetében 14 millió euró ez az érték, míg Prága külföldi marketingjére évi 9 millió eurót költenek.

Összehasonlításképp: Bécsben 2013-ban 12,7 millió vendégéjszakát regisztráltak, a szállodák férőhelyeinek száma közel 60 000, mely tízezer férőhellyel haladja meg a budapesti kapacitást. Bécs turisztikai stratégiája 2020-ig további 5 millió vendégéjszaka regisztrálását tűzte ki célul és további 20 metropolisszal kívánja Bécs közvetlen légi kapcsolatát bővíteni. Budapest a kongresszusi turizmus piacán sem tudott jelentősen erősödni. A Nemzetközi Kongresszusok és Konferenciák Szövetsége (ICCA) világranglistáján Budapest 2013-ban a 17. helyen szerepel, ami 3 hellyel jobb, mint 2012-ben, ugyanakkor 2007-ben a főváros még a 7. helyen szerepelt.

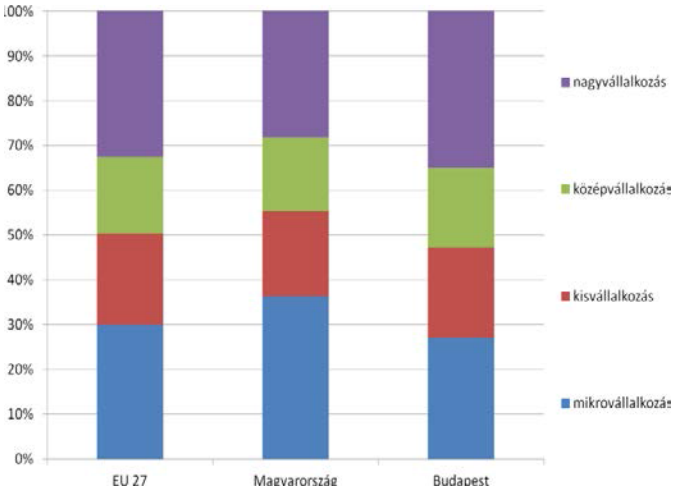
A turisztikai szektor az egyik legdinamikusabban növekvő ágazat, amely az turisztikai célterületeken a gazdaság sokrétű fejlődését segíti. Tekintve, hogy Budapest az ország legfontosabb, nemzetközi szinten is előkelő helyen jegyzett turisztikai célterülete, a jövőben e szektor növekedése sok szálon hozzájárulhat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

A GAZDASÁGI SZERVEZETEK JELLEMZŐI, FONTOSABB BERUHÁZÁSAI

Az országban regisztrált vállalkozások 23,7%-a a fővárosban található. A vállalkozások ezer lakosra jutó száma itt 249, egyharmaddal magasabb, mint az országos érték (187). A gazdasági szervezetek foglalkoztatottak száma szerinti megoszlása hasonló az országos szerkezethez: túlsúlyban vannak a kisvállalkozások, arányában kevés a középvállalkozás, a nagyobb méretű szervezetek aránya 1% körüli. **A regisztrált társas vállalkozások 90%-a 1-9 főt foglalkoztató kisvállalkozás. A 250 főnél több foglalkoztatottal rendelkező társas vállalkozások száma 2011-ben Budapesten összesen 320 darab volt.**



24. ábra: Budapest aránya az egyes nemzetgazdasági ágak beruházási teljesítményében, 2013
Forrás: KSH, egyszerűsített ágazati definíciókkal



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

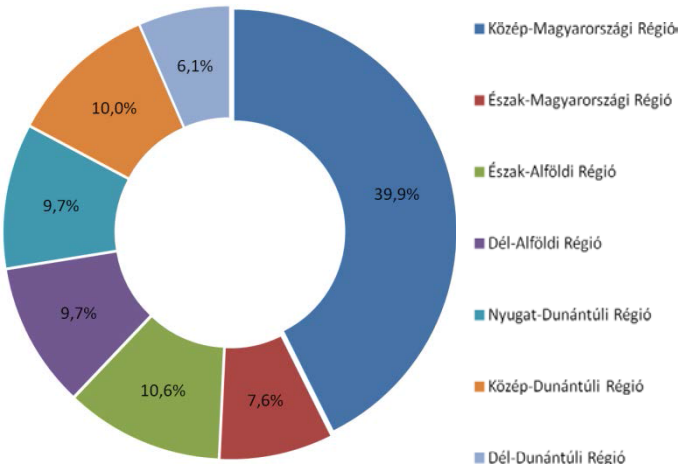
Budapest szerepe a beruházásokban népességaránya feletti, 2013-ban 23,8%-kal részesedett a magyarországi beruházásokból a főváros.

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 2013-ban 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 foglalkoztató és fontos forrása a növekedésnek.

A mikro-, kis és középvállalkozásokat sajátos 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.



26. ábra: „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)

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 régiek helyett. A KKV-k innovációi folyamatos versenyre és megújulásra ösztönzik a nagy vállalatokat is, kikényszerítve ezzel a fejlődést.

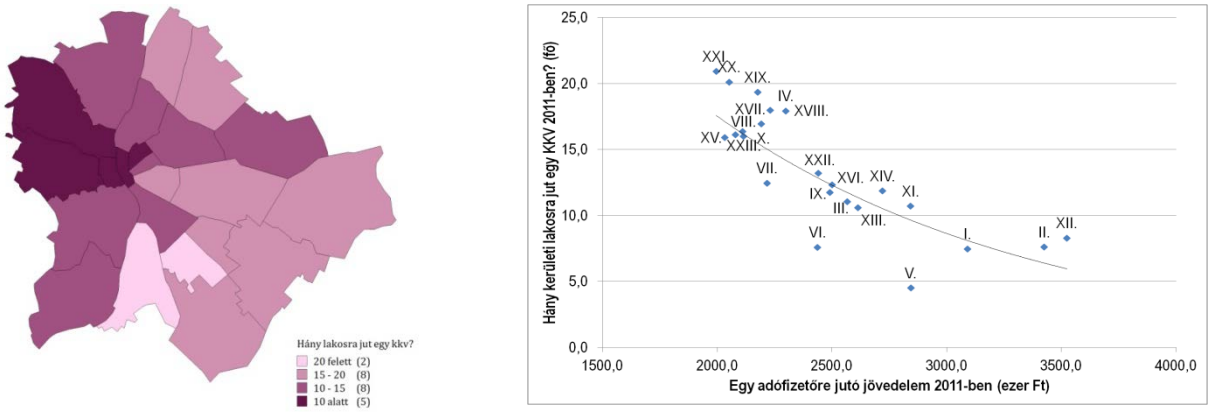
Az Eurostat adatai szerint Magyarország KKV-szektorbeli foglalkoztatottsága az EU-s átlagnál valamivel magasabb 72%-os szinten mérhető, a tradicionálisan KKV-intenzív déli államok mögött, a visegrádi országokhoz hasonló aránnyal.

Budapesten valamivel kisebb a KKV-k foglalkoztatásban 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.



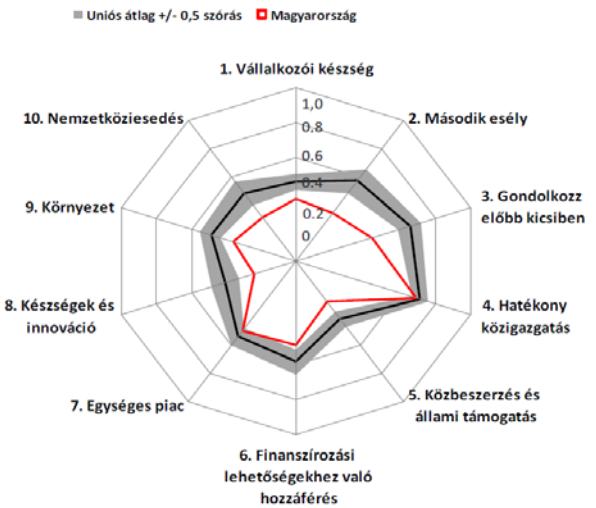
27. ábra: A kerületek KKV-intenzitása Budapesten és az SZJA alapok Forrás: KSH, 2011

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 (start-upok), 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



28. ábra: A Small Business Act Europe által kiemelt fontosságú KKV-tényezők helyzete Európai Bizottság, Vállalkozáspolitikai és Ipari Főigazgatóság, 2012. évi SBA tájékoztatója Magyarországról

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* 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* tekintetében Magyarország már elérte az Uniós 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.

A magyar *KKV*-k kevesebb újítást alkalmaznak, és kevesebb újító tevékenységben vesznek részt, mint Uniós társaik. 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. Ismételten 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 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.

Kutatások[2] 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.

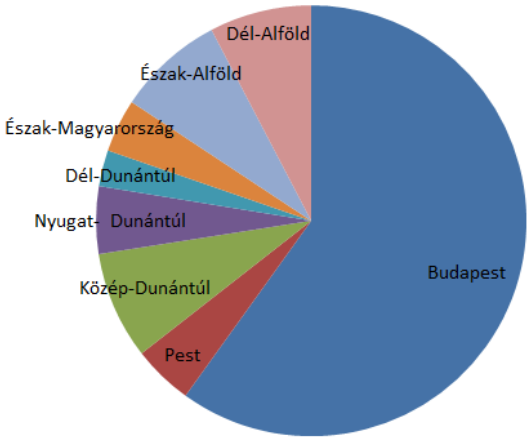
A finanszírozók oldaláról sokszor kisebb a hitelezési hajlandóság a kockázatosabb KKV-szektor forráshoz juttatására, ezért ebben a szegmensben gyakran fordul elő állami szerepvállalás (Széchenyi Hitelkártyaprogram, Növekedési Hitelprogram, JEREMIE-pályázatok). A keresleti oldalon az is korlátot jelent, 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.

A kutatás-fejlesztési tevékenység ráfordításainak összege tartósan nő Magyarországon. 2013-ban 420 milliárd forintot, a GDP 1,44%-át fordították ilyen célra. Ennek az összegnek több, mint felét budapesti kutató-fejlesztő helyeken költötték el.

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.



29. ábra: K+F kiadások megoszlása Magyarországon 2014-ben Forrás: KSH

Az Innovation Cities program3 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 az 58., míg 2014-ben 64. helyen jelölték. Budapest neves európai városokkal versenyez: Rómát, Genfet és Rotterdamot például megelőzi, de 2010 óta Prága mögé szorult.

Budapest *súlypont* (*Hub*) kategóriába sorolt, ami a legmagasabb fokozat (Nexus) után következik, leírása: „hatása van egyes kulcsfontosságú gazdasági és társadalmi szegmensekre".

Az Európai Unió összetett mérése szerint Magyarország a mérsékelten 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-től már a harmadik kategóriában szerepel (mérsékelt innovátor). A régión belüli helyzet itt is hasonló képet mutat, és Csehország vezeti 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 leginnovatívabbként:

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.

30. ábra: 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, légkondícionálás	201	45	246	556	36%
Járműgyártás	160	124	284	712	22%
Vízellátás	327	333	660	1967	17%
Pénzügyi, biztosítási tevékenység	6 150	3 198	9 348	27 673	22%

12. táblázat: Innovatív vállalkozások száma, 2011(db) Forrás: NIH Obszervatórium, A táblázat a következő anyagból származik: www.nih.gov.hu/sajtoszoba/nih-ris3kmr-tanulmany.

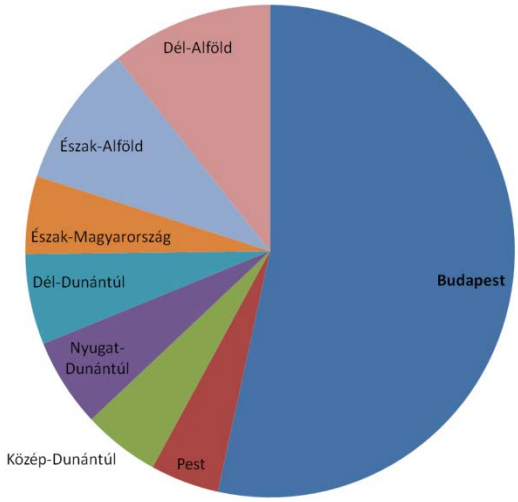
A leggyorsabban innováló iparágak szereplői közül tehát a *gyógyszergyártásban, az információs-kommunikációs technológiában, a villamos gépgyártásban*, és a kutatásban is a fővárosi dominancia érvényesül, Budapest az ország innovációs fővárosa is.

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 színtérre lépve (Prezi) gyűjtik össze a szükséges tapasztalatot.



31. ábra: A kutató-fejlesztő helyeken dolgozók megoszlása Magyarországon Forrás: KSH

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.

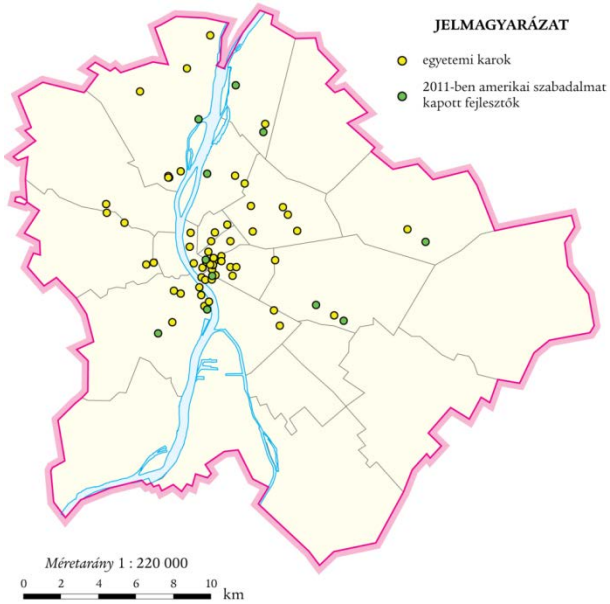
Az innovációhoz szükséges a széles látókörű munkavállaló, a folyamatos tapasztalatcsere az aktuálisan elérhető legmagasabb tudásról és a komplex tudás. Ezért produktív az innovatív vállalatok és a kutatói, egyetemi szféra egymáshoz közeledése. Budapesten a Duna közelében lévő zöld környezet vonzotta 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 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 innovátorrá váljon, s ehhez a RIS3 stratégia a következő fejlesztési prioritásokat jelöli ki:



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

- 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)*

Konkrét vizsgálatok nem állnak rendelkezésre, de láthatóan egyre jelentősebb a megosztáson alapuló gazdaság (sharing economy) jelenléte Budapesten is. A gazdaság szereplői ebben a modellben megosztják egymással felesleges kapacitásaikat, amely lehet ingatlan, munkaerő vagy eszköz is. Így a vállalkozásoknak kevesebb tőkét kell a kapacitások kiépítésébe és azok fenntartásába fektetni.

Az Airbnb ma már a fővárosi szálláshely-szolgáltatásban meghatározó jelenség, de a fuvarszervezésre specializálódott Uber is egyre népszerűbb. A belvárosban folyamatosan növekszik a közösségi irodaházak száma, melyek különösen a kezdő vállalkozások számára kínálnak megfizethető, ugyanakkor az interakcióknak köszönhetően hozzáadott értékkel rendelkező infrastrukturális feltételeket.

INGATLANPIACI VISZONYOK

A javuló gazdasági mutatóknak és a viszonylag kedvező ingatlanpiaci árazásnak köszönhetően az ingatlanbefektetések volumene 2014-ben 80%-os növekedést mutatott az előző évhez képest és elérte az 580 millió eurót Magyarországon. Ezen belül a jövedelemtermelő ingatlanok értékesítéséből származó összeg 450 millió euró volt. Az előrejelzések szerint a 2015-ös befektetési volumen – a hozamok csökkenése mellett – erősödni fog, akár 30%-kal is meghaladhatja a 2014-es szintet, így 750 millió eurót érhet el. A befektetések jelentős része Budapesten valósult meg, nagyrészt az irodapiaci szegmensben. A legnagyobb arányban a hazai szereplők voltak aktívak, megelőzve az európai, közel-keleti és amerikai intézményi és ingatlanbefektetőket. Középtávon a hozamok lassú csökkenését és a befektetések növekedését lehet prognosztizálni.

A fővárosi irodapiac a 2012-es hullámvölgyet követően újra növekedést mutat, azonban középtávon sem fogja átlépni az éves 100 000 m2 fejlesztési volument, mely jelentősen elmarad a 2009 előtti 300 000 m2-es éves újépítési teljesítménytől. Ugyanakkor az irodapiaci kereslet tartósan 400 000 m2 feletti szinten mutatkozik, így a kihasználatlansági ráta csökkenő tendenciát mutat Budapesten (2014 végén 16%-on állt). 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. A növekvő kiskereskedelmi forgalom és új kereskedelmi láncok megjelenése növeli a keresletet az új üzlethelyiségek és központok irányában. Ugyanakkor az állami szabályozók („plázastop törvény”) meglehetősen korlátozzák az új kereskedelmi létesítmények megjelenését a piacon. Ez a folyamat kedvez a meglévő kereskedelmi ingatlan állománynak, ahol a bérleti díjak ismét növekedésnek indultak, és az üresedés is csökkent a kiemelt helyszíneken. Jelentősebb kiskereskedelmi beruházások 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. 2015 közepére a teljes budapesti és a főváros környékén elhelyezkedő modern ipari ingatlanállomány – a saját tulajdonban hasznosított ipari területek nélkül – 1,89 millió m2 volt. A gazdasági fellendüléssel járó moderált keresletnövekedés, illetve az új ipari ingatlankínálat elmaradásának hatására az üresedés folyamatosan csökkent az elmúlt időszakban, 2015 közepén 13,7%-on állt. A modern ipari ingatlan-szegmensben ez a folyamat középtávon az átlagos árak emelkedését fogja okozni. 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 „vesztese” Magyarországon a lakóingatlanok piaca volt. A lakossági hitelhetőségek beszűkülése, a bankok már kihelyezett hitelállományának realizálása, a kedvezőtlen környezet hatására a szektor teljesítménye rendkívül alacsony maradt az elmúlt években. Ez mind az adás-vételek számán, mind pedig a lakóingatlanok építésén is meglátszott. A KSH adatai alapján a lakásépítések száma az elmúlt években - 2000-es évek korai időszakának megfelelően – néhány ezres volument mutat (2014-ben 2 007 db), mely jelentősen elmarad a lakásépítés legintenzívebb időszakában tapasztalt 10 000 feletti lakásszámtól. Hasonlóan alacsony a kiadott építési engedélyek száma is (2014-ben 1 834 db), mely a korábbi évekhez képest növekedést mutat, ugyanakkor előrevetíti, hogy a lakásépítés középtávon is csak korlátozott növekedést fog mutatni. Célterületek várhatóan a hagyományos lakásépítési szektorok lesznek, belvárosi rehabilitációs területek, hagyományos zöldövezetek. A lakáspiacon a II., XII. és XVI. kerületi ingatlanok átlagára kiemelkedően a legmagasabb (20-26 millió Ft), míg a VIII. és a X.kerületi ingatlanoké a legalacsonyabb (8 millió Ft).

A hazai ingatlanpiac középtávú kilátásait illetően elmondható, hogy a válságot követően lassabb ütemben, de helyreáll a megszakadt fejlesztői aktivitás, és egy egészséges szinten stabilizálódik, a válságot megelőző időszak ingatlanpiaca (a korlátlan hitelezés, ezen alapuló fejlesztői dinamika, lakásboom, stb.) azonban várhatóan nem tér vissza.

SWOT

ERŐSSÉGEK	GYENGESÉGEK
▪ Budapest az ország gazdasági központja, nemzetközileg versenyképes nagyvárosa; ▪ Közlekedés földrajzi adottságai a főváros és térségét az ország logisztikai központjává teszik; ▪ 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; ▪ Gyógyszergyártás, információs-kommunikációs technológia, villamos gépgyártás, mint a K+F+I kiemelkedő ágazati szektorai; ▪ Budapest innovációs és K+F teljesítménye országos viszonylatban kimagasló; K+F infrastruktúra ellátottsága magas; ▪ A főváros szerepe a gazdasági beruházásokban népességaránya feletti; ▪ Budapest az ország legfontosabb turisztikai célpontja, az országba látogató külföldiek kétharmada választja utazási célpontként, turisztikai infrastruktúra kiépített; ▪ Nemzetközi piacra termelő start-up cégek és gyorsan növekvő vállalatok fővárosi koncentrációja, számuk növekedése.	▪ 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 alacsonyabb költési hajlandósággal rendelkezik; ▪ Nagy befogadóképesség konferencia központ hiánya; ▪ A város turisztikai adottságainak egy meghatározó része nincs kihasználva, valódi vonzerőt nem jelentenek (pl. Duna), a város turisztikai adottságait kihasználó stratégia, cselekvési terv hiánya, vonzerők belvárosi koncentrációja; ▪ A fővárosi barnamezős területek megújulása sok helyen lassan halad, vagy elakadt, az elérhető zöldmezős gazdasági területek korlátozottak; ▪ KKV-k, jövedelemtermelési képességük alacsony, üzleti ismereteik hiányosak; ▪ Finanszírozási problémák a vállalati szektor valamennyi szegmensében; ▪ A tudásgazdaság szereplői között az együttműködés esetleges, transzfer funkciók gyengesége; ▪ Emelt szintű szolgáltatásokat biztosító üzleti inkubátor hálózat hiánya; ▪ A közvetlenül KKV szektort célzó uniós támogatások szűkülése Budapesten 2014-2020 között; alacsony támogatási intenzitás, kevés támogatható terület; ▪ Szakképzett munkaerő hiánya egyes ágazatokban; ▪ Gazdasági marketingkommunikáció és információszolgáltatás hiánya.

LEHETŐSÉGEK	VESZÉLYEK
▪ A világgazdasági helyzet javulásával megnőhet a turisztikai kereslet a kulturális és egészségturizmus iránt; ▪ Az európai viszonylatban alacsony munkabérköltségek 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; ▪ K+F uniós források elérhetősége a régióban, Budapesten működő transzfer intézmények és programok; ▪ Sharing economy megerősödése, társadalmi vállalkozások megjelenése, start-up klubok növekvő száma – új típusú vállalkozó kultúra és működési modellek; ▪ Kormányzati stratégia a vállalkozások adminisztrációs terheinek csökkentésére; ▪ Duális képzés a szakképzésben és a felsőoktatásban erősíti a munkaerő kínálatot; ▪ Új óvodai és bölcsődei férőhelyek létesítésével az anyák munkába való visszatérésének elősegítése ▪ Külföldről visszatérő képzett munkaerő.	▪ Fejlesztési területek korlátozottsága miatt a befektetések Budapesten kívül valósulnak meg; ▪ Az EU támogatási rendszerek forrásfelhasználása az előkészítés illetve a lebonyolítás hiányossága miatt alacsony hatásfokú; ▪ A város turisztikai teljesítménye nagyban függ a nemzetközi gazdasági környezettől; ▪ Üzleti környezetet érintő jogszabályi változások, ezek kiszámíthatatlansága; ▪ Tőkeintenzív beruházások estén feldolgozóipari vállalkozások, új befektetések ki- illetve letelepedése a konvergencia régiókban a kedvezőbb uniós támogatások miatt; ▪ Bevándorlás-ellenes kommunikáció a szakképzett bevándorlók számának csökkenését eredményezheti.

FEJLESZTÉSI KIHÍVÁSOK

- Innováció, K+F, valamint a húzóágazatok (kiemelten a gyógyszergyártás, villamos gépgyártás és IKT szektor) teljesítményének és beruházásainak növelése, nemzetközi pozíciók javítása;
- Befektetések vonzása, már jelenlévő vállalkozások bővülésének támogatása, ehhez megfelelő struktúrájú és számú munkaerő rendelkezésre állása, vonzó befektetési környezet biztosítása: befektetésösztönzés, városmarketing, információszolgáltatás színvonalának fejlesztése;
- Kis- és középvállalati réteg megerősítése;
- A fővárosi turizmus teljesítményének és nemzetközi jelentőségének erősítése;
- Megfelelő telephely lehetőségek biztosítása a gazdaság különböző szereplői számára:
    - kiemelt gazdasági helyszínek fejlesztésével;
    - barnamezők hasznosításának támogatásával.
- Saját ingatlanvagyon pozícionálása oly módon, hogy azt a leghatékonyabb módon be lehessen kapcsolni a helyi gazdaság fejlődésébe.

1 PriceWaterhouseCoopers: Global City GDP Ranking 2008-2025.

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

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 befolyásolhatják. Az elmúlt évtizedek azt mutatták, hogy a fővárosi önkormányzat költségvetési rendszerét gyakran érték jogszabályi változásból adódóan olyan külső hatások, mely kihívásokra a jövőben is felkészültnek kell lennie.

KÖLTSÉGVETÉS, GAZDASÁGI PROGRAM

Budapest Főváros Önkormányzata az alábbi költségvetési irányelveket határozta meg a következő időszakra:

- működési hiány nem tervezhető,
- hitelszerződésekben vállalt kötelezettségeket (pl. pénzügyi mutatók) maradéktalanul teljesíteni kell,
- a közösségi közlekedési szolgáltatást a rendelkezésre álló forrásokhoz kell igazítani,
- 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.

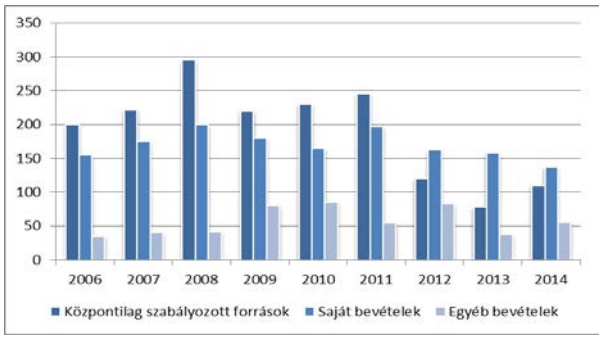
Budapest Főváros Önkormányzat bevételeinek alakulása

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 2015-ös költségvetési előterjesztés már bevétel növekedéssel számolt.

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 Uniós támogatással megvalósuló beruházásoknak, 2005-től 2011-ig újra a központilag szabályozott bevételek képviselik a legjelentősebb arányt.

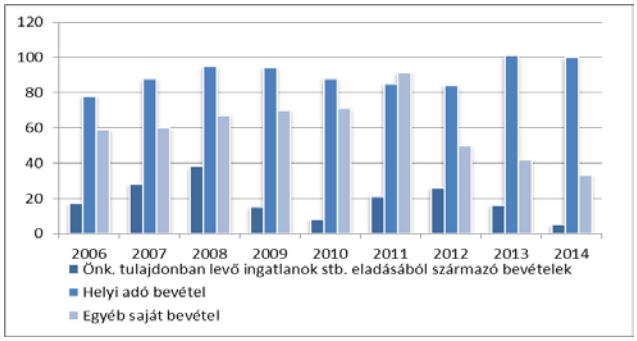
A központi források 2008. évi kimagasló bevételi összege elsősorban annak következménye, hogy az Állam ebben az évben a 4-es metró finanszírozására 32 Mrd Ft előleget biztosított. Emellett a központi költségvetés két területet érintően 2008-ban egyszeri jelleggel többletforrást biztosított. Az egyik a tömegközlekedéshez, a másik a közszférában foglalkoztatottak kereset kiegészítéséhez kapcsolódott. A feladatfinanszírozási rendszer életbe léptetésével, 2012-től kezdve újra a saját bevételi források tették ki a bevételek nagyobbik részét.

Az összes bevétel nominálértéken 1991-ről 2014-re ötszörösére növekedett. Ezt jóval meghaladóan, közel tizenháromszorosukra emelkedtek a saját bevételek, míg a központilag szabályozott források több mint kétszeresükre nőttek.



33. ábra: A fővárosi önkormányzat bevételei 2006-2014 között, milliárd Ft[1]

Tekintettel arra, hogy a saját bevételek közül különösképpen a helyi adóból, 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 1991-2014. év összesített adatai alapján átlagosan a költségvetés 25%-át tették ki, és növekedés figyelhető meg: míg 1992-ben a költségvetés összbevételének csak 8%-át érték el, addig 2014-ben a bevételek 59%-a származott e két forrásból.



34. ábra: A fővárosi önkormányzat saját bevételei 2006-2014 között, milliárd Ft[2]

A közhatalmi bevételek a teljes költségvetési bevételek közel egyharmadát teszik ki.

A helyi adó, a fővárosban 1991 szeptemberében került bevezetésre. A következő évben a kerületi önkormányzatokkal történő forrásmegosztás után a fővárosi önkormányzat adóbevétele közel 4 milliárd Ft volt, amely 2014-re 102,9 milliárd Ft-ra emelkedett. Jelenleg az iparűzési adó jelenti a leglényegesebb közhatalmi bevételi forrást, így ennek növelésére irányuló beavatkozások a kerületek és a főváros közös érdeke.

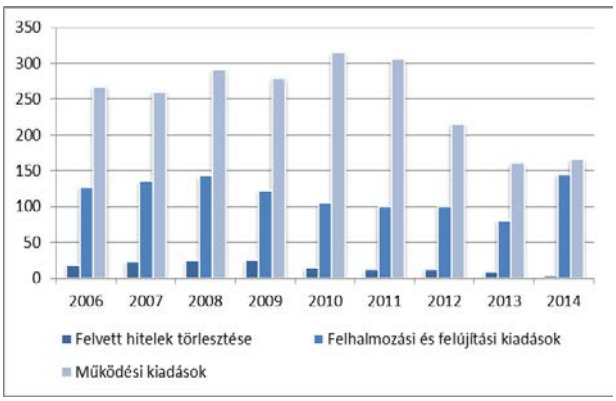
A helyi adókkal és bevételekkel kapcsolatban három tényezőt kell kiemelni:[3]

- A dugódíj bevezetésre fog kerülni, mivel a 4-es metróra vonatkozó támogatási szerződésben erre fővárosi vállalás történt. 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 a fővárosi önkormányzat állandó bevételi forrása lesz.
- Az idegenforgalmi adó 2011-től került át a fővárosi kerületeket megillető körbe. A jogszabályváltozás következtében a fővárosi önkormányzat egy-egy kerületben csak akkor vezetheti be rendeletével az idegenforgalmi adót, ha ahhoz minden adóév tekintetében az érintett kerületi önkormányzat a beleegyezését adja. A fővárosi szintű idegenforgalmi adó beszedés hatálya a XV-XXIII. kerületekre terjed ki, melyekre az idegenforgalmi látogatottság csekély mértékben jellemző. 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 az ingatlanfejlesztők számára 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 finanszíroztatják 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, 2014-ben 35,9 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.

Budapest Főváros Önkormányzat kiadásainak alakulása

Az 1991. évi bázishoz viszonyítva az összes kiadás 2014-re közel hatszorosára, a működési kiadások több mint háromszorosára, a felhalmozási kiadások pedig közel tizennyolcszorosára növekedtek.



35. ábra: Forrás: A fővárosi önkormányzat kiadásai 2006-2014 között, milliárd Ft[4]

1991-ben a költségvetés kiadásaiból 84,7%-ot az önkormányzati gazdaság működtetésére, 14,9%-ot a felhalmozási és felújítási kiadásokra, 0,4%-ot az egyéb feladatok megvalósítására fordított az önkormányzat. 2014-ben a folyó kiadások 62%, a felhalmozási kiadások és felújítások 38% részesedési arányt tettek ki az összkiadásból.

A működési kiadásokon belül legnagyobb és egyben meghatározó arányt azoknak az önkormányzati feladatoknak a kiadásai jelentik, melyeket közszolgáltatási szerződés keretében kerülnek ellátásra. A városüzemeltetési feladatokon belül mintegy 96%-os arányt (közel 92 Mrd Ft) képviseltek a közlekedési feladatok, melynek részbeni fedezetét a központi költségvetésből nyújtott központosított támogatás (33 Mrd Ft) biztosította 2014-ben.

Hitelállomány alakulása

A 90-es évek elején a fővárosi önkormányzat fejlesztési politikája a nagy infrastrukturális és tömegközlekedési beruházásokra fókuszált, hogy élénkítse a város gazda-

sági 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.

Az önkormányzat 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 2013 márciusában a Kormány és Budapest Főváros Önkormányzata által elfogadott úgynevezett „Budapest 21" szerződés illetve az önkormányzati adósságkonszolidáció keretében az állam két fázisban a főváros hitelállományának előbb 60%-át, majd 2014. február végén még fennálló állományát is átvállalta. A döntés hatására egyrészt jelentősen csökkentek a főváros hiteltörlesztésre fordítandó kiadásai, másrészt javult a hitelképessége is.

Magyarországon elsőként az önkormányzatok között, Budapest Főváros Önkormányzata 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-en (2015 november) megerősítette Budapest besorolását, stabil kilátások mellett. A jövőben a Magyar Állam kedvezőbb besorolásával 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 részt vesznek a főpolgármester helyettesek és tanácsadóik, illetve a főosztályok. Az ágazati projektek elkészítését a Városüzemeltetési Főosztály, a Beruházási és Projektmenedzsment Főosztály, valamint az érintett cégek koordinálják. A városfejlesztési projektek előkészítése, tervezésének koordinációja többnyire szintén a Városépítési Főosztályon keresztül történik.

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 Beruházási és Projektmenedzsment Főosztály végzi.

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 desztináció-menedzsment szervezet) összetett szerepét csak részben képes ellátni.

A területfejlesztési – kerületeket, magánszektort, civileket érintő – döntések szakpolitikai és politikai döntéshozói előkészítésére, koordinációjának biztosítására szintén nincs állandósult intézményrendszere az önkormányzatnak, területfejlesztési bizottság nem működik.

2015-ben alakult meg a Budapest Városarculati Nonprofit Kft., melynek legfontosabb feladata Budapest arculatstratégiájának újragondolása, városmarketing feladatok ellátása, valamint Budapest közösségi kezdeményezéseinek összefogása és támogatása.

A Budapesti Fesztivál- és Turisztikai Központ Nonprofit Kft. (BFTK) feladata a főváros kiemelt kulturális rendezvénysorozatainak (Budapesti Tavaszi Fesztivál, Budapesti Nyári Fesztivál, CAFe Budapest) szervezése mellett kiterjed a budapesti infopontok működtetésére, valamint marketing feladatok ellátására a fővárosi turizmus további erősítése érdekében. Tekintettel arra, hogy az idegenforgalmi adóbevételek a kerületeknél realizálódnak, az összfővárosi turisztikai marketingre fordítható összegek is jóval alacsonyabbak a regionális versenytársak hasonló költségvetési kereténél. A BFTK által működtetett Turisztikai Kerekasztal a szektor fővárosi szereplői közötti rendszeres kommunikáció egyik legfontosabb platformja. Ezen felül, a Budapest Főváros Önkormányzata, a Nemzetgazdasági Minisztérium és szervezeteik (BFTK és Magyar Turizmus Zrt.) közötti stratégiai együttműködés jó alapot biztosít egy koordinált Budapest Turizmus Stratégia kidolgozásához, a feladatok megosztása mellett a turisztikai marketing, szolgáltatás és tartalomfejlesztés finanszírozásának új, fenntartható alapokra helyezésével.

A budapesti gazdaságfejlesztés és foglalkoztatottság növelés stratégiájának hosszú- és középtávú fejlesztési céljait, valamint a megvalósítandó konkrét beavatkozásokat és a végrehajtás lehetséges intézményes kereteit fogalja össze a Fővárosi Közgyűlés által jóváhagyott Budapest Gazdaságélénkítési és Munkahelyteremtési Stratégiája 2015-2021 c. dokumentum. (1049/2015. (VI.23.) Főv. Kgy. határozat). A stratégia komplexen, a témában érintett fővárosi és országos szervezetek, illetve a kerületek bevonásával Budapest gazdaságfejlesztési erőfeszítéseinek koordinálását és e koordinációból eredő hatékonyságnövekedést célozta meg. A

hosszú távú fejlesztési célok elérése érdekében a Stratégia hét középtávú célt definiál:

1. Vállalkozói működést nehezítő szabályozói terhek csökkentése;

2. Hatékony funkciómegosztáson alapuló összehangolt budapesti gazdaságfejlesztési intézményhálózat kiépítése;

3. Aktív KKV politika kialakítása;

4. Közszolgáltatások minőségének és hatékonyságának fejlesztése;

5. Budapest épített és természeti értékeinek megőrzése és fejlesztése;

6. Munkaerő-piac rugalmasságának növelése;

7. Alacsony képzettséget igénylő munkakereslet ösztönzése.

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 bérlakások eladásából származó kerületi befizetések jelentették, melynek forrása a bérlakásállomány értékesítésének befejeztével kimerült. A keretből fennmaradt teljes összeg (5 milliárd Ft) 2013-ban a TÉR-KÖZ pályázaton keresztül került kiosztásra (közösségi terek megújítása), a projektek megvalósítása jelenleg is folyamatban van. A keret kimerülése után is meg kell vizsgálni annak a lehetőségét, hogy a fővárosi önkormányzat milyen mértékben és milyen módon tudja támogatni a kisebb léptékű, kerületi és közösségi kezdeményezésű, a közterületek fejlesztésére és élettel való megtöltésére irányuló projekteket.

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 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 városfejlesztés területén szükség mutatkozik 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 ilyen szervezeti egység kialakítása.

FOGLALKOZTATÁSPOLITIKA[5]

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 fővárosi önkormányzat egyik célja, hogy a foglalkoztatás jelenlegi lehetőségeinek feltérképezését követően a munkaformák és résztvevők számát egyaránt bővítse. Másrészről 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.

	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Foglalkoztatottak (ezer fő)	731	719	723	753	735	773
Munkanélküliek (ezer fő)	49	73	78	78	69	49
Gazdaságilag aktívak (ezer fő)	780	792	801	831	804	822
Gazdaságilag inaktívak (ezer fő)	374	377	379	342	341	323
15-64 éves népesség	1154	1169	1180	1173	1145	1144
Munkanélküliségi ráta (%)	6,3	9,2	9,7	9,4	8,6	6,0
Aktivitási arány (%)	67,6	67,8	67,9	70,8	70,2	71,8
Foglalkoztatási ráta (%)	63,3	61,5	61,3	64,2	64,2	67,5

13. táblázat: A fővárosi 15-64 fővárosi népesség gazdasági aktivitásának fő mutatói (2009-2014); Forrás: KSH, 2015

A fővárosban, a válság begyűrűzése utáni időszakban az országos folyamatokhoz hasonlóan, a konjunktúra visszaeséséhez kapcsolódó negatív munkaerő-piaci folyamatok bontakoztak ki. 2013-as évet követően azonban erős javulás volt tapasztalható mind a foglalkoztatási, aktivitási és munkanélküliségi ráta mozgása esetén. Míg 2009-ben a fővárosi 15-64 éves népességnek még 63,3%-a foglalkoztatott volt, addig ez az arány 2014-ben már 67,5%. A munkanélküliségi ráta is jelentős csökkenést mutatott a fővárosban a 2012 utáni

időszakban. Míg 2011-ben a 15-64 éves korosztályban 9,7% volt a munkanélküliek aránya, addig 2014-re ez az érték 6%-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 rárótt 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 munkapiacon; 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 álláskeresők és hajléktalanok köréből; továbbá a Budapest Főváros Önkormányzata 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 (munkarehabilitáció), 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.

VAGYONGAZDÁLKODÁS[6]

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.

Az önkormányzat jelenlegi vagyongazdálkodásával kapcsolatos megállapítások:

- Az önkormányzat 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 vagyonkataszter, 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 az önkormányzat 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 vagyonra 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 tárgyiasult vagyon, vagyis a jogok összessége;
- Ingatlan vagyon – az ingatlanok összessége;
- Portfolió vagyon – a társasági részesedések összessége;
- Értékpapír vagyon – az értékpapírok és a pénzeszközök összessége.

Az önkormányzat vagyona a 2014. év végén 2 499 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 portfolió vagyon.

Az Önkormányzat küldetése a vagyongazdálkodás területén az, hogy az önkormányzati feladatellátáshoz 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 – csak ezt követi a piaci típusú gazdálkodás megvalósítása,
- a vagyongazdálkodási rendszer úgy működik, hogy fenntartható módon szolgálja az önkormányzati feladatok ellátását, miközben az önkormányzat kötelező és vállalt (választott) feladatainak elsőbbsége van a vagyonelemek felhasználásában,
- fenntartható gazdálkodás valósul meg mind az ökológiai, mind az ökonómiai, 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 értéktartásának költségeit és a haszonáldozati költségeket, továbbá azokat 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 portfolió vagyon szakmai felelőse. A Vagyongazdálkodási Főosztállyal együttműködve – az Önkormányzat vagyongazdálkodó társaságaként – létezik a BFVK 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 vagyonkezelői az adott Főosztályok (Kulturális, Sport, Köznevelési, 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.

Egyrészről szükséges az értékalapú gazdálkodás megvalósításához az értékek naprakész ismerete, az értékelések elvégzése, a vagyonelemek piaci értékének az ismerete, másrészről 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.

Budapest Főváros Önkormányzat tulajdonában jelenleg is – és a jövőbeni ingatlanoptimalizálások eredményeképpen további – jelentős számú és értékű, nem a kötelező és vállalt feladathoz kapcsolódó ingatlanvagyon koncentrálódik. 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.

LAKÁSGAZDÁLKODÁS

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.[7]

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, ezen kívül 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 nagyütemű csökkenés, 2013. évben a bérlakások száma 45 284 volt. 2001. évben az összes budapesti lakás 8,2%-a volt önkormányzati bérlemény. 2009. évben a bérlakások aránya már csak 5,2% volt,

majd ez kismértékben tovább csökkenve 2013. évben mindössze 4,9%-ra változott.

A fővárosi önkormányzat tulajdonaként 1195 lakást tart nyilván, ami a teljes fővárosi lakásállomány mindössze 0,13%-a, míg a fővárosi bérlakás-állományra vetítve sem éri el az öt százalékot (2,6%), mely sem a főváros lakáspiacán, sem az önkormányzati lakás-állomány esetén nem tekinthető lényegesen lakáspiaci eszköznek.

A főváros tulajdonában levő lakásokról az önkormányzatnak 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 nem is lakás funkciót lát már el, hanem intézményi funkciót.
- Az önkormányzat gazdasági társaságainak hatáskörébe rendelt lakások (BKV, BGYH, BTI), amelyekkel az önkormányzatnak már csak közvetett kapcsolata áll fenn.
- A fővárosi önkormányzat közvetlenül hasznosított lakásai, amelyeket vagy maga az önkormányzat vagy a BFVK 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 a rendelkezésére álló korlátozott lakásszám miatt nem vállalhatja fel egy-egy, Budapest 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 költséghatékony módon jön létre, amely során a fizetendő bérleti díjaknak – 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 érdekében 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.

ENERGIAGAZDÁLKODÁS[8]

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 idősek otthona létesítmények energiafelhasználásának elemzését.

Budapest 2009-ben csatlakozott a Covenant of Mayors megállapodáshoz, az elsők között Magyarországon, ennek hatására elkészült a Fenntartható Energia Akció Program (SEAP), melynek keretében Budapest vállalta az összes CO2-kibocsátás 2005-ös szinthez képest 21 %-kal történő csökkentését 2020-ig. A SEAP 2014. évi monitoring jelentése szerint 2013-ra fővárosi szinten már 15%-os csökkenést sikerült elérni a bázisévhez képest.

A főváros teljes energiafelhasználását a népességre vetítve megállapítható az 1 főre jutó energia-felhasználás, ami a 2014-es adatok alapján 16,1 MWh/fő, mely a 2012. évi adathoz képest mintegy 6%-os csökkenést mutat. 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 távhőé pedig csökkenő tendenciát mutat. Az energiahordozók főbb végfelhasználói csoportjainak vizsgálata alapján a fővárosi lakosság fogyasztása mintegy 40-50%-ra becsülhető.

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 főváros területén mintegy 500 millió m^3/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 öt erő- és hat fűtőműben, valamint mintegy 750 000 háztartási gázfogyasztónál történik. A további villamos energiát az országos alap- és nagyfeszültségű hálózatok biztosítják.

Budapest energiafelhasználása 85%-ban fosszilis jellegű, mivel a villamos energia hazai termelése jelentős részben (41%), a távhő előállítása majdnem teljes mértékben (95%) szénhidrogén alapú energiahordozók felhasználásával történik. Az atomenergia – a villamos energia hazai termelésű része alapján – 12%, míg a megújuló energiahordozók aránya 3%.

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.

Az energiahordozók megoszlása végfelhasználásuk szerint:

- földgáz: 44%;
- villamos energia: 24%;
- a közlekedés ágazatban felhasznált gázolaj, benzin, folyékony gáz: 22%;
- távhő: 10%.

A 2013. évi budapesti energiafelhasználáshoz köthető CO2-kibocsátás (8 678 048 tonna CO2 egyenértékű kibocsátás) eredményeképp egy lakosra 5,0 t CO2/fő jut.

Főbb tényezői:

- 45%-a a fővárosi fogyasztású villamos energia előállításához használt tüzelőanyagok fosszilis jellegű részéből ered;
- 17%-a lakóházak földgáz-felhasználásából ered;
- 9%-a távhő termeléshez használt tüzelőanyagok fosszilis jellegű részéből ered;
- 8-8%-ot eredményez a fővárosban vásárolt (egyszerűsítést alkalmazva: feltételezetten a fővárosban el is használt) benzin és gázolaj felhasználása (közösségi közlekedés és a további önkormányzati felhasználás nélkül);
- 7%-a szolgáltató épületek, létesítmények földgáz fogyasztásához, füstgáz kibocsátásához köthető.

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.

TELEPÜLÉSÜZEMELTETÉS, INTÉZMÉNYFENNTARTÁS

Budapest településüzemeltetési intézményrendszere változáson ment át az elmúlt években. Budapest Főváros Önkormányzata 2015-ben döntött a Budapesti Városigazgatóság Zárkörűen Működő Részvénytársaság létrehozásáról. A BV Zrt. és a rendszerbe bevont, a fővárosi önkormányzat kizárólagos tulajdonában lévő egyes közmű-közszolgáltató gazdasági társaságok a városüzemeltetés új rendszerében társasági jogi értelemben elismert vállalatcsoportként működnek. Az elismert vállalatcsoport vezető tagjaként a BV Zrt. az elismert vállalatcsoport vezetője, a vállalatcsoportba tartozó, kizárólagos önkormányzati tulajdonban lévő közmű-közszolgáltató cégek viszont – jogi értelemben – ún. ellenőrzött társaságként tevékenykednek.

Budapest Főváros Önkormányzata az új rendszer keretében tulajdonosi jogainak gyakorlására BV Zrt.-t hatalmazta fel. A BV Zrt.-nek feladata a tulajdonosi képviselet ellátása egyes vegyes tulajdonú, és olyan kizárólagos önkormányzati tulajdonban lévő közmű-közszolgáltató cégek tekintetében is, amelyek nem tartoznak az elismert vállalatcsoporthoz. A BV Zrt.-nek harmadik típusú feladata az önkormányzat „szakértőjeként" az egyes vegyes tulajdonú cégekben lévő – a privatizációs szerződések által determinált – tulajdonijövedelem megosztási viszonyrendszer „újrarendezéséhez" szakmai támogatást nyújtani.

A BV Zrt. negyedik típusú feladata a „gondozása" alá tartozó cégek díjemelési javaslatainak, díjkalkulációs elveinek, díjmechanizmusainak „szakértése", beleértve az önkormányzatáltal fizetett, a közszolgáltatási szerződés keretében meghatározott kompenzációkat is.

Közmű-közszolgáltatási díjak tekintetében a fővárosi önkormányzat szerepe négy féle:

- ármegállapító hatóság (FKF hulladék, FŐKÉTÜSZ),
- ármegállapító és kompenzáció (díjkiegészítés) fizető (FTSZV),
- megrendelő (FŐKERT, FKF köztisztaság, BTI),
- tulajdonos (FŐTÁV).

A BV Zrt. az alábbi társaságok egyedüli részvényese:

- Fővárosi Közterület-fenntartó Zártkörűen Működő Részvénytársaság (FKF);
- Budapesti Távhőszolgáltató Zártkörűen Működő Részvénytársaság (FŐTÁV);
- Budapest Gyógyfürdői és Hévizei Zártkörűen Működő Részvénytársaság (BGYH);
- Budapesti Temetkezési Intézet Zártkörűen Működő Részvénytársaság (BTI);
- Fővárosi Kertészeti Zártkörűen Működő Nonprofit Részvénytársaság (FŐKERT);
- Fővárosi Kéményseprőipari Korlátolt Felelősségű Társaság (FŐKÉTÜSZ);
- Fővárosi Településtisztasági és Környezetvédelmi Korlátolt Felelősségű Társaság (FTSZV).

A BV Zrt. az alábbi társaságok kapcsán egyes gazdasági irányítási jogosultságokkal rendelkezik:

- BKK Budapesti Közlekedési Központ Zártkörűen Működő Részvénytársaság (BKK);
- Budapesti Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság (BKV);

A BV Zrt. az alábbi társaságok kapcsán egyes döntéselőkészítési feladatokat végez (ami azonban ellenőrzésnek nem nevezhető, tulajdonosi jogosítványokat nem foglal magában):

- Budapesti Dísz- és Közvilágítási Kft. (BDK);

- Fővárosi Csatornázási Művek Zrt. (FCSM);
- Fővárosi Vízművek Zrt.

A Fővárosi Gázművek Zrt.-ben a fővárosi önkormányzat tulajdonában álló 50%-os társasági részesedést a magyar állam 2014-benmegvásárolta.

Villamosenergia-szolgáltatás vonatkozásában az önkormányzattulajdonosként a közvilágításban érdekelt, 50%-ig.

Az önkormányzat által irányított településüzemeltetési cégeken kívül más, részben állami, részben magán társaságok is részt vesznek a város közműszolgáltatói rendszerében. Az elektromos ellátást az ELMŰ Zrt. végzi, míg a telekommunikáció terén számos társaság nyújt szolgáltatást.

A fővárosban lévő **humánszolgáltatást nyújtó intézményrendszer jogszabályi változások miatt jelentős szervezeti, tulajdonjogi változáson ment át** az elmúlt években. A változásokat illetve az annak eredményeképp létrejött intézményi struktúrát a humán infrastruktúrára vonatkozó fejezet tartalmazza.

Az EU-források – 2014-2020

Az európai uniós források a 2014-2020-as uniós költségvetési ciklusban is meghatározó szerepet kapnak az önkormányzatok fejlesztési projektjeinek finanszírozásában. A Közép-magyarországi régió speciális helyzetben van, ugyanis fejlettsége miatt a 2014-2020-as időszakban a fejlettebb régiók kategóriájába került, így az igénybe vehető támogatási területek köre és az egy főre jutó források nagyságrendje is kisebb, mint a kevésbé fejlett ún. konvergencia régiókban.

A Széchenyi 2020 program keretében megvalósítandó programok közül a Versenyképes Közép-Magyarország Operatív Program (VEKOP) a közép-magyarországi régióban megvalósítandó fejlesztési feladatok teljes körét felöleli, kivéve a közlekedési és környezetvédelmi területeket. A VEKOP forráskerete 287,59 milliárd Ft, mely elsősorban az ágazati programok közép-magyarországi beavatkozásait támogatja („tükörkonstrukciók"), másodsorban olyan országos hatású fejlesztéseket, amelyek az egész ország területét lefedik. Az utóbbiak arányosított része megjelenik a VEKOP-ban.

A VEKOP tervezésének egyes szempontjairól, valamint a területi és ágazati tervezési jogkörbe utalt forrásainak megoszlásáról szóló 1707/2014. (XII. 3.) számú Kormányhatározat a VEKOP keretének 7,61%-a esetében biztosít tervezési feladatokat Budapest Főváros Önkormányzata számára. A fővárosi Integrált Területi Programot (ITP) is jóváhagyó 1472/2015. (VII. 15.) Korm. határozat szerint ez 21,862 milliárd forintos keretösszeget jelent. A hivatkozott intézkedések pontos tartalma a pályázati felhívás tervezetekből lesz megismerhető. Az ITP keretében három intézkedésen belül kerülnek a források elosztásra a Területi Kiválasztási Rendszer (TKR) eljárásrend keretében:

- 5.3 Fenntartható közlekedésfejlesztés (8,39 milliárd Ft) – ennek közel 60%-a a Duna menti területeken megvalósuló közlekedésfejlesztési beavatkozásokra koncentrál;
- 6.1. Bölcsődék és családi napközik, valamint óvodák infrastrukturális fejlesztési (2,017 milliárd Ft);
- 6.2. A leromlott településrészeken élő hátrányos helyzetű lakosság életkörülményeinek javítása, társadalmi és fizikai rehabilitációja (11,455 milliárd Ft).

Mivel a TKR eljárásrendben a területi szereplők képviselője is benne van a döntés-előkészítő bizottságban, így Budapest Főváros Önkormányzatának közvetett ráhatása van a végleges támogatotti lista kialakítására.

A Környezeti és Energiahatékonysági Operatív Program (KEHOP) átfogó célja, hogy a magas hozzáadott értékű termelésre és a foglalkoztatás bővülésére épülő gazdasági növekedés az emberi élet és a környezeti elemek – hosszú távú változásokat is figyelembe vevő – védelmével összhangban valósuljon meg. A KEHOP tervezett intézkedései közül a Közép-magyarországi régióban megvalósuló fejlesztéseket csak azok a prioritások finanszírozhatnak, amelyek Kohéziós Alap forrásból gazdálkodnak. Ez alapján a 4. prioritás (Természetvédelmi és élővilágvédelmi fejlesztések) teljes egészében kiesik a Fővárosi Önkormányzat számára releváns beavatkozási területek köréből. A fővárosi projektek többsége kiemelt projekt eljárásrend alkalmazásával valósulhat meg, mely projektekről a szaktárca javaslata alapján a Nemzeti Fejlesztési Kormánybizottság dönt.

Az Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program (IKOP) a 2014 és 2020 közötti Európai Uniós támogatásokból megvalósítani tervezett magyarországi közlekedésfejlesztéseket tartalmazza, egyéb közlekedésstratégiai beavatkozásokat (pl. szabályozás-módosítás, működési támogatás) nem. A KEHOP-hoz hasonlóan itt is a Kohéziós Alapból valósulhatnak meg fővárosi fejlesztések, s ezek többnyire a kiemelt projektek eljárásrendjének kereti között. Az 1696/2014. (XI. 26.) Korm. határozat tartalmazza a 2014-2020-as programozási időszak országos jelentőségű közúti, vasúti és vízi közlekedési, városi és elővárosi közlekedési fejlesztéseinek indikatív listáját, melyek közül a főváros területét érintő, állami szerepvállalással tervezett legfontosabb projektek a következők:

- Elővárosi állomások, megállóhelyek fejlesztése és felújítása (TEN-T vonalak);
- Budapest-Keleti pályaudvar épület-felújítás;
- Budapest-Nyugati pályaudvar épület-felújítás;
- Budapest Liszt Ferenc nemzetközi repülőtér kötöttpályás kapcsolatának kialakítása;

Közép-magyarországi régió sajátos – 3. célterületi – státuszából fakadóan a gazdaság- és az emberi erőforrás fejlesztési tartalmak a VEKOP-on belül jelennek meg. A célterületi lehatárolás miatt az ehhez kapcsolódó ágazati programok (Emberi Erőforrás Fejlesztési

Operatív Program – EFOP és Gazdasági és Innovációs Operatív Program - GINOP) forrásait fővárosi és Pest megyei pályázó nem vehetik igénybe. Elvi lehetőség lenne a 15%-os átjárhatósági szabály alkalmazására azonban az érintett programokban ennek a feltételei nem kerültek rögzítésre.

SWOT

ERŐSSÉGEK	GYENGESÉGEK
▪ Vagyongazdálkodási stratégia és megkezdett végrehajtás (dinamikus modell); ▪ Vállalkozásfejlesztési közszolgáltató szervezet (BVK); ▪ Megújuló stratégiai dokumentumok (SEAP, Környezeti Program).	▪ Átlátható, naprakész információs rendszer hiánya a Fővároshoz tartozó vagyonelemekről; ▪ Erős költségvetési kötöttségek; ▪ Hiányzó intézményi/szervezeti egységek, funkciók a városfejlesztés és területfejlesztés terén; ▪ 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**
▪ Kormányzati adósságátvállalás miatt a hitelképesség növekedése; ▪ Fővárosi közösségi közlekedés kormányzati támogatása (többletforrás); ▪ Bővülő ingatlanpiaci lehetőségek felértékelik az ingatlanportfóliót és lehetőséget teremtenek az értékesítésre és hasznosításra.	▪ További kormányzati szigorítás a helyi önkormányzatok költségvetését, finanszírozását és hitelfelvételét illetően; ▪ Helyi adókat is érintő jogszabályi változások; ▪ EU források csökkenése, a városfejlesztés fenntartható finanszírozási hátterének (pl. JESSICA bevezetése) kialakítását támogató politikai döntések hiánya.

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 bérlakás-gazdálkodás rendszerének fejlesztése;
- Átfogó, integrált energetikai és klímastratégia kialakítása.

[1] Forrás: áttekintés a fővárosi önkormányzat 1991 és 2010 közötti gazdálkodásáról Budapest, 2010 Budapest Főváros Önkormányzata Főpolgármesteri Hivatal, Költségvetési Tervezési Ügyosztály (továbbiakban: áttekintés) és a Pénzügyi Főosztály, Költségvetési Osztály, Költségvetési Szabályozási Csoport adatszolg. alapján (továbbiakban adatszolgáltatás):

[2] adatszolgáltatás

[3] alapvetések a Főváros fejlesztésének és gazdálkodásának stabilizálása és reformkoncepciója a 2011-2014. választási ciklusra (Gazdasági Program)

[4] adatszolgáltatás

[5] 2012 – 2020 Budapest, 2012. szeptember irányvonalai alapján

[6] Budapest Főváros Önkormányzatának Budapest Főváros Önkormányzatának középtávú Vagyongazdálkodási terve 2013-2016

[7] A Fővárosi Önkormányzat tulajdonában levő lakásokkal történő gazdálkodás stratégiai terve 2013-2016. alapján

[8] Budapest Környezeti Állapotértékelése 2012. a „Fővárosi önkormányzat tulajdonában álló idősek otthona 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 tájtípusát tekintve települési (urbánus) táj, ennélfogva 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 a tájszerkezet 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

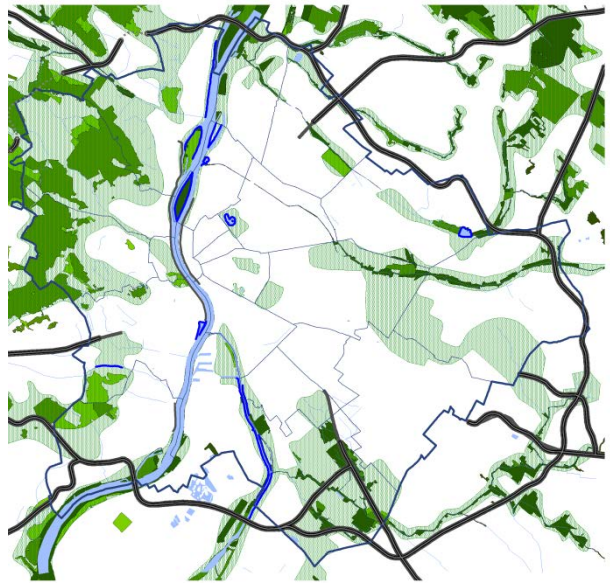
Budapest változatos természeti értékekkel bír, tájképi karakterét alapvetően a várost kettészelő Duna, a várost körülölelő hegyek és dombok határozzák meg. A fővárosban és térségében található élőhelyek, a nagyvárosi terjeszkedés ellenére is fajgazdagok maradtak, biodiverzitásuk magas, több reliktum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

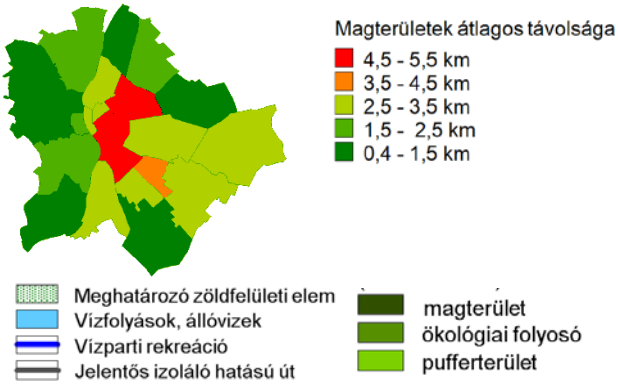
A természetvédelmi oltalom alatt álló értékeket kiegészíti (és részben átfedi) az Országos Területrendezési Tervben (OTrT) meghatározott, a területrendezés eszközeivel szabályozott Országos Ökológiai Hálózat övezete. A hálózat magterületből, pufferterületből és ökológiai folyosóból áll.

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 közhasználattal bírnak. A közhasználatú zöldfelületek mellett a közhasználat elől elzárt, vagy korlátozott közhasználatú területek zöldfelülete szintén fontos strukturális alkotórész. A fentieken túlmenően a településen található többi zöldfelületi elem főként kondicionáló szerepet tölt be.





36. ábra: Zöldfelületi, ökológiai kapcsolatok

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

- belső zóna területén szigetes elrendeződésű,
- belső és átmeneti zóna határán nagykiterjedésű városi parkok sávos-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.

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 használt (pl. az egymást érő rendezvények) miatt, még a rendszeres fenntartási 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.

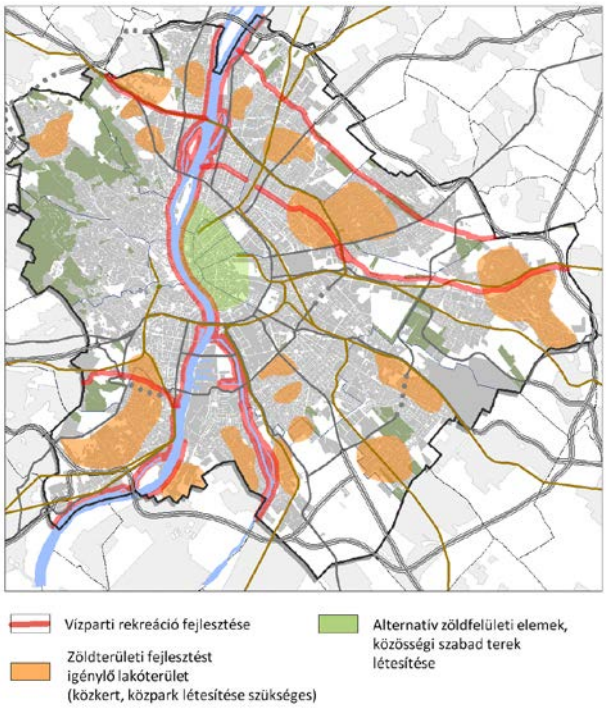
Az elodázott felújítási, revitalizációs munkálatok különösen a Városliget, a Népliget és a Nehru park esetében okoznak jelentős minőségi problémát. A Népliget esetében problémát jelent az alulhasznosítottság is, amely romló közbiztonságot és ezzel kapcsolatos negatív közvélekedést teremt. A Nehru park a Duna-part közel egyetlen, közvetlen vízparti fekvésű közparkja (a szigetek és a Kopaszi-gát kivételével). Frekventált elhelyezkedése ellenére a felújítása késlekedik.

A Duna-partok rekreációs fejlesztése szükséges, a közlekedési és zöldterületek, közterek racionális elrendezésével.

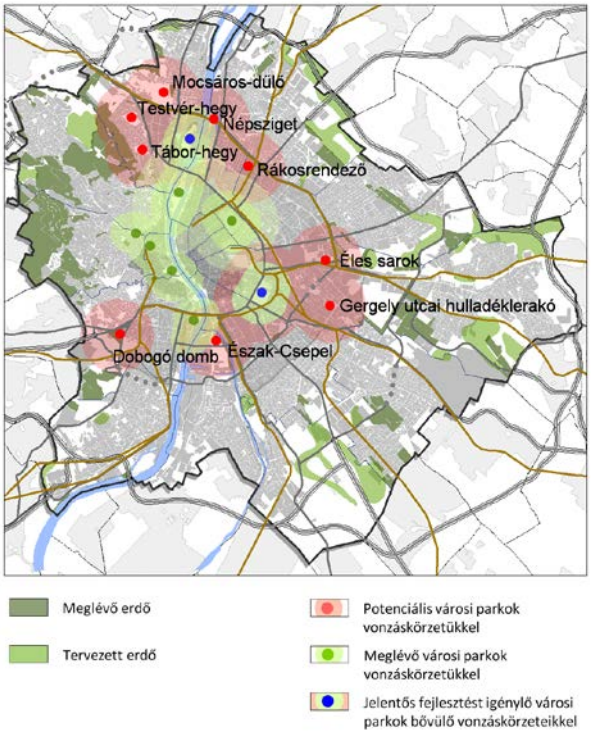
A barnamezős területeken a korábban elindult fejlesztések a gazdasági válság hatására megtorpantak, így a területek rehabilitációjához kapcsolódó zöldfelületi fejlesztések is elhalasztódtak (pl. Millenáris park bővítése, Millenniumi városközpont).

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, ennélfogva ezek a területek a főváros lakosságának rekreációjában meghatározó szereppel bírnak (különösen a budai oldalon, a hegyvidéken található összefüggő erdőterületek szerepe a meghatározó).



37. ábra Zöldfelületi fejlesztést igénylő területek

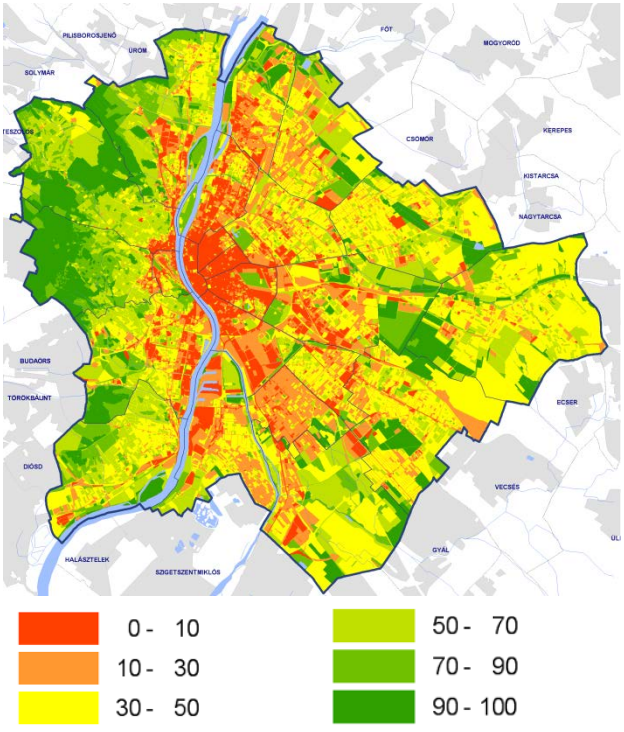


38. ábra Zöldfelületi fejlesztési lehetőségek

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 (2010) alapuló kutatási eredményeit használtuk fel.



39. ábra: Zöldfelületi intenzitási érték (%)

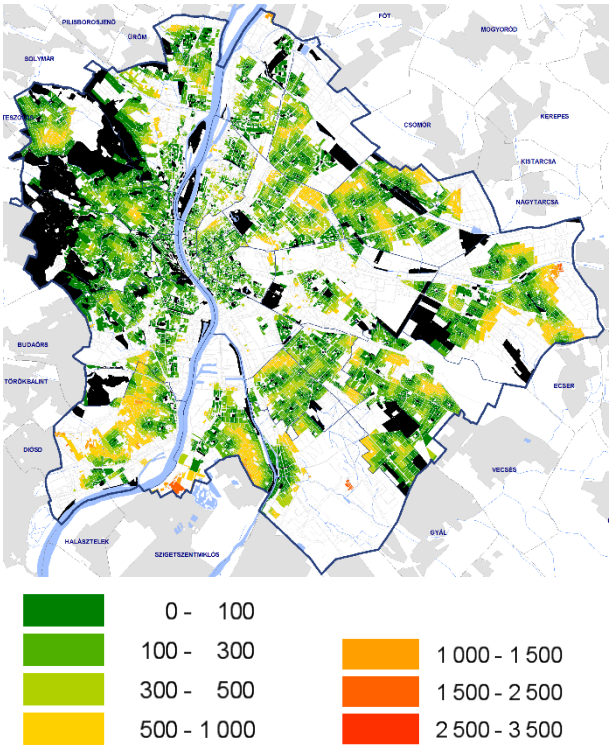
A zöldfelületi intenzitás területi jellemzői mellett jellemző még ennek az időbeli alakulása is. A 2005-ös és a legfrissebb (2010-es) adatok összehasonlításával megállapítható, hogy Budapest területén 1,5% körüli zöldfelület-csökkenés mutatható ki a vizsgált öt évben, amely az azt megelőző időszakhoz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

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 9m^2/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.

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 ellátottságnak örvendenek.



40. ábra: Lakóterületek távolsága erdőterületektől, parkoktól (m)

A zöldfelületi ellátottságot nem csak a zöldfelületek és az erdőterületek távolsága, hanem azok felszereltsége és állapota is nagyban befolyásolja. A fővárosi parkok többsége jelenleg még felújítása szorul. A kerületek által megújított zöldfelületek (pl. a XIII. kerületben erős a zöld prioritás – AngyalZÖLD program) és a civil kezdeményezésre született közösségi kertek a zöldfelületi ellátottság javításában játszanak szerepet.

SWOT

ERŐSSÉGEK	GYENGESÉGEK
▪ A város kiemelkedő értékeit képezik a településképi látványértékek, a földrajzi fekvése 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.	▪ Az egy főre jutó zöld- és erdőterületek nagysága elmarad a nemzetközi ajánlástól; ▪ A zöldterületek mind minőségi, mind területi megoszlás tekintetében jelentős egyenlőtlenségeket mutatnak; ▪ A 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 városmag irányába, így az ökológiai hálózati kapcsolat megszakad; ▪ A 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**
▪ A Duna menti területek komplex fejlesztése; ▪ Alulhasznosított területek fejlesztési potenciálja; ▪ Egészségtudatosság növekedésével erősödik a társadalom szabadterületi rekreációs igénye.	▪ 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;
- A természetvédelem szempontjainak és a 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.

1686-1873 *1873-1930*

1930-1949 *1950-1990*

41. ábra 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 távolságból adódó – 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).

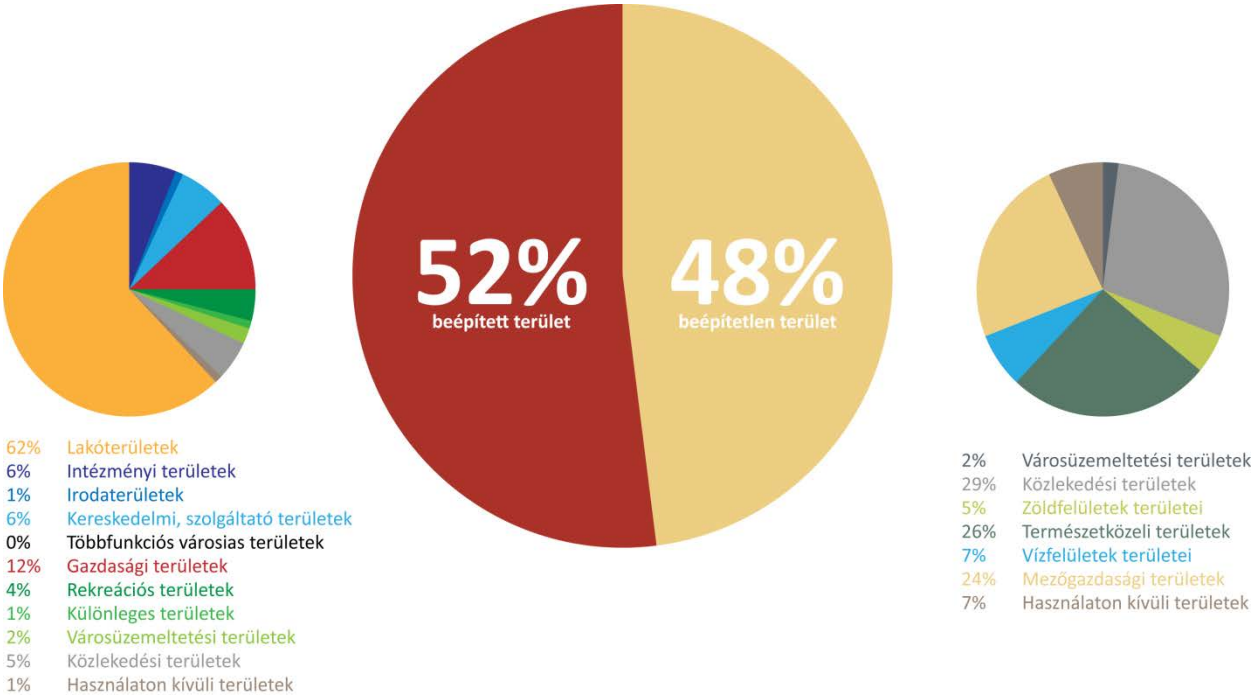
A csatlakozó közúti műtárgyak építésével a későbbi korok is kényszerpályára kerültek, egy-egy kapacitív műtárgy előnytelen hálózati helyzete dacára is a közúthálózat mozdíthatatlan eleme marad (Erzsébet-híd). A piaci személet előretörésével a közlekedési hálózat kiépítésének korlátai is láthatóvá váltak,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



42. ábra: Területfelhasználás jellemzői

TERÜLETFELHASZNÁLÁS JELLEMZŐI

Budapest 525,12 km^2 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 igénybevételével terjeszkedett a város,
- a kialakult városszerkezetben történt átépülések jellemzően a barnamezős területeken eredményeztek új területhasználatot.

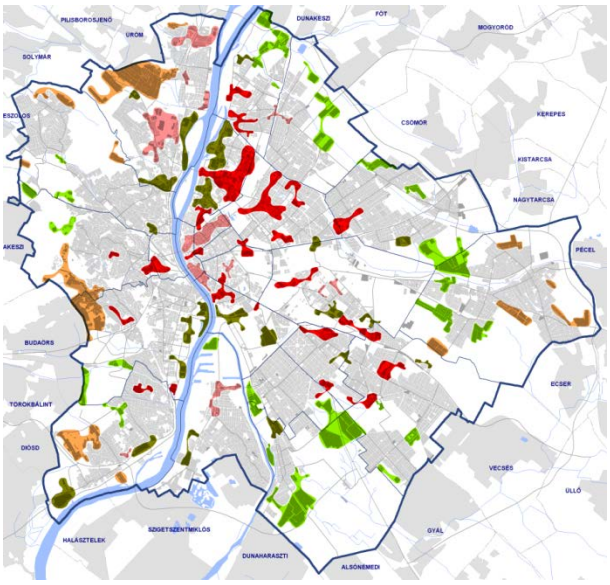
Funkció vizsgálat

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 jellemzik, azonban ennek belső tagolódásában 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, a hegyvidéki és az elővárosi zónát jellemzik. A zónák területe és népsűrűsége azonban nagyon eltérő, ami szintén történeti okokra vezethető vissza és összefüggést mutat a jellemző beépítéssel is.



Lakófunkcióként átépülő üdülőterületek

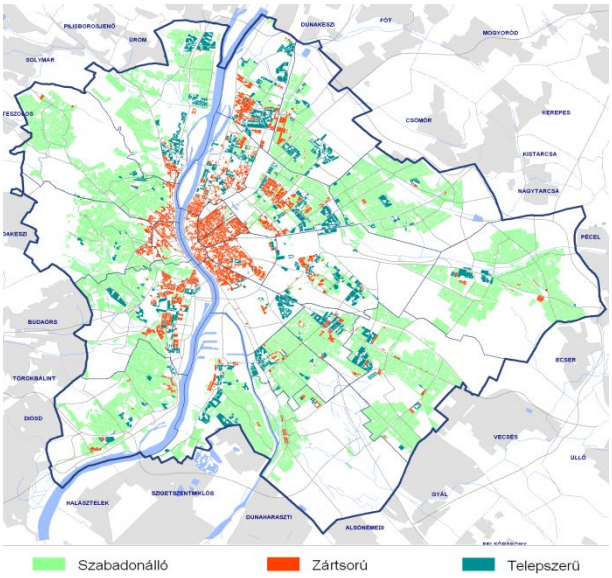
Zöldmezős fejlesztések

Barnamezőn lezajlott jelentős funkcióváltás

Kialakult városszerkezeten belül lezajlott jelentősebb átépülések

43. ábra: Jelentős városszövet-átalakulások 1990 után

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

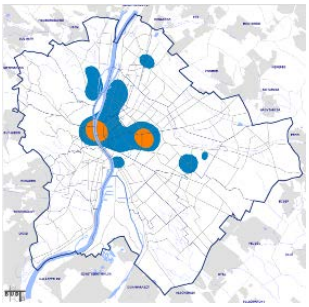


44. ábra: Lakóterületek beépítés mód szerinti eloszlása

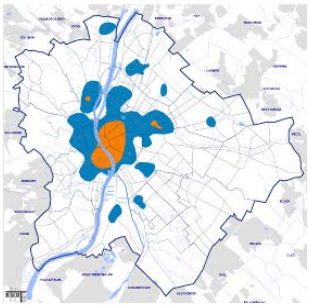
Számszerűen azonban az elővárosi zónában (712 ezer lakos) több mint kétszer annyian laknak, mint a belső zónában (313 ezer lakos), míg a hegyvidéki zónában a legalacsonyabb (158 ezer lakos).

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

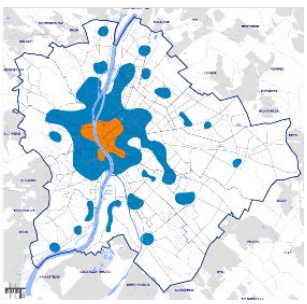
A közösségi célú, intézményi területek az alapellátásban szorosan a lakóterületekhez kapcsolódnak, mivel elérhetőségük a lakosok számára kiemelten fontos. Ezeknél a gyalogos távolságon belüli elhelyezkedés az ellátás minősége szempontjából fontos tényező (pl. bölcsőde, óvoda, általános iskola, időskorú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



Fővárosi szerepkörű igazgatási funkciók



Fővárosi szerepkörű oktatási funkciók



Kulturális funkciók

Lakóterületek

45. ábra: Funkciók térbeli elhelyezkedése

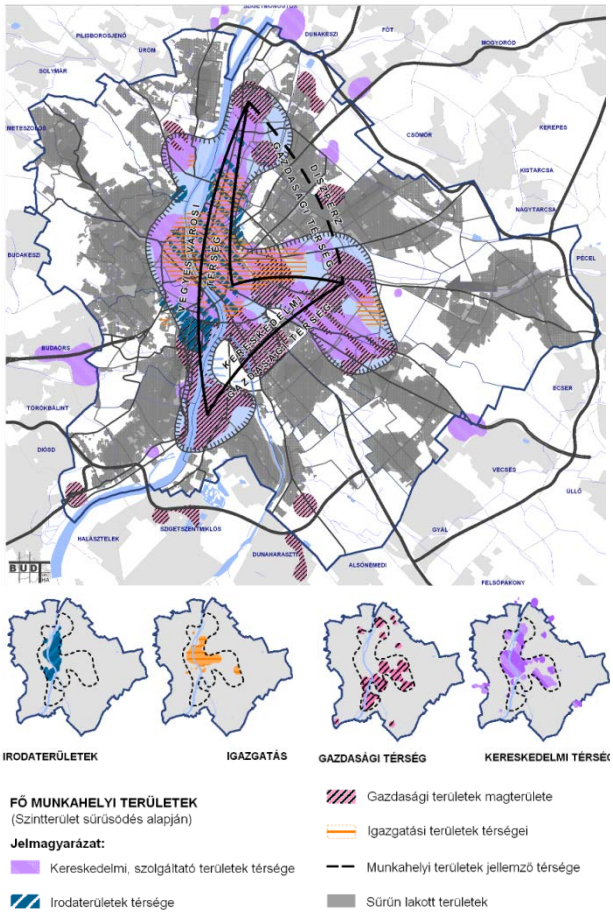
A fővárosi szerepkörű és országos hatáskörű intézmény esetében is fontos szempont az elérhetőség, de itt már más közlekedési mód is szóba jöhet. Ezekben az esetekben nem jellemezhető az ellátottság, hanem a lakóterületektől való távolság és a több városrészből való megközelíthetőség, a központi helyzet 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 csúcsintézményei, 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.



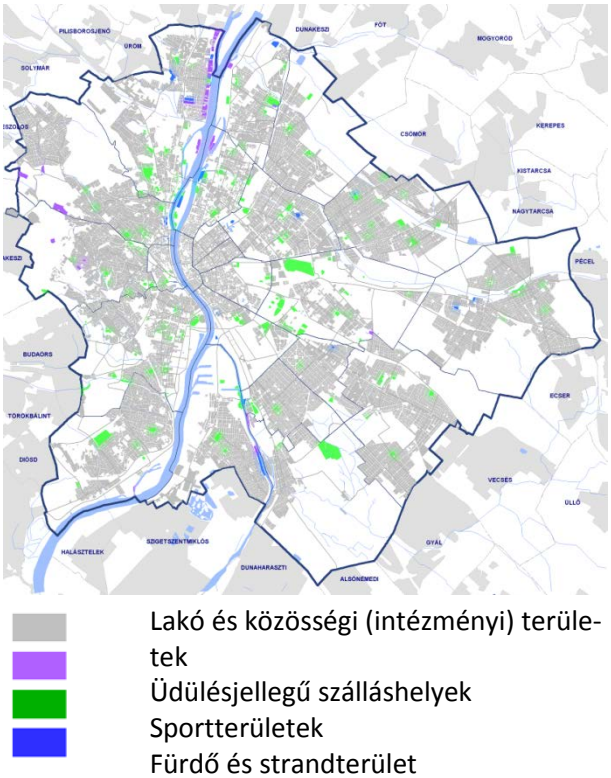
46. ábra: Munkahelyi területek egymáshoz való viszonya

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 zártsorúan 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 változást 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. Beépítési módjukban többnyire a szabadonálló beépítés a jellemző (az esetek 80%-ában), míg a belső kerületekben önálló egységekként (épületekként) ritkán jelennek meg (vásárcsarnok, bevásárló központok) 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 találhatóak.
Az előbbi területek a beépítési jellemzők minden szempontjából igen magas intenzitásúak. Bár területileg nem tűnik jelentősnek ez a területhasználat, mégis az ezeken a területeken található **funkcionális kevertség** adja a városi élettér pulzáló területeit.



47. ábra: 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** közé a közhasználatú, a napi rekreációt biztosító területek (parkok, szabadtéri sportterület) és az egyéb kondicionáló zöldfelületek tartoznak, amelyek a főváros területének 3%-án találhatóak.

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. Ezek a területek 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 Rákos-patak 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 rendszer kondicionáló, de nem rekreációs területei. Területük kb. 800 hektár (a fővárosi erdőtervezett területek mintegy 15%-a), elsősorban dél-pesti mezőgazdasági térségben találhatóak.

SWOT

ERŐSSÉGEK	GYENGESÉGEK
▪ Az épített és táji környezet harmóniája, kiegyensúlyozott egyedi városkép; ▪ A város épített szövete, történelmi városnegyedének téri struktúrája; ▪ A 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 összenövéstől.	▪ Alacsony intenzitással beépülő, infrastrukturálisan nehezen ellátható elővárosi zóna; ▪ Belső területek közlekedési túlterheltsége, az autóközlekedés dominanciája, egyéb funkciók elsorvadása, nem elegendő zöldfelület; ▪ Túlterhelt főközpont, nem megfelelően differenciált központ-rendszer; ▪ Elválasztó vonalas infrastruktúrák (utak, vasutak); ▪ Barnamezős területek strukturálatlansága, átjárhatóságának megoldatlansága; ▪ A Duna és a város kapcsolata hiányos, a part megközelítése nehézkes; ▪ A Duna adottságainak nem megfelelő kiaknázása, a Duna menti sáv adottságaihoz képest kihasználatlan; ▪ A folyó átjárási keresztmetszetei mind az egyéni, mind a közösségi közlekedés szempontjából szűkek; ▪ Az elővárosi zóna közlekedési terheltsége az agglomeráció irányából érkező jelentős forgalom miatt.
LEHETŐSÉGEK	**VESZÉLYEK**
▪ Rendkívüli fejlesztési potenciállal rendelkező nagy kiterjedésű, egybefüggő barnamezős és alulhasznosított területek,(városias funkciók).	▪ 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”, újrapozícionálása;
- 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 építészeti értékkel büszkélkedik (pl. fürdők, modern épületek), amelyek komoly identitást képző tartalmat is magukban hordoznak. Emellett elmondható, hogy az épített környezet részét képező vonalas infrastrukturális elemek is jelentős hatással vannak a város karakterére, jelenlegi szerkezetére.

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.

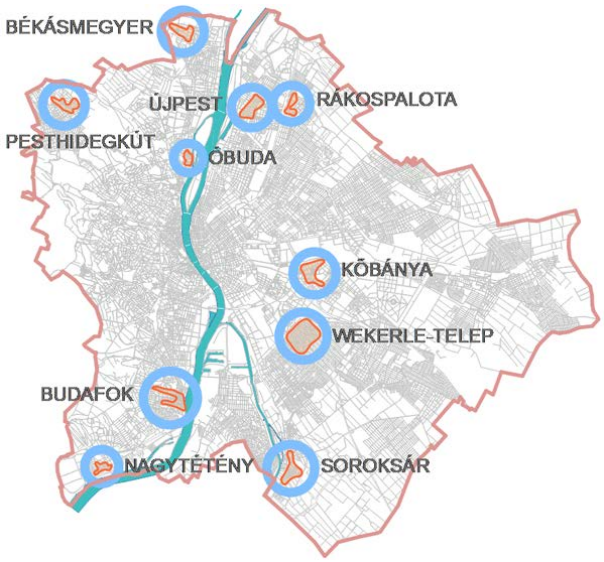
A középkori budai és pesti polgárváros kevés eredeti állapotban megmaradt épülete műemléki védelem tárgya, de a döntően változatlan középkori városszerkezet egésze műemléki jelentőségű terület.

Budapest leggazdagabb építészeti öröksége a XIX. század második és a XX. század első feléből származik. A belvárosi barokk és klasszicizmus korának együttesei, főként a pesti oldalon megfogyatkoztak 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 km^2-nyi egységesen historikus stílusú építészeti együttesével világviszonylatban az egyik legjelentősebb. Ennek a homogén historizáló építészeti együttesnek a főtengelye a 2,2 km hosszú Andrássy út, amelynek 132 épülete közül csak öt nem historizáló, 1938 és 1970 közötti. Ez egyedülálló világritkaság, 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 emlékkel 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 hátterét-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** (Békásmegyer-Ófalu) találhatóak. Kiemelkedő városépítészeti és építészettörténeti jelentőségük miatt védettek az egy szándék nyomán, **egységes arculattal egy időben létrejött különböző célú építészeti együttesek** is (Naprafor-gó utcai telep, Wekerle-telep).



48. ábra: Intenzív kisvárosias és falusias beépítési formák a városközponton kívül

Külön védettséget nem élveznek, de a városkép egyedivé 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 környezethez 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 városárok 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 zártsorú 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 pozícióit.

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.

A 2011. évi LXXVII. törvény a világörökségről az alábbi védett területi kategóriákat határozta meg:

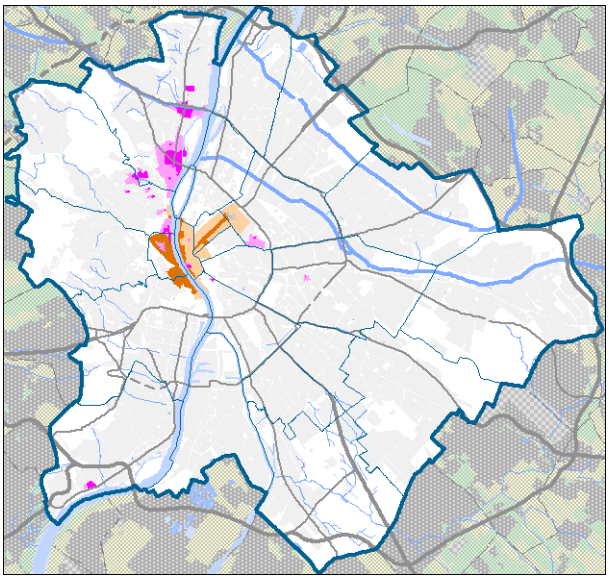
- világörökségi helyszín
- világörökségi helyszín védőövezete
- világörökségi várományos helyszín
- világörökségi várományos helyszín védőövezete

A **világörökségi védelmet** Budapesten először a Dunapart látképe és a Budai Várnegyed területe (1987), majd az Andrássy 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 katonaváros)
- 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.



49. ábra: Világörökségi és világörökség várományos területek elhelyezkedése

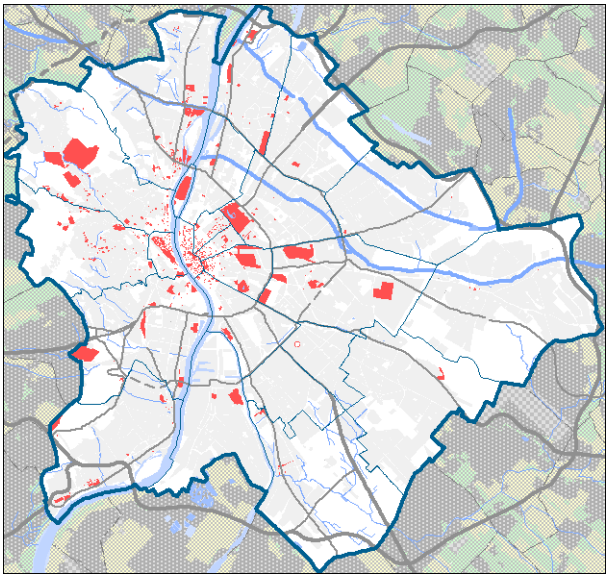
Világörökségi helyszín területe
Világörökségi helyszín védőövezetének területe
Világörökségi várományos helyszín területe
Világörökségi vár. helyszín védőövezetének ter.

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 rendeltetésszerűen 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 koncentrálódnak. A budai oldalon 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.



50. ábra: Műemléki védettség 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

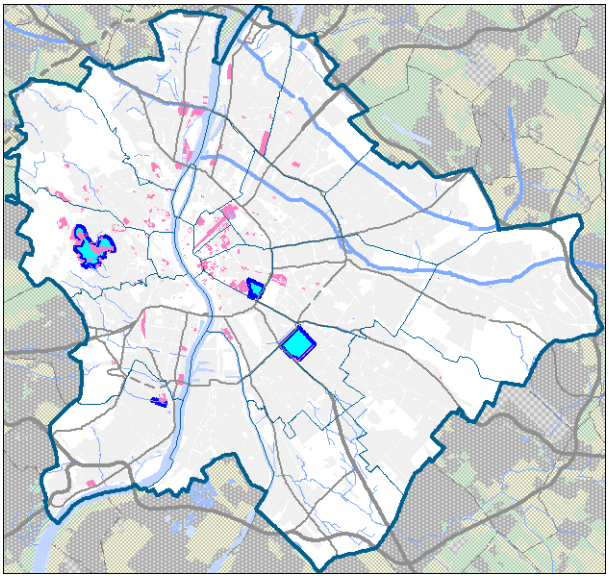
A kulturális örökség védelmének és a természeties/ természetközeli, de ember alkotta környezet értékeinek kapcsolódási pontjai a történeti kertek, temetők és a temetkezési emlékhelyek.

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

- Füvészkert – Egyetemi Botanikus Kert,
- Jókai és Steindl-villa kertje a Sváb-hegyen,
- Margitsziget,
- Schmidt-kastély kertje,
- Orczy-kert – a későbbi Ludovika kertje,
- Népliget,
- Kiscelli 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 helyzettel ellentétben több irányból is biztosítani kell majd. Ez várhatóan kismértékben át fogja értékelni a temető közlekedési, épített és zöldfelületi rendszerét.



Műemléki jelentőségű terület
Műemléki környezet

51. ábra: Műemléki jelentőségű területek, műemléki környezet

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 táj**i 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 biztosítsa.

Budapest esetében a következő műemléki jelentőségű területek találhatóak:

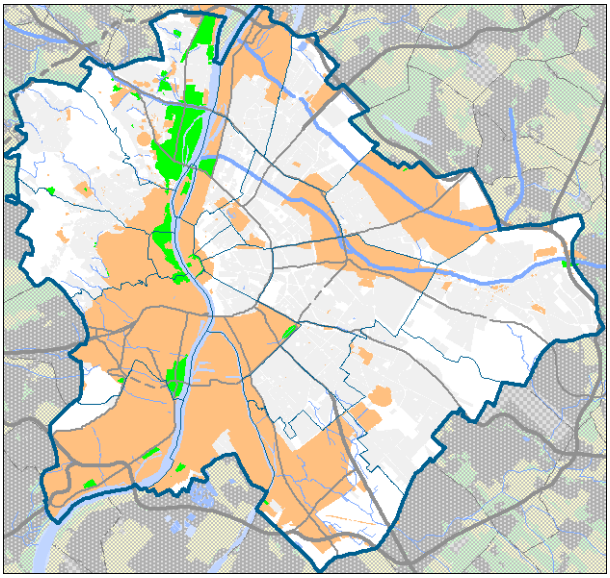
- a Világörökségi védelem alatt álló terület,
- a Margit-sziget,
- a Sváb-hegy,
- a Wekerle telep,
- Ganz tisztviselőtelep.

A kulturális örökségvédelemről szóló 2001. évi LXIV. törvény 39. § (2) alapján **műemléki környezet**nek minősül „a műemlék jogszabályban meghatározott környezete.”

A 39/2015.(III. 11.) számú kormányrendelet meghatározza, hogy a nyilvántartott műemléki érték műemlékké nyilvánításakor műemléki környezetnek milyen területek jelölhetőek ki, illetve mely esetekben nem jön létre műemléki környezet. A 2015. január 1. előtt védetté nyilvánított műemlékek vagy műemléki jelentőségű területek esetében a korábbi meghatározás érvényes, vagyis *a velük közvetlenül határos telkek, a közterületszakaszok és a közterületszakaszokkal határos ingatlanok, valamint a védettségről szóló döntésben ettől eltérően kijelölt ingatlanok minősülnek műemléki környezetnek.*

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.



52. ábra: Régészeti lelőhelyek

Rendelettel, határozattal védett régészeti lelőhely területe

Nyilvántartott régészeti lelőhely területe

Régészeti területek

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

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

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

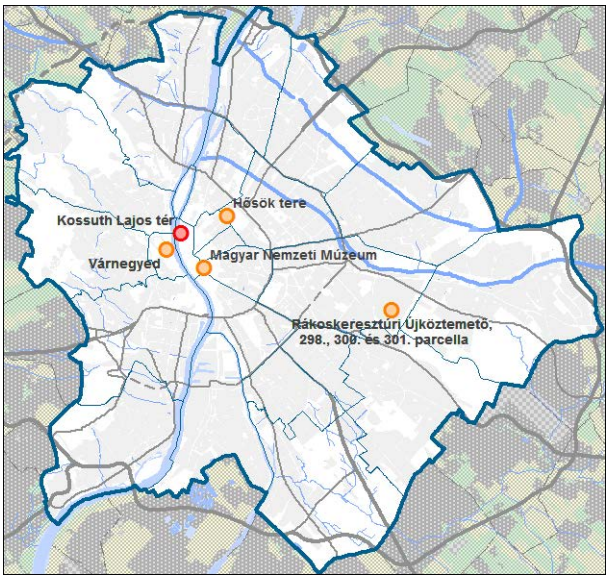
2001. évi LXIV. törvény 11. §-a alapján *„a nyilvántartott régészeti lelőhelyek e törvény erejénél fogva általános védelem alatt állnak”*. Külön kategóriát alkotnak a **védetté nyilvánított régészeti lelőhelyek**, melyek esetében kiemelkedő történeti és kulturális jelentőségük okán külön miniszteri rendelet 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 sokasodnak a konzervált, vagy visszatemetett, de bemutatásra váró emlékek. Kiemelt jelentőségű lehet a *Ripa Pannonica* világörökségi cím elnyerésére pályázó római limes-szakasz budapesti helyszíneinek fejlesztése.

Nemzeti és történelmi emlékhelyek

2012-ben a Magyar Országgyűlés bevezette a *nemzeti* és a *történelmi emlékhelyek* fogalmát. Összesen 47 történelmi emlékhely, valamint 13 nemzeti emlékhely és 1 kiemelt nemzeti emlékhely van a 303/2011. (XII. 23.) Korm. rendelet 1. sz. melléklete alapján.



53. ábra: A nemzeti emlékhelyek elhelyezkedése Budapest területén

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.

Budapest kiemelt nemzeti emlékhelye a Kossuth Lajos tér. A budapesti nemzeti emlékhelyek, a nemzeti emlékhelyek listája a 2001. évi LXIV. törvény 2. sz. melléklete alapján:

- Hősök tere,
- Budai Várnegyed,
- Magyar Nemzeti Múzeum,
- Rákoskeresztúri Új Köztemető 298., 300 és 301-es parcellája.
- Budapest, Fiumei úti temető

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, a történelmi emlékhelyek listája a 303/2011. (XII. 23.) Korm. rendelet 1. sz. melléklete alapján.:

- V. kerület, Batthyány örökmécses,
- VI. kerület, Terror Háza Múzeum,
- VIII. kerület, Corvin köz.
- Budapest I. kerület, Szilágyi Dezső téri református templom
- Budapest V. kerület, Magyar Tudományos Akadémia
- Budapest VII. kerület, Wesselényi utcai Hősök temploma és Hősök sírkertje
- Budapest VIII. kerület, Ludovika Akadémia
- Budapest IX. kerület, Kálvin téri református templom, kripta és a Ráday Gyűjtemény
- Budapest XI. kerület, Eötvös József Collegium

A HELYI VÉDELEM ELEMEI

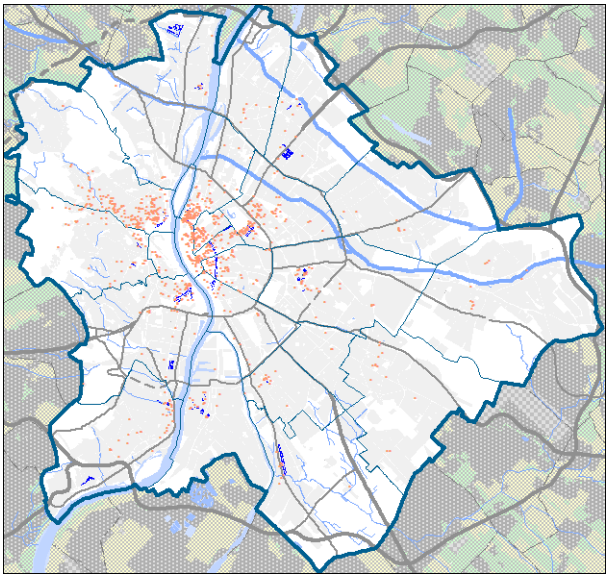
Helyi védelem – fővárosi és kerületi

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

Budapest Főváros Közgyűlése a 37/2013. (V.10.) Főv. Kgy. rendeletében határozza meg a helyi védettséggel kapcsolatos szabályokat. A rendelet célja Budapest városképe és történelme szempontjából meghatározó, műemléki védettség 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 területen található épületegyüttesek és országos egyedi védelem alatt álló építmények helyi egyedi védettsége megszűnt.

A helyi építészeti örökség védelmére a **fővárosi kerületek önkormányzatai** is létrehozhatnak külön helyi védelmi rendszert.



54. ábra: Helyi jelentőségű védett épületek, épületegyüttesek elhelyezkedése

Jelmagyarázat:

Helyi jelentőségű védett épület, építmény

Helyi jelentőségű védett épületegyüttes

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, infrastrukturálisan 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 eltűntetésén 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 lakóépületállomány 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 elöregedő 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. összetett pénzügyi tranzakciókkal a megújítást követő értéknövekedést forgatja be a további felújítás finanszírozására. A fenntartható, piaci alapú folyamatokra alapozott akció a belsőbb területeken jelentős presztízsnövekedést eredményezett, a külsőbb részeken 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 sokszor csak funkcióváltással hozhat eredményeket. A napjainkban megfigyelhető folyamatok, a belvárosi lakóterületek irodává, szálláshellyé alakulása azonban kedvezőtlen hatást fejthet ki a város működésére**. Az intenzívebb használatú funkciók megjelenése növeli a környezeti terhelést, a belváros forgalmát tovább terheli.** 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 zártsorú, 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 arculatukat.

Általánosságban megfigyelhető, hogy a zártsorúan beépített területek a fizikai állapotromlás ellenére arculatukat 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.

SWOT

ERŐSSÉGEK	GYENGESÉGEK
▪ Különleges városképi megjelenés, az épített és táji környezet harmóniája; ▪ Épített értékek gazdagsága és sokszínűsége; ▪ Egyedülálló, nagy területű historikus épületállomány a belvárosban – funkciók sokszínűsége; ▪ Jelentős historizáló, szecessziós stílusú és modern építészeti örökség; ▪ A Duna kitűnő természeti és tájképi adottságai; ▪ UNESCO által védett területek; ▪ Értékes civil mozgalmak (Budapest 100) és felfedező „turizmus”megerősödése; ▪ Átmeneti funkciók és kreatív vállalkozások megjelenése az épületekben; ▪ Az értékes épületállomány, illetve az építészeti múlt megfelelő (felmérési, tervi, fotó) dokumentációja, archiválása.	▪ Leromlott állapotú értékes épületállomány; ▪ Közösségi terek hiánya, meglévő közterületek nem megfelelő minősége; ▪ Forráshiány; ▪ Az értékvédelem rendszere, a többszintű védelmi kategóriák sokszor áttekinthetetlenek.
LEHETŐSÉGEK	**VESZÉLYEK**
▪ Az épített és természeti értékek szélesebb körének bemutatása; szemléletformálás, az egyedi épületfelújításoknál a jó gyakorlatok széles körben történő kommunikációja; ▪ Az épített értékek, a belvárosi, valamint barnamezős egyedi adottságokkal rendelkező épületekben rejlő, cégimázst erősítő lehetőségek a kreatív és kulturális gazdasági szektor lokációs döntéseinél egyre fontosabbak; ▪ A barnamezős területek részben értékes épületállományának új közfunkcióval 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. ▪ Világörökségi Intézkedési Terv és kapcsolódó eszközök kidolgozása; ▪ Ingatlanok felértékelődése és emelkedő számú tranzakciók, ennek révén a szükséges felújítási munkákat finanszírozni képes, magasabb jövedelmű vásárlóerő és lakosság megjelenése a területen; ▪ Kombinált finanszírozási eszközök bevezetése.	▪ Az értékes épületállomány műszaki állapotának további romlása értékvesztéshez vezet, csökken a város népességmegtartó ereje és a város Európában betöltött szerepére is kedvezőtlen hatással lehet; ▪ A 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); ▪ A történeti kertek, fasorok további pusztulása, ha a történeti szerep tisztázása tovább várat magára. ▪ Értékes épületek elbontása; ▪ A városrészek értékeihez gyengén vagy egyáltalán nem kötődő, a társasházak felújítási döntéseiben problémát jelentő új tulajdonosi réteg bővülése; ▪ Forráshiány továbbra is fennáll: a kormányzati prioritások és az EU támogatható céljai között sem szerepel a döntően magántulajdont képező értékes ingatlanállomány felújításának támogatása; ▪ Uniós források csak energiahatékonysági beruházásokra vehetők igénybe az épületek megújításakor, mely mind az intézményi, mind a lakószegmensben nem tudja az országos indikátorvállalásoknak leginkább megfelelő elvárásokat teljesíteni.

FEJLESZTÉSI KIHÍVÁSOK

- Világörökség várományos területként a római limes budapesti szakaszának hálózatos fejlesztése;
- Az értékes épületállomány és városi szövet megújítása komplex szemlélettel - közterületek rehabilitációjával, az energiahatékonysági szempontok lehetőség szerinti érvényesítésével – ennek kapcsán:
  - fenntartható finanszírozási rendszer, eszközök, valamint ezt megalapozó jogszabályi környezet kidolgozása;
  - közlekedésből adódó terhelés csökkentése, zöldfelületek mennyiségi és minőségi fejlesztése az épített környezet figyelembe vételével;
- Együttműködés a kerületekkel, Kormánnyal, a magán- és civil szektorral az épített értékekben gazdag városi szövet állapotának javításában, a mainál egészségesebb, élhetőbb, megjelenésében is vonzóbb, valamint gazdaságilag is prosperálóbb városrészek érdekében;
- A meglévő barnamezős területek újrahasznosítása;
- Szemléletformálás és jó gyakorlatok elterjesztése, a lakók közügyekbe való erősebb bevonása, az épített örökség népszerűsítése;
- Többszintű védelmi kategóriák között szabályozási összhang kialakítása.

I. 11. KÖZLEKEDÉS

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 széttagoltságára, a szakmai koordináció és az egységes vezetés hiányára vezethető vissza.

KÖZLEKEDÉS-HÁLÓZATI KAPCSOLATOK

A fővárosi közlekedés-szervezés széttagoltságának 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. közösségi közlekedés megrendelői, forgalomirányítási, ellenőrzési és utas-tájékoztatási 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 Budapest Közlekedési Rendszerfejlesztési Tervének felülvizsgálata keretében elkészített Balázs Mór Terv (BMT) 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 2011-ben megszűnő Budapesti Közlekedési Szövetség (BKSZ) funkcióját a BKK nem vette át teljes mértékben.

A városi- és elővárosi személyközlekedési közszolgáltatások budapesti közlekedéssel integrált (hálózati, menetrendi, utas-tájékoztatási, forgalomirányítási és menetdíj-rendszerbeli) működését a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium és a BKK hosszú távú megállapodása biztosítja.

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), majd A Malév 2012. évi megszűnése következtében az átszállási kapcsolatok elvesztésével az utasforgalom kismértékben – 8,5 millió utasra – visszaesett. (A prágai Václav Havel - korábban Ruzyne - repülőtér utasforgalma 2012 évben 10,8 millió fő, a Bécs-Schwechati repülőtéré 22,2 millió fő volt.)

A folyamatos fejlesztéseknek, beruházásoknak köszönhetően több új légitársasági partner kezdte meg budapesti üzemelését. A szolgáltatási színvonal növekedésének következtében a LFNR forgalma elérte az eddigi legmagasabb értéket, 2014-ben 9 155 961 utas fordult meg a repülőtéren.

A LFNR utasforgalmának növekedése mellett jelentős hatású a diszkont társaságok térnyerése miatti utasösszetétel változás is. Miközben a hagyományos légitársaságok gépmozgásai 20%-kal csökkentek, addig a diszkont légitársaságok utasforgalma 50%-kal nőtt, a korábbinál kisebb fizetőképességgel rendelkező utasok számára vonzóvá téve Budapestet.

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 kötöttpályás 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 repülőtérként 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 hat sugárirányú gyorsforgalmi útja öt nyomvonalon, a főúthálózata 11 nyomvonalon éri el a fővárost.

Budapestet, illetve térségét érintő gyorsforgalmi úthálózati elemek (autópályák, autóutak) a főváros országos, illetve regionális megközelíthetősége mellett – többségében a transzkontinentális jelentőségű TEN-T törzs- és átfogó hálózat, illetve a Helsinki folyosók részeként – fontos szerepet játszanak a nemzetközi kapcsolatok biztosításában is, Budapestet kiemelt középeurópai 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.

55. ábra: Helsinki folyosók és a TEN-T hálózat Magyarországon (közút)

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 főutakon (rakpart, Alkotás út) jelentős városon áthaladó közúti terhelés jelentkezik. A város és térsége közúti forgalommal való nemkívánatos 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, autóutak, 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, a 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.

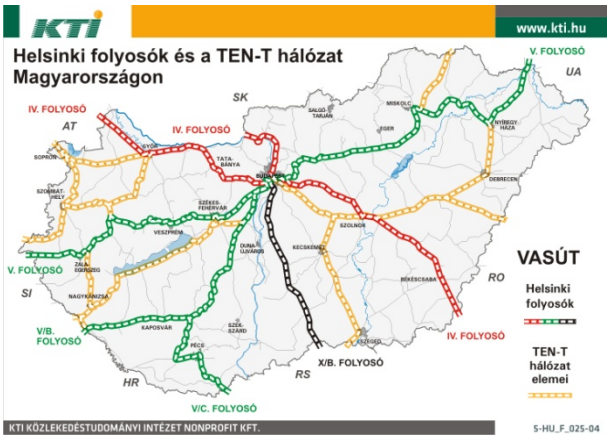
A fővárosban összefutó 11 országos vasútvonal mellett további térségi közlekedési kapcsolatot jelentenek a vasúti hálózatot kiegészítő - szentendrei, csömörgödöllői, ráckevei - helyi érdekű vasútvonalak (HÉV vonalak) is, melyek integráns részét képezik a főváros közösségi közlekedési rendszerének is.

A Budapestre befutó 11 vasútvonal forgalmi szempontból két elkülönülő vonalcsoportot alkot. Ezek a Kelet-nyugati vonalcsoport (Keleti pu., Déli pu.) és az Észak-déli vonalcsoport (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 sülysápi, 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 szolgáltatások minősége miatt utasforgalmi szempontból jelenleg nem kihasznált.



56. ábra: Helsinki folyosók és a TEN-T hálózat Magyarországon (vasút)

A kialakult helyzet lényeges akadálya annak, hogy a vasút nagyobb súllyal vegyen részt a városi-elővárosi közlekedésben (S-Bahn rendszer bevezetése).

A vasúthálózatot a városi fő-, és gyűjtőutak 49 szintbeni átjáróban keresztezik, ez mind kapacitási, mind forgalombiztonsági szempontból kedvezőtlen. A hálózaton egy vasúti alagút is található (Gellérthegy alatt), amely a XIX. században épült.

A főváros területén lévő vasútvonalak és a városi közösségi közlekedés közötti kapcsolat szempontjából meghatározó jelentőséggel bírnak a – vasúthálózat szerkezetének szempontjából korszerűtlen – fejpályaudvarok, mivel mindhárom pályaudvar kitűnő átszállási lehetőségekkel – közöttük metró kapcsolattal – rendelkező kiemelt intermodális pont.

A Budapest határán belépő napi összes közúti és vasúti utas mennyiség 611 500 fő/nap/irány, melyből a vasút forgalma meghaladja a 10%-ot (a városhatár felé felszálló vasúti utasok száma 78 938 utas/nap, a városhatár felől leszálló vasúti utasok száma: 74 939 utas/nap).

Budapest vasúthálózatának nagy tehertétele, hogy ugyanazon – meghatározóan a XIX. században épült – pályahálózaton bonyolódik a nemzetközi, az országos, valamint a regionális személy- és áruforgalom. A hálózat, és különösképpen a fejpályaudvarok napközben az elővárosi vasúti forgalom miatt jelenleg is telítettek, emiatt egyrészt korlátozott a vonalon a vonatszám további növelése, az elővárosi vonatok városi közösségi közlekedésbe való bevonásának lehetősége, másrészt a terheltségből adódóan a teherforgalom jelentős részben csak az éjszakai órákban bonyolódhat le, melynek eredményeként a vasúti teherszállítmányok sebessége országos átlagban csupán 3 km/óra.

A szállított áruk tömege és a szállítás módjaiban, a szállítási teljesítményeket tekintve (árutonna-kilométer) az elmúlt évtizedekben – a fentiekből eredően is – kedvezőtlen és jelentős átalakulás ment végbe. A vasúti áruszállítás teljesítménye – az európai tendenciákkal egyezően – jelentősen, közel 60%-kal csökkent, miközben a közúti áruszállításé a háromszorosára emelkedett.

A fővároson átlagosan áthaladó 175 tehervonat/nap forgalomból (a szállított áru mennyisége együttesen 190 000 t) a Ferencvárosi pályaudvaron mintegy 50 szerelvényt rendeznek (a rendezett áru mennyisége hozzávetőlegesen 70 000 t). Rákosrendezőn a tehervonati kocsirendezés megszűnt csak eseti rendezési feladatok fordulnak elő. A vasúti teherszállításból mindössze 8-10 vonat/nap mennyiségűre becsülhető jelenleg a fővárosi rendeltetésű célforgalom, a többi jellemzően nemzetközi, ÉNY-DK-i irányú tranzit jellegű átmenő forgalom.

A Budapest elkerülését biztosító tervezett „V0" tehervasúti hálózati elem (113 kilométer hosszú, kétvágányú, villamosított vasútvonal Tatabánya és Cegléd között) megépítését követően a fővároson átmenő vasúti teherszállítás volumene várhatóan jelentősen csökkenni fog, ezáltal a Ferencvárosi pályaudvar teherforgalma is tovább mérséklődik. Az elegyrendezési igények csökkenésével a pályaudvar jelentős területének felszabadításával lehet számolni.

57. ábra: Budapesti vasútvonalak, megállóhelyek

Az elmúlt időszakban megvalósult vasúti infrastruktúra fejlesztések (pl. 2, 70, 30a vonal), valamint a járműbeszerzések (Desiro, Flirt, Talent motorvonatok) hatására az utasforgalom jelentősen megnövekedett. A budapesti pályaudvarok és azok összekötő vonalak jelenlegi állapota azonban nem segíti elő az elővárosi és a helyi

kötöttpályás forgalom további fejlődését. Ezért a főváros területén a fővonalak egyes szakaszainak kapacitásnövelése, illetőleg a fejpályaudvarok korszerűsítése, vagy átmenő forgalmú pályaudvarokká alakítása szükséges. A vasúti törzshálózat és a városi kötöttpályás közösségi közlekedési hálózat metszéspontjaiban korszerű átszállási kapcsolatokat, intermodális központokat kell kialakítani.

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 elhelyezkedő, tudatos várospolitikai döntések eredményeképpen létrejött, metró és villamos kapcsolatot egyaránt biztosító autóbusz pályaudvarok. A legnagyobb öt autóbusz-pályaudvar 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, átszállóhelyekhez kapcsolódnak.

Vízi közlekedés

A 3505 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 kötelékek 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 kihasznált.

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 helyeződésével 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 mérsékelt – forgalomnövekedése is igazol. A személyszállítás tekintetében az agglomeráció parti települései és a főváros közötti kapcsolat, valamint a Duna fővárosi közösségi közlekedési rendszerbe való beillesztése rejt jelentős potenciált, ennek realizálásához azonban mind a kikötői infrastruktúra és a szárazföldi közösségi közlekedés kapcsolódási pontjainak, mind a járműállománynak a korszerűsítése szükséges.

A KÖZÚTI KÖZLEKEDÉS RENDSZERE

Az Óbuda, Buda és Pest, egykori önálló városok egyesülésével 1873-ban létrejött Budapest (194 km^2) 1950-ben további 7 város és 16 község beolvasztásával érte el jelenlegi közigazgatási határait (525.13 km^2).

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 Mar-

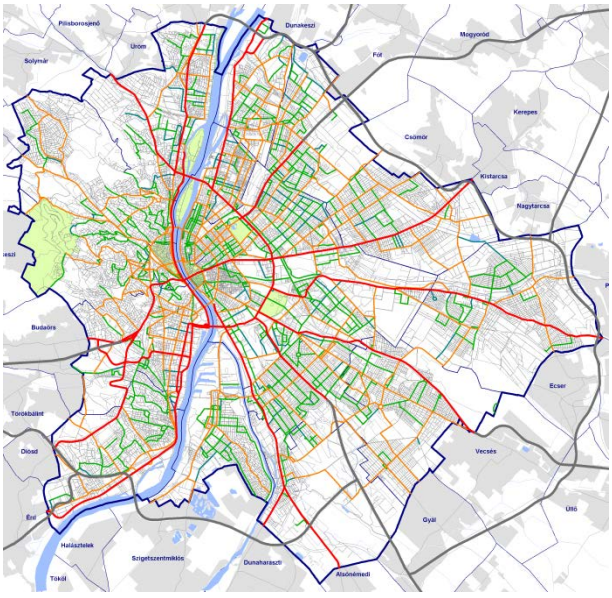
git körút – Alkotás út – Karolina út – Bocskai út – Irinyi József út által alkotott útvonal) alakult ki.

Pest esetében – 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, valamint a Nagy Lajos király útja – Ecseri út által alkotott útvonal) 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.



58. ábra: A főváros közúthálózata: a 432/2012.(XII.29.) Korm. rendelet alapján nevesített útvonalak, Főv. Önk. fejlesztési-, kezelési-, üzemeltetési kötelezettség

- *I. rendű főút*
- *II. rendű főút*
- *Gyűjtőút*
- *Gyorsforgalmi út*
- *Gyűjtőút (kerületi)*
- *Lakó*
- *Gépjárműfogalomtól kiemelten védett*

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-szakasznak 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 kapcsolatát 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 térségében e hálózat a jelenleg még hiányzó gyűrű- és sugárirányú elemek (M0 nyugati szektor, M4, M10) megvalósításával válhat teljessé. Ezek a nyomvonalak – a meglévő hálózati elemekkel együttesen – jelentős szerepet töltenek be a főváros tranzit forgalom alóli mentesítésében, valamint a fővárosba irányuló forgalom szétosztásában. A városhatáron belül – Budapest Főváros Önkormányzatának tulajdonában és a Budapest Közút Zrt. kezelésében lévő– 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 elemek tehermentesítése érdekében ezen hiányzó gyűrűk kiépítése, fejlesztése szükséges. A főúthálózati elemek a fővárosi önkormányzat fejlesztési kompetenciájába tartoznak.

A városrészeken 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 forgalomcsillapított övezetek (Tempo30, LPÖ) kijelölése.

A Duna-hidak a közúthálózati struktúra meghatározó elemeit képezik. A Duna fő ága 32 km hosszon szeli át a fővárost. Az M0 gyűrű városhatáron lévő északi és déli átvezetésének 4, illetve 6 forgalmi sávos keresztmetszetű hídjai, valamint a Hungária gyűrű vonalán és az azon belül további 7 híd összesen 28 forgalmi sávos keresztmetszete (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 eltűrhető 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.

Budapest Főváros Önkormányzatának 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 tulajdonosi, 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 Egységjármű/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- és déli szektor, M6 autópálya, Andor utca, Csepeli gerincút, stb.) mind a hálózati kapcsolati hiányok pótlása, mind a kapacitásbővítés következtében jelentősen átstrukturálta 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 „A közúthálózat forgalmi terhelése” c. ábrán kerül bemutatásra.

A főváros belső területeinek forgalomcsillapítása érdekében tervezett személyforgalmi behajtási díj bevezetéséhez szükséges támogató tanulmányt a BKK elkészítette, mely alapján megalapozott döntés hozható a behajtási díj műszaki tartalmáról, ütemezéséről és finanszírozásának módjáról. Azonban jogszabályi háttér hiányában a személyforgalmi behajtási díj bevezetésére ezidáig nem került sor.

Közúti áruszállítás

Az európai gyakorlathoz hasonlóan – mivel kis távolságokról van szó és a közúton a legkönnyebb az eljutás bárhová – a városon belüli áruszállítás szinte kizárólag közúton zajlik, ellentétben a városból kifelé és a városba irányuló szállítási gyakorlattal, ahol más közlekedési módok is szerepet játszanak, habár itt is a közúté a meghatározó szerep.

59. ábra: A közúthálózat forgalmi terhelése (ezer E/nap - Közlekedés Kft., 2011.)

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 az 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 - összességében 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 szolgálja ki, 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 BKK Zrt. és alvállalkozói 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 szükségszerű a szolgáltatási színvonal emelése. Ehhez korszerű intermodális központok, átszállóhelyek megvalósítása, az utastájékoztató rendszer már folyamatban lévő korszerűsítése, az elektronikus, utazási idő alapú jegyrendszer bevezetése, valamint a műszaki infrastruktúra és járműpark folyamatos megújítása is szükséges.

Városi kötöttpályás közösségi közlekedés

A fővárosi közösségi közlekedés múltjának, jelenének és jövőjének meghatározó szegmense a kötöttpályás 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 kötöttpályás közlekedés mai legfeszítőbb tehertétele a kritikusan elöregedett járműpark.

A gyorsvasúti rendszert a Budapest területén lévő metróvonalak (41 megállóval), valamint a főváros és a közeli agglomerációs települések egy részének területét összekötő HÉV (39 megállóval) vonalak együttese alkotja.

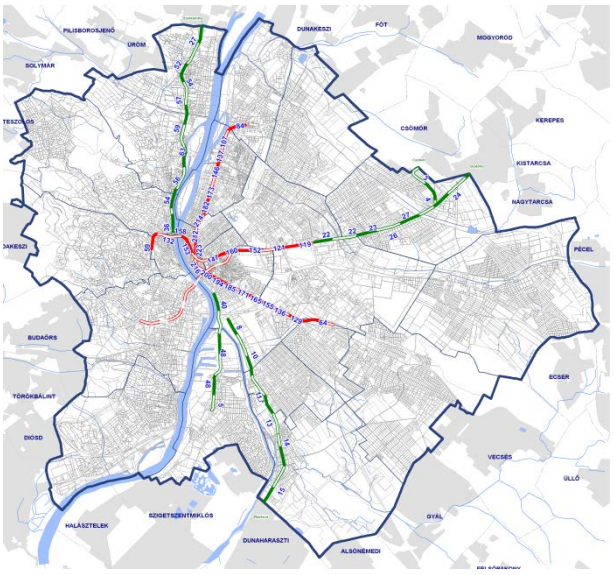
A gyorsvasúti hálózat részét jelentő metróvonalak jelentőségét szemlélteti, hogy a meglévő vonalak a város közforgalmú közlekedési hálózati hosszának csak alig több mint 2%-át jelenti, ugyanakkor a forgalomnak több mint 20%-át viseli. A városközpontban az M2 vonal terhelése megközelíti a 160 000 utas/nap, míg az M3 vonalé meghaladja a 220 000 utas/nap értéket. A 2014 márciusában átadott M4 metró utasforgalma még nem stabilizálódott, a felszíni közösségi közlekedési hálózat átszervezéseinek hatására utasforgalma jelenleg folyamatosan növekszik. A metróvonalak egyenkénti forgalma lényegesen nagyobb, mint a Budapestre befutó összes vasútvonal együttes terhelése.

Az elmúlt évtizedben megtörtént az M2 metróvonal felújítása, a 2012-es évtől a vonalon új szerelvények közlekednek, valamint átadásra került az M4 metróvonal Kelenföldi pályaudvar és a Keleti pályaudvar közötti szakasza. A fejlesztéshez kapcsolódó őrmezői 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 felújítása vagy 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 áruszállítás 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.

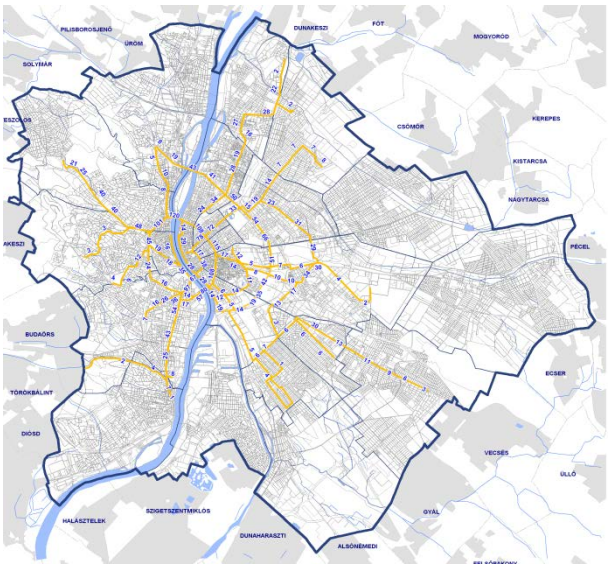
A hálózati kapcsolatok szempontjából elsősorban az É-D-i irányú közvetlen, átszállásmentes kapcsolathiány feloldásával növelhető a szolgáltatás minősége.



60. ábra: A városi gyorsvasúti (HÉV és metró) hálózat utasforgalmi terhelése (ezer utas/nap - Közlekedés Kft, 2011.)

A budapesti közúti vasúti (villamos) hálózat első eleme 1887-ben került átadásra, ezt követően 22 év alatt megépült a mai teljes hálózathosszal szinte megegyező hosszúságú, azonban vonalvezetésében átalakult, 155 kilométernyi villamos vonal. Az elmúlt évtizedben háló-

zatot növelő fejlesztésekre 2005-ben (Fehérvári úti vonal meghosszabbítása a Savoya Parkig), majd 2015-ben (1-es villamos meghosszabbítása a Közvágóhíd és a Fehérvári út között) került sor. A mai hálózat jellegzetessége, hogy Budapest valamennyi körútján villamos közlekedés bonyolódik.



61. ábra: A közúti vasúti (villamos) hálózat utasforgalmi terhelése (ezer utas/nap - Közlekedés Kft., 2011.)

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 máig Európa legterheltebb villamos vonalának számít, 120000 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 kötöttpályás hálózat fejlesztésének „0. ütemében", ún. BRT (Bus Rapid Transit) hálózat kiépítésének lehetősége is vizsgálható. Ezen hálózatoknak – amellett, hogy alacsonyabb költséggel megvalósíthatók, és gyorsabban építhetők, mint a kötöttpályás 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).

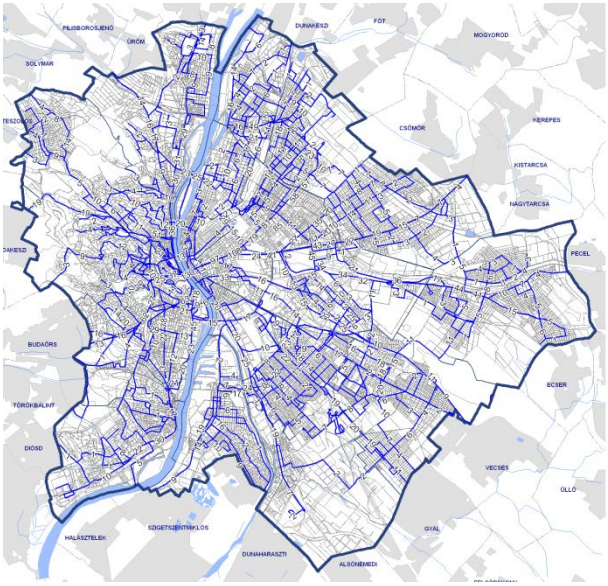
A városi közforgalmú közlekedés üzemeltetésének részeként a nagy értékű járműállomány tárolását, műszaki ellenőrzését, javítását a járműtelepek hálózata biztosítja.

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 remízeit 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 városi közösségi közlekedésben részt vevő buszpark állapota 2012-ig folyamatosan romlott, az autóbuszok átlagéletkora meghaladta a 18 évet (az EU átlag 7,3 év). A BKK létrejöttét követően külföldről beszerzett fiatalabb, használt járművek álltak forgalomba, valamint 2013-tól az autóbusz-üzemeltetési modell keretében új, korszerű járművek jelentek meg a főváros útjain. Ennek következtében a Budapesten közlekedő autóbuszok átlagéletkora 16 évre csökkent (a BKV Zrt. 1267 db járművének átlagéletkora 18,6 év, a VT Transman Kft. 273 db autóbuszának 4,1 év). Az utasforgalom megtartása és szolgáltatási színvonal növelése érdekében a járműállomány további folyamatos cseréje szükséges.



62. ábra: Az autóbusz-hálózat utasforgalmi terhelése (ezer utas/nap - Közlekedés Kft., 2011.)

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 korábban legterheltebb útvonal, a belvárosi Rákóczi út közel 100 000 utas/nap forgalma az M4 metró átadását követően a 7-es busz-

család tehermentesítésének következtében a töredékére esett vissza.

Nagyobb részben az autóbusz közlekedésen alapul a főváros éjszakai közforgalmú közlekedési ellátása is.

A budapesti közösségi közlekedés szervezője a BKK Zrt., az üzemeltetést a BKK és alvállalkozói együttesen végzik.

A trolibusz hálózat legforgalmasabb vonalai a Dózsa György útnak az Andrássy út és a Lehel utca közötti szakasza, illetve a Kerepesi útnak a Hungária körút és a 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 autóbusz 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 buszgarázsként 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 ágából 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 nyolc darab. 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 rendszerbe 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 300 000 látogató érkezett 150-200 szállodahajóval, számuk fokozatosan növekszik.

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 – dinamikusan növekszik. A hálózat legforgalmasabb útvonalain (Andrássy út, budai Duna-part, Rákóczi híd) a tavasztól őszig 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 esetében (Budakalász, Solymár, Budaörs, Szigetszentmiklós, Vecsés) kapcsolódik össze a kerékpárút-hálózat Budapestével.

A területrendezési tervekben meghatározott, nemzetközi és országos kapcsolatot biztosító kerékpárút-hálózat három átmérő irányban keresztezi a várost, melyből a Duna két partján lévő vonalak már nagyobbrészt kiépültek (EUROVELO 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 dinamikusan fejlődő forgalmi igényeket, ezért fejlesztésük, rekonstrukciójuk a közeljövőben szükséges.

A közösségi közlekedéshez kapcsolódóan (elsősorban a városközponttal kötöttpályás kapcsolatot biztosító vonalakon) B+R rendszerű kerékpártárolók kerültek kialakításra több helyszínen (Rákoskert, Rákoshegy, Rákoscsaba, Rákoscsaba-Újtelep, Budafok-Belváros, Budafok-Háros, Kaszásdűlő), összesen 130 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 topgráfiai adottságai miatt különösen a budai oldalon van nagy jelentősége. Ennek további bővítése, kiterjesztése elősegítheti a kerékpáros közlekedés további térnyerését más, motorizált utazási módokkal szemben. A belváros területét lefedő kerékpáros közösségi

közlekedési rendszer (BuBi) 76 dokkolóból és 1100 kerékpárból álló I. üteme 2014 tavaszán került átadásra, azóta további 20 állomással és 50 kerékpárral bővült a szolgáltatás. A BuBi által lefedett terület a tervezett fejlesztéseknek köszönhetően folyamatosan növekszik.

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 rendelkezzék.

A központok és a lakóterületek térségében a gyalogos-szempontból 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 fejlesztései eredményeként egyre több kizárólagos, vagy gyalogos elsőbbségű közterület, ún. „jó hely” alakult ki, amelyek majd mindegyike népszerű találkozási hellyé 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. 4.) 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

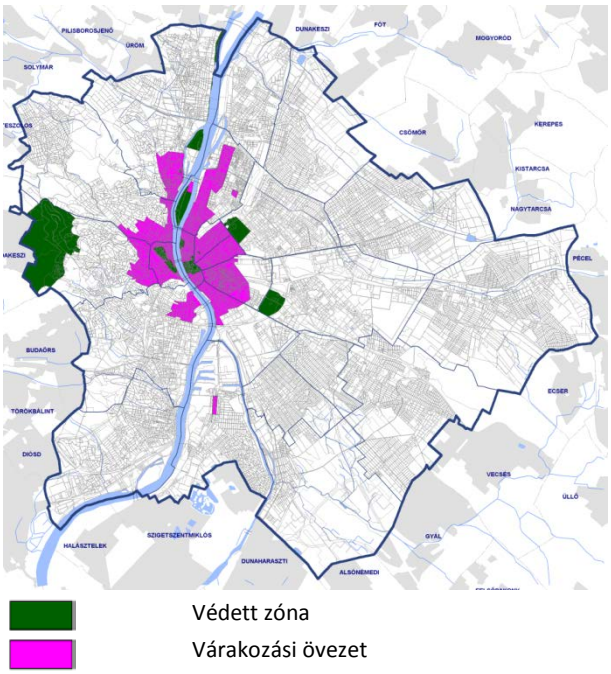
Budapest külső és belső adottságaiból következően a parkolás kérdésköre igen összetett és egyre kritikusabb helyfoglalási, szabályozási tényezője a közlekedés rendszerének.

A külső adottságokat Budapest többrétű 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.



63. ábra: Várakozási- és védett övezetek

Városrendezési szabályozási oldalról jelenleg Budapest közigazgatási területén belül egy egységes koncepció alapján meghatározott, területileg differenciált, funkciónként 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 rendeltetésszerű 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. 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 indokolttá 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. 4800 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. A parkolási problémák kisebb léptékben a car-sharing rendszer elterjedése is támogathatja.

P+R parkolás

A városhatárt budapesti úticéllal naponta átlépő személygépkocsi forgalom becsült értéke mintegy 250000 szgk/nap, melynek csak 1-2%-a képes eszközváltásra a P+R rendszerű fővárosi parkolókban.

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 megállóihoz 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 4700 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 gépjármű-elhelyezés 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, hogy előzze a személyforgalmi behajtási díj bevezetését.

SWOT

ERŐSSÉGEK	GYENGESÉGEK
▪ Az európai és a hazai közlekedési hálózatban betöltött centrális szerepkör; ▪ A város kialakult sugaras-gyűrűs közúthálózati szerkezete (de ez nem fejlődött együtt 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.	▪ A városi- és elővárosi térség közlekedési integrációjának hiányosságai; ▪ Kevés Duna-híd, kedvezőtlen területi eloszlással; ▪ Pesten hiányzó gyűrű irányú közúthálózati elemek, M0 Ny-i szektor hiánya; ▪ Budán korlátozott számú É-D irányú közlekedési kapcsolat; ▪ Elöregedett 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; ▪ Parkolásgazdálkodás integrációjának hiánya; ▪ Belső területek megoldatlan gépjármű tárolása; ▪ Közlekedési infrastruktúra fenntartásának és üzemeltetésének forráshiánya és az abból adódó nehézségei; ▪ Kerékpáros hálózat hiányzó szakaszai, EuroVelo szakaszok rekonstrukciós szükségletei; ▪ Vasúthálózat műszaki színvonala, a városon belüli egyes szakaszok, valamint a fejpályaudvarok kapacitáshiánya; ▪ Duna kihasználatlansága a hajózás terén, a vízi közlekedés létesítményeinek és járműparkjának állapota, valamint a kapcsolódási pontok hiánya.
LEHETŐSÉGEK	**VESZÉLYEK**
▪ Az országos gyorsforgalmi úthálózat fejlesztésével (M0 Ny-i szektor, M4, M11 megvalósítása) a főváros 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; ▪ V0 vasútvonal megvalósításával a fővárosi vasúti hálózat teherforgalom alóli tehermentesítése, és a vasúti területigények újragondolásának lehetősége; ▪ Kapacitásbővítéseket követően az S-Bahn rendszer bevezetése; ▪ A térség országon belüli jövedelemtermelő képességével arányosabb fejlesztési forrás biztosítása; ▪ Balesetveszély csökkenése a kerékpáros és a gépjármű közlekedés szabályrendszerének egymást segítő módosításával; ▪ Intézményi, működtetési háttér normalizálása, kooperativitás javulása; ▪ Car-sharing elterjedése.	▪ Az Európai Unió által meghatározott projektfinanszírozási rendszer korlátai; ▪ Gépjármű ellátottság és az egyéni gépjárműhasználat közlekedésen belüli növekedése az életszínvonal emelkedésének következtében; ▪ Nemzeti légitársaság hiánya következtében az európai várostérségi pozíció romlása; ▪ Kapcsolódó várostérséggel bonyolódó forgalom használati mód arányának (modal split) romlása az agglomeráció fejlődésének következtében; ▪ A kétszintű önkormányzati rendszer érdekkülönbségéből adódó nehézségek a fővárosi szintű fejlesztések megvalósításában; ▪ Kormányzati és fővárosi szempontok, megközelítések különbözőségének növekedése; ▪ Városfejlesztés koordinálatlansága, külső (befektetői) szándékok uralma, a forgalmat csökkentő kompaktság céljának érvényesíthetetlensége.

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 módválasztás 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 P+R és parkolórendszerek egységes kialakítása az igényekhez mérten, a gyalogos- és a zöldfelületek területének növelése;
- A fővárosi kerékpáros törzshálózat kialakítása; EuroVelo hálózat megfelelő minőségű kiépítése;
- A Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér funkciójának bővítése, európai térségi szerepének visszaállítása, ehhez kötöttpályás kapcsolat kiépítése a belváros irányába.

I. 12. KÖZMŰVEK

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 viziközművek 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 kihasználatlanságának oka a hálózati kapcsolatok és újabb fogyasztási körzetek kiépítetlensége.

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 (napkollektor, hőszivattyú) – teljes közművesítettség mellett. A megújuló energiaforrások leginkább a távhőhálózatba történő integrálással hasznosíthatóak, az alacsony hőmérsékletű fűtési rendszerek elterjedésével válthatja be a hozzá fűzött reményeket.

VÍZIKÖZMŰVEK

Budapest éves ivóvízfogyasztása jelenleg 129 000 ezer m^3-re tehető, továbbá a Dél-Budapesti régióban még működnek ipari vízhálózatok is. A főváros vízbázisa a Duna vizét hasznosítja, a parti sávba telepített kutaknak köszönhetően. A kutak naponta összesen 1 millió 200 ezer m^3 ivóvíz kitermelését és továbbítását teszik lehetővé, vagyis mintegy 700 ezer m^3-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, hosszú távú megóvása érdekében 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 főváros 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 években 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 segíti a mikroorganizmusok megtelepedését, mely idővel az ivóvíz minőségi romlásához vezethet. A közkifolyók száma is egyre csökken, mára közel 700 db maradt üzemben a városban, a parkok esetén pedig inkább ivókutak kerülnek kialakításra. A vízfelhasználás csökkenése és a tartalékok nem ellensúlyozzák azt a tényt, hogy a közel 50-100 éves hálózat rekonstrukcióra szorul. A koros vezetékszakaszok mellett az elzárószerelvények tömeges cseréjé szükséges, mivel feladatukat hiba nélkül már szinte képtelenek ellátni, ami csőtörés vagy szakaszolás esetén komoly problémákat eredményezhet.

Az azbesztcement anyagú vezetékszakaszok nagy része az élettartamuk határához közeledik. Mivel a fővárosi hálózat közel felét azbesztcement anyagú vezetékek alkotják, így folyamatos cseréjükre, és állapotuk felmérésére van szükség.

A régi, főként 1970-es évek előtt épült épületeknél sok helyen ólomból készült vezetékek találhatóak, melyből ólom kerülhet az ivóvízbe. Ezek a vezetékek cserére szorulnak.

Szennyvízelvezetés, szennyvízcsatornázás

Budapest csatornahálózatának építését, üzemeltetését, valamint az összegyűjtött vizek kezelését a Fővárosi Csatornázási Művek Zrt. és a Fővárosi Vízművek 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 m^3, ami éves szinten 182,5-219 millió m^3-t jelent. Budapesten a belső kerületekben a kiépített csatornahálózat egyesített rendszerű, míg a külső kerületeknél, a kiépítésük már részben elválasztott rendszerben történt meg.

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 vízelvezetést (esetenként a vízgyűjtők vízrendezését) is meg kell oldani.

Az elmúlt évtizedben részben az uniós forrásoknak köszönhetően számos helyen létesültek új csatorna szakaszok, mely által a vízhálózat és a csatornahálózat kiépítettsége közötti különbség jelentősen csökkent. Bár jelentős rekonstrukciók történtek, és hálózati kapcsolatok is kiépítésre kerültek, még mindig akadnak olyan külvárosi területek, melyek egy része csatornázatlan.

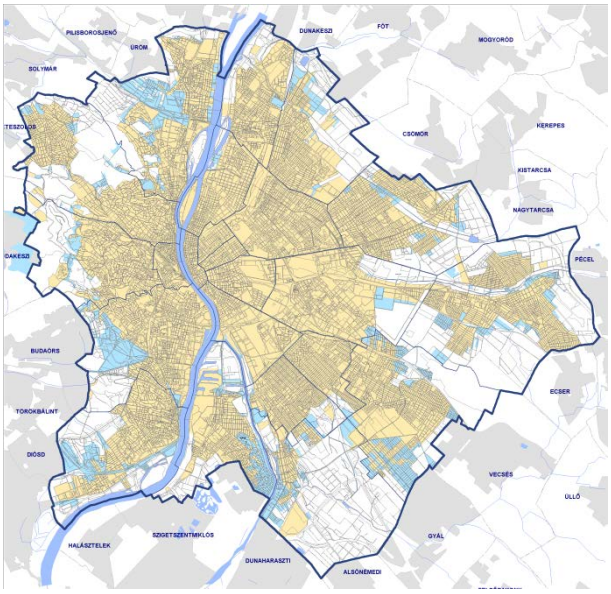
2006-ban a FŐMTERV Zrt. elkészítette a XXI. és XXII. kerületek kivételével Budapest általános csatornázási tervének felülvizsgálatát, melyben nem csak az ellátatlan területek szennyvízcsatornázása, hanem a túlterhelt csatornaszakaszok tehermentesítése is megtervezésre került. A terv 2008-ban bővítésre került a Dél-budai térség (XXII.) és Csepel (XXI.) szennyvizeinek a Csepel Központi Szennyvíztisztító Telepre való csatlakoztatásának és a hiányzó szennyvízcsatorna hálózatának tervezésével. A kibővített projekt neve „Budapest Komplex Integrált Szennyvízelvezetése Projekt" (BKISZ).

A forrás felhasználása csak a lakóterületek felzárkóztatását irányozta meg, így gazdasági, ipari területek esetén továbbra is az ingatlantulajdonosnak kell felvállalnia a csatornázás költségeit. A BKISZ projekt keretében 2015 év végéig megközelítőleg 218 km-nyi csatorna létesült közel 14 000 darab új bekötéssel. A Budapesti Központi Szennyvíztisztító Telepen túl, annak forrásából Csepelen 52 km-nyi csatornahálózat létesült közel 3580 új bekötéssel.

A BKISZ projekt lezárultával Budapesten még marad csatornázatlan vagy csatornával ugyan rendelkező, de az összegyűjtött szennyvizeket tisztítás nélkül a befogadóba juttató terület. Például a Margitszigeten összegyűjtött szennyvizek tisztítatlanul jutnak a Dunába, azonban a Margitsziget teljes csatornázása érdekében fontos előrelépés történt.

A Hatósági kötelezéssel összhangban a FŐMTERV Mérnöki Tervező Zrt. elkészítette a Margitsziget szenny- és csapadékvíz elvezetése projekthez kapcsolódó vízjogi engedélyezési tervdokumentációt, valamint a Margitsziget szivárgó rendszerének engedélyes terveit, amely alapján – KEHOP támogatással – 2016-tól elindulhat a projekt megvalósítása.

Az egyesített rendszerű hálózat szétválasztásra kerül egy csapadékvíz elvezető, valamint egy kommunális szennyvízelvezető hálózatra. A csapadékvíz befogadója továbbra is a Duna. A Margitszigeten keletkező összes szennyvíz a sziget közepén kerül összegyűjtésre és onnan a sziget pesti oldaláról kerül továbbvezetésre három átemelő alkalmazásával. A végső befogadó az Esztergomi főgyűjtőn keresztül az Észak-Pesti Szennyvíztisztító Telep.



Ivóvízzel és csatornával ellátott terület

Ivóvízzel ellátott terület

64. ábra: Ivóvízzel és csatornával ellátott területek

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 kerülendő 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 előállítása), rekultivációra, vagy tüzelőanyagként. Hulladéklerakóban történő elhelyezésük a legkevésbé előnyös, így hasznosításuk a tervezett II. sz. Hulladékhasznosító és Iszapégető Műben javasolt.

A TELEPEK KAPACITÁSA:

	Hidraulikai terhelés (2014)	Csúcsterhelés	Tartalék
Észak-Pesti Szennyvíztisztító telep:	138 897 m^3/d	200 000 m^3/d	61 103 m^3/d
Dél-Pesti Szennyvíztisztító telep:	53 146 m^3/d	80 000 m^3/d	26 584 m^3/d
Budapesti Központi Szennyvíztiszt. Telep, biológiai tisztító egység		525 000 m^3/d	

14. táblázat: A telepek kapacitása

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.

A nem közművel összegyűjtött háztartási szennyvíz döntő mennyisége a vezetékes vízzel ellátott, de csatornázással nem rendelkező területeken képződik, ez Budapest területén 2013-ban kb. 37 ezer ingatlant érintett. A BKISZ projekt befejezése után, valamint az ingatlanok csatornahálózatra való rákötését követően ez a szám jelentős mértékben csökkeni fog. A főváros vezetése 2009-től kizárólagos közszolgáltatói jogosultsággal a Fővárosi Településtisztasági és Környezetvédelmi Kft.-t (FTSZV) bízta meg a lakossági, települési folyékony hulladék gyűjtésével és szállításával. A begyűjtött hulladékot a Fővárosi Csatornázási Művek szennyvízkezelő létesítményeiben ártalmatlanítják.

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 ily 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 víznyelőaknák 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 vizsgálandó, 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 nyílva továbbá a meder természetesebb kialakítására, vízfolyás revitalizációra is.

ENERGIA

Magyarországon a települési önkormányzatok egyre inkább csak korlátozott szerephez jutottak az energiaellátás területén. Tulajdonosként és felügyelő, engedélyező és ármegállapító hatóságként felelősek a távhőellátásért (Budapest esetében a Budapesti Városigazgatóság Zrt. tagvállalata a FŐTÁV Zrt.), de a villamosenergia- és gázellátásra vonatkozóan nincs érdemi feladatuk. Közvilágítás vonatkozásában az önkormányzat tulajdonosként 50%-ig érdekelt a BDK Budapesti Dísz- és Közvilágítási Kft.-ben.

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 városlakók 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 vállalnak elkötelezettséget, hogy 2020-ig a 2005-ös állapothoz képest 20%-os célt meghaladó mértékben csökkentik a CO_2-kibocsátást energiahatékonysági intézkedésekre és megújuló energiaforrások részarányának növelésére irányuló akciókkal. A Covenanthoz Budapest is csatlakozott és elkészítette Fenntartható Energia Akció Programját (SEAP), amely folyamatos monitoring révén követi a fővárosi energiafelhasználás és az ahhoz kapcsolódó CO_2-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. Nem javult jelentősen azonban a belvárosi épületállomány energiahatékonysága, valamint nem kerültek meghatározásra az önkormányzat számára stratégiai szempontból legfontosabb beavatkozási épületek/épülettípusok.

A végső eneregiafelhasználás csökkenése következtében a szén-dioxid-kibocsátás ugyan mérséklődik, viszont a kitűzött célérték eléréséhez az energia végfelhasználás forrásszerkezetének 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 energiatermelő 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 nyomásszabályzó 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 kedvezőtlen adottságot jelentett és jelent 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 (III. ker. Mocsáros dűlő, XI. ker. Albertfalva városközpont), illetve több helyen ezek az elemek a város szövetébe beépültek (X. ker. Új-hegy, XIII. ker. Rákos-patak, Göncöl utca).

Budapesten a távvezetékek által szállított villamos energia elosztását a belső területeken 120 kV-os kábelhálózat szállítja a terhelési súlypontokban 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 fűtéskorszerűsítési, felújítási beruházásai is zajlottak.

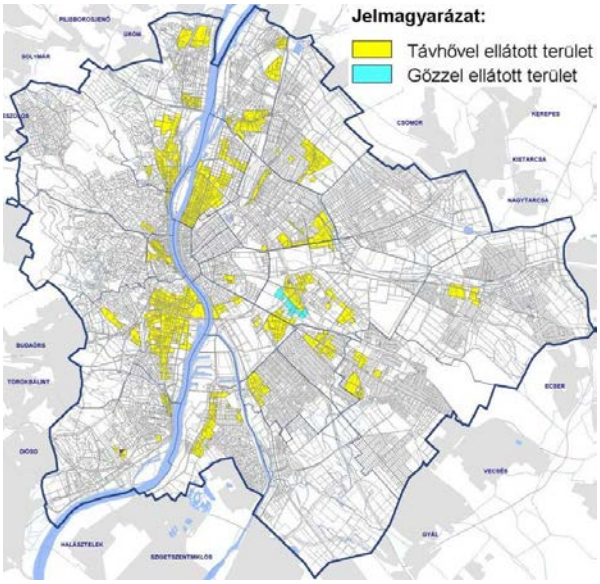
A FŐGÁZ Zrt. részvételével gázmotoros, az EU hasznos hőfelhasználáson alapuló kapcsolt energiatermelésre vonatkozó irányelve (CHP-irányelv) szerinti nagyhatékonyságú kapcsolt energiatermelő, trigenerációs kiserőművek létesítésére került sor a Fővárosi Gázművek Zrt II. János Pál pápa téri telephelyén, 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 m^3/ó sűrítésre 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.

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 hatásfokú 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. Energiahatékonysági és környezetvédelmi intézkedések a távhőszolgáltatással kapcsolatosan is megvalósultak az elmúlt időszakban, a FŐTÁV Zrt. Észak-Budai, Újpalotai, Füredi úti, Rákoskeresztúri és Rózsakerti Fűtőműveiben nagyhatékonyságú kapcsolt energiatermelést megvalósító gázturbinás és gázmotoros erőművek létesültek külső vállalkozók bevonásával. A FŐTÁV-KOMFORT Kft. további négy telephelyen létesített gázmotoros kiserőművet.



65. ábra: A távfűtött területek területi eloszlása

A primer távhővezetékek műszaki állapot miatti cseréje fokozatosan korszerű, előreszigetelt, közvetlenül földbe fektetett vezetékekkel történik. Ennek köszönhetően a budapesti távhőszolgáltatás szállítási hőveszteségе – 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 Városközpont);

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 üzemen kívül helyezték, az Észak-pesti hőkörzet hőközpontjainak fejlesztése révén és a Tahi úti visszaemelő szivattyúzás megvalósításának köszönhetően a Révész fűtőmű üzeme is megszűnt a 2011/12 fűtési szezontól.

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 szükségszerűen 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 távhőkörzetek 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 távvezetéki 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. Energiahaté-

konysági 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 vezetékfejlesztéssel 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 1 730 e 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 8 620 e Ft éves megtakarítás várható 2014. évtől. 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 előtétek 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 környezettudatosság 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 CO_2 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-hatékony 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 m^2-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, mintaértékű 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 stratégiailag 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 megvaló-

sult a biogáz felhasználás, az így megtermelt villamos- és hőenergia a telepek ellátása 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 iszappasztörizáló 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 energiatartalmát 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 biogáztermelés. A 2009-ben átadott telepen átlagosan napi mintegy 230 ezer m^3 szennyvíz kerül kezelésre. 2012. évben a termelt biogáz mennyisége 8,8 millió m^3 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 visszasajtolásra 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 hűtővizeiben, a fürdőmedencék kifolyóvizeiben és a tisztított szennyvizek hőenergiájában 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 leggazdaságosabban melegvíz előállítására alkalmasak, amelyekkel a lakossági és intézményi melegvíz ellátásában az éves fogyasztás 60-70%-a fedezhető lenne.**

Magyarországon a nyáron hasznosítható napenergia öthatszorosa a télinek, ezért kézenfekvő a nyári igények kielégítése ezzel az energiahordozóval. A fotovoltaikus 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 abszorbciós hűtés alkalmazásával csökkenthetőek.

Szélenergia

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, amelyek 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 iparivíz-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 fejődése 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 piacszerkezetben 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, az ISDN (integrált), az MLLN (bérelt menedzselt vonali), a LAN-Flex (közvetlen összekötés), internet, stb. szolgáltatásokkal is.

A Nemzeti Média- és Hírközlési Hatóság által készíttetett 2012-es piackutatás szerint a lakosság a korábbi megkérdezésekhez hasonlóan a mobiltelefont tartja a legnélkülözhetetlenebb 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 dinamikusan 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**
▪ 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.	▪ A közműfejlesztéseket nehezítik a közterületek rendezetlen tulajdonviszonyai; ▪ Elöregedő 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**
▪ Alternatív energiák térnyerése; ▪ Távhőrendszer befogadóképessége megfelelő a megújuló energiaforrásokból származó hő iránt; ▪ A lakosság érdekeltté vált az energia- és vízfelhasználás csökkentésében; ▪ Elérhető és megfizethető a korszerű technológiák megjelenése, elterjedése; ▪ Termál-, gyógyvíz kutak nagyszámú előfordulása; ▪ Kedvező geotermikus gradiens; ▪ A települési szilárdhulladékok erőforrásként alkalmazhatóak energiatermelésre.	▪ 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 távhőkörzetek 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 a megújuló energia kihasználásának növelése elsősorban a biogáz előállításra, biomassza erőmű létesítésére és távhőrendszerbe integrálására, valamint geotermikus energia hasznosítására;
- Az energiatudatos építészet, a geotermikus energia és biomassza hasznosítás, az anyagában nem hasznosítható hulladékok energetikai célú hasznosítása, energiaparkok létrehozása;
- Történeti építészeti értékekkel bíró épületek energetikai megújítása;
- 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.

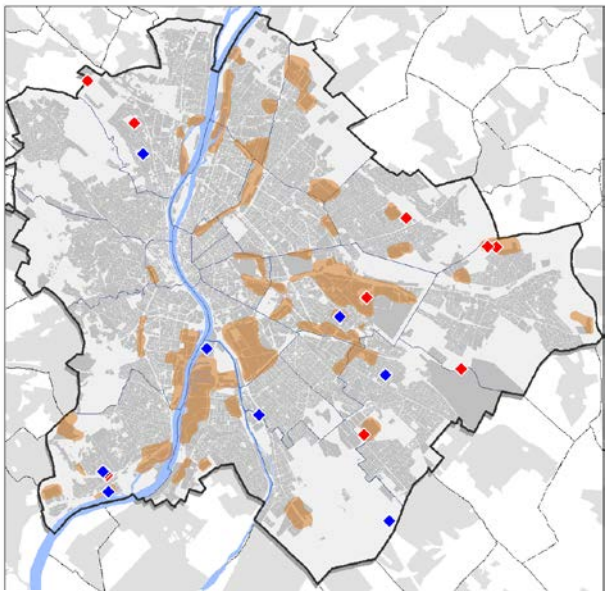
I. 13. KÖRNYEZETVÉDELEM

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. A 2014-es értékelés alapján a főváros legjelentősebb környezeti problémái, kihívásai:

- a közlekedési eredetű zajterhelés,
- a kedvezőtlen levegőminőség (NO2 és PM10 szintje),
- árvízveszély, a mértékadó árvízszint megváltozásából eredő helyzetre való felkészülés,
- a köztisztasági problémák, az elhagyott hulladékok gyűjtése, kezelése, továbbá a települési hulladékok szelektív hulladékgyűjtésének, és a hulladékok lerakótól való eltérítésének folytatása,
- a természeti környezet értékeinek védelme, a biológiai aktivitás növelése.
- Problémát jelent továbbá:
- a globális klímaváltozás hatásait felerősítő helyi klimatikus viszonyok,
- a földtani közeg szennyezettsége,
- a Duna és kisvízfolyásainak kedvezőtlen vízminősége.

FÖLDTANI VISZONYOK, TALAJSZENNYEZÉS

A Budai hegység és a Pesti-síkság két teljesen különböző anyakőzetű 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.



Potenciálisan talajszennyezett, kármentesítést igénylő, barnamezős terület

Rekultiválandó hulladéklerakó

Rekultiválandó hulladéklerakó / rekultiváció folyamatban

66. ábra: Talajszennyezettség Budapesten

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 környezetvédelmi 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, melyek 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 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 gázmassza-lerakatok területe, a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér szénhidrogénnel szennyezett környezete, a csepeli Petróleumkikötőben a savgyanta-gödrök térsége. Megtörtént a potenciális felületi veszélyforrások megszűntetése a budatétényi Metallochemia gyártelep nehézfémtartalmú 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 állékonyságú területek hasznosítása korlátozottan lehetséges, különösen a felhagyott hulladéklerakók esetében, ahol a mélyben még roskadási folyamatok zajlanak.

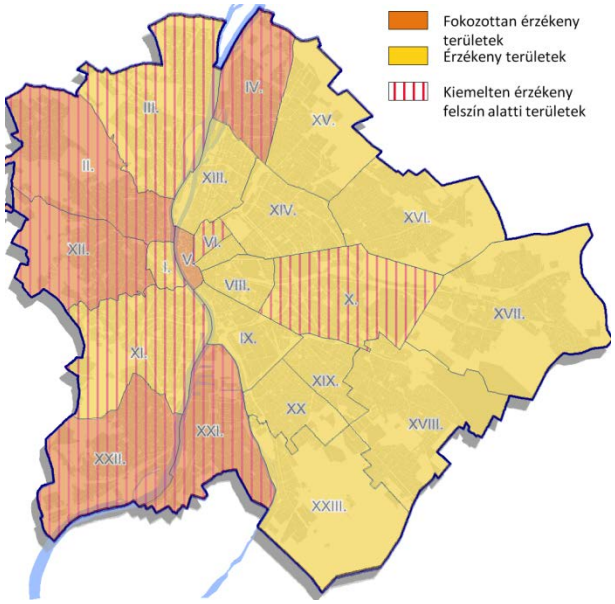
A FAVI-KÁRINFO és a Felügyelőség adatbázisában 22 olyan helyszín szerepel, amely részben vagy egészében a Fővárosi Önkormányzat, vagy érdekeltségei tulajdo-

nában áll. Ilyen kármentesítési kötelezettséggel terhelt területek pl. az Óbudai Gázgyár területe (FŐGÁZ), a Naplás-bánya (FKF) és a Cséry-telep (FTSZV).

A közelmúltban nyilvánosságra került az Illatos úti volt Budapesti Vegyiművek Zrt. telephelyének szennyezettsége. A területen mintegy 2300 tonnányi veszélyes anyagot tároltak megfelelő műszaki védelem nélkül, a környezetet közvetlenül veszélyeztetve. A Miniszterelnökség fedezetet biztosított a veszélyes anyagok elszállítására és ártalmatlanítására, így a közvetlen veszélyhelyzet elhárításra került, a kármentesítés folyamatban van. Az időközben elvégzett talajvizsgálatok a telephely tágabb környezetében több ponton is határértéket meghaladó talaj és talajvíz-szennyezettséget mutattak ki, amelynek felszámolása várhatóan további beavatkozást igényel.

FELSZÍNI ÉS A FELSZÍN ALATTI VIZEK

Budapest fejlesztési lehetőségeit nagyban befolyásolják, esetenként korlátozhatják 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 érzékenységű 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, kőtörmelék van. A szennyezés gyorsan terjed az említett szerkezeti helyzet miatt.



67. ábra: Felszín alatti víz állapota szempontjából érzékeny területek, 27/2004. (XII. 25.) KvVM rendelet

A felszíni vizek tekintetében – néhány kisebb állóvíztől eltekintve – a folyóvizek a meghatározó elemek Budapesten. A Duna vízminősége néhány paraméter kivételével megfelel a jogszabályban előírt határértékeknek, de az oxigénháztartás jellemzői tekintetében kedvezőtlen értékek mérhetők. A Duna budapesti szakaszának szerves- és tápanyag-szennyezését csökkentették a közelmúlt fejlesztései (Észak-pesti Szennyvíztisztító Telep korszerűsítése, Központi Szennyvíztisztító Telep megépülése), a szennyezettségek jellemzően a fővároson kívülről érkeznek a folyóba. A Ráckevei (Soroksári) Duna gyakorlatilag állóvíz jellegű, mivel a korábbi Duna-ág két végét zsilippel lezárták, és vízpótlását ezekkel szabályozzák. A vízminőséget terhelő problémák következményeként az elmúlt évek során több esetben ezen a folyószakaszon főként oxigénhiánnyal összefüggő kritikus vízminőségi helyzet alakult ki Az RSD jó állapotának megvalósulásához állami feladatkörben a széleskörű revitalizációs beruházás részben megvalósult: a Kvassay és Tassi-zsilipek rekonstrukciója, továbbá a monitoring rendszer fejlesztése befejeződött, a parti sávban található üdülőterületek csatornázása és a Tassi vízleeresztő műtárgy építése folyamatban van. A projekt már nem tartalmazza a főmeder és mellékágainak mederkotrását.

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 szennyezetten érkeznek Budapestre. A kisvízfolyások vízminőségi paramétereik kevés kivételtől eltekintve nem felelnek meg a vonatkozó határértékeknek.

A fővárosban jelentős mértékű a termálvízre települő gyógyfürdők és melegvizes strandok száma. A kitermelt termálvizet a használat után a közeli felszíni vízfolyásokba (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 – megvalósulása folyamatban van.

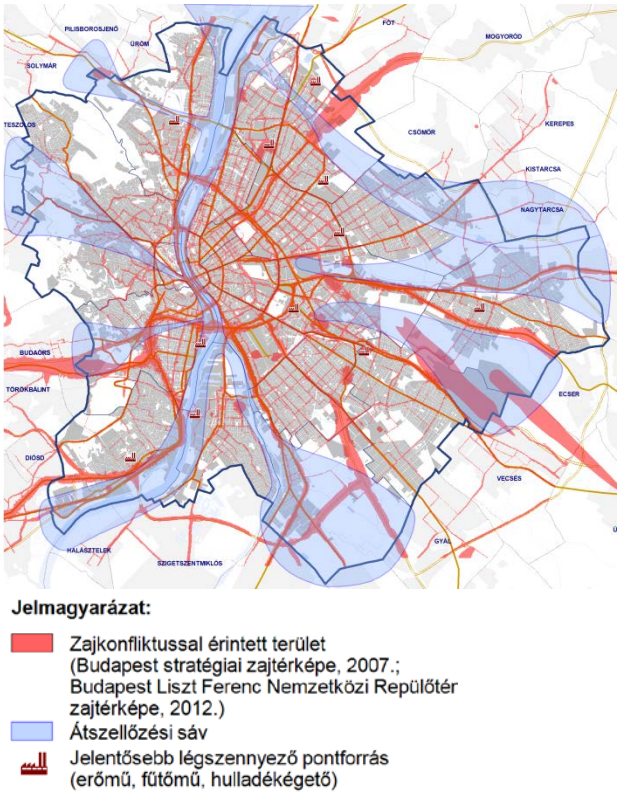
LEVEGŐTISZTASÁG ÉS VÉDELME; ZAJ- ÉS REZGÉSTERHELÉS

Budapesten a határértékek túllépéséhez képest legjelentősebb légszennyező anyag a nitrogén-dioxid, amely a 2005-től tapasztalt javulást követően 2008 óta gyakorlatilag állandó szintű. További jellemzője, hogy elkülönült a szennyezettebb belváros és peremkerületek nitrogén-dioxid szintje. A második legszennyezőbb anyag, a szálló por (PM1O) fővárosi szint javulásának mértéke a 2005-2006-os állapothoz képest éves szinten gyakorlatilag kétszer annyi tiszta nap mellett egyharmados volt. Ugyanakkor 2009 óta inkább állandó szintű, így még mindig nem állítható, hogy a budapesti

környezeti levegő PM10 szintre vonatkozóan megfelelne a levegő levegőterheltségi szintre vonatkozó határértéknek és a további követelményeknek.

A 2005-2013 közötti javulás mellett a levegőterheltségi szint Budapest és környéke esetében a nitrogén-dioxid (N02), a szálló por (PM10) valamint annak benz(a)-pirén tartalma tekintetében még mindig meghaladja a levegőterheltségi szintre vonatkozó határértéket (Ld: a légszennyezettségi agglomerációk és zónák kijelöléséről szóló 4/2002. (X. 7.) KvVM rendelet 1. számú melléklete szerint).

A szálló por határértékek tartós túllépése miatt Magyarországgal szemben 2009 novemberében megkezdett és jelenleg is tartó kötelezettségszegési eljárás – több magyarországi települést, azon belül Budapestet



68. ábra: Zajkonfliktus és levegőminőség Budapesten

és az agglomeráció településeit is érintve – indult. E tárgykörben az EU Bizottság mintegy 20 tagállam ellen indított eljárást, ez alapján is, de az Európai Környezetvédelmi Ügynökség kiadott jelentései alapján is megállapítható, hogy más hasonló környező európai nagyvárosokkal (pl. Varsó, Bukarest, Belgrád, Bécs) összehasonlítva Budapest légszennyezettsége nem rosszabb azoknál, a Budapest esetében is tapasztalt jelentős javulás a környező államokban is észlelt folyamat volt.

A budapesti levegőminőségi helyzet fő tényezői: a helyi légszennyező források, amelyek lehetnek helyhez kötött (például a lakossági, vagy ipari kémények), vagy mozgó források (gépjárművek kibocsátása), légköri különleges hőmérsékletviszonyok, kémiai (fotokémiai) folyamatok és további, távolabbi kibocsátások, amelyek egy része akár országhatárokon át terjedő meteorológiai szállítási (transzport-) folyamatok eredményeképp itt fejtik ki hatásukat. A levegőben található szilárdanyag részecskékkel kapcsolatos kutatási eredmények alapján már köztudomású, hogy a fővárosi PM10 szint az őszi-téli időszakban mintegy egyharmada (15-40% között) származhat a háztartási eredetű szilárd, leginkább fatüzelésből, míg egyhatoda a közlekedési kibocsátáshoz köthető. Az elmúlt évtizedekben nagymértékben csökkent a korábban jelentős mennyiségben Budapesten kibocsátott ipari eredetű légszennyező anyagok (kén-dioxid, szén-monoxid, nitrogén-oxidok és szilárdanyag részecskék) mennyisége.

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 viszonylag 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 területfelhasználás 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.

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 L_{den} (teljes napi) zajterhelési szint 75 és 80 decibel (dB) között van, azaz a terhelés a még elfogadható értékénél 12-17 dB-lel 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 konfliktusteremtő, főként az éjszakai időszakban, különösen a nagysebességű, városon belüli vonalszakaszokon. A légi közlekedés okozta zajterhelés elsősorban a Liszt Ferenc Nemzetközi 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. A 2007-es stratégiai zajtérkép és a hozzá tartozó intézkedési terv megújítása – tekintettel a vonatkozó 2012-13-as határidőkre – elmaradt. A megújítás 2017-18 évi határidőkkel reális, előkészítése folyamatban van.

HULLADÉKKEZELÉS

Budapesten évente átlagosan összesen 1,6 millió tonna hulladék keletkezik, ebből kb. 800-900 ezer tonna a lakosságtól begyűjtött hulladék. A keletkező összes hulladékmennyiség enyhén emelkedő tendenciát mutat, ugyanakkor a lakosságtól begyűjtött települési hulladék mennyisége inkább csökkent az elmúlt időszakban.

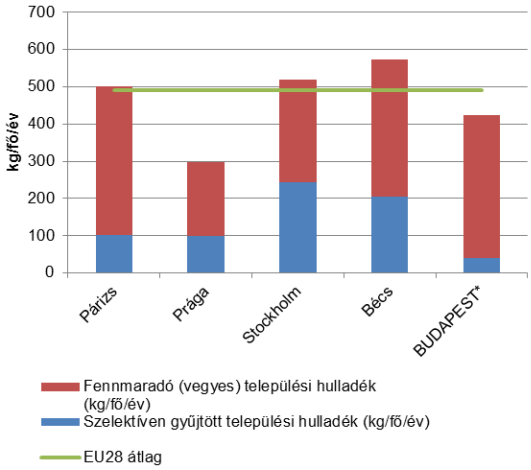
Budapesten a rendszeres hulladékgyűjtésbe bevont lakások aránya folyamatosan növekszik, 2013-ban 99,8% volt, jóval meghaladva az országos átlagot. A fővárosban a hulladékkezelési közszolgáltatás megszervezése, működtetése alapvetően fővárosi önkormányzati és nem kerületi feladat, így Budapesten a fővárosi 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 szelektív gyűjtőszigeteken és hulladékudvarokon több éve megvalósuló gyűjtést fokozatosan kiegészítette a házhoz menő gyűjtési rendszer, amely 2014 végére teljes Budapesten kiépült, döntően átalakítva a hulladékgyűjtés rendszerét. A közszolgáltatás keretében gyűjtött összes hulladékhoz viszonyítva a szelektíven gyűjtött hulladékok aránya 7,7%-ra növekedett 2013-ra (2007-ben csak 3% körüli volt), ugyanakkor ez az arány még elmarad más – Budapesttel összehasonlítható léptékű – uniós nagyvároséhoz képest.

Jelenleg Budapest területén kb. 300 gyűjtősziget áll a lakosság rendelkezésére. A szigetek számának és területi elhelyezésének optimalizálása folyamatosan zajlik.

Az FKF által működtetett hulladékudvarokban (jelenleg 16 helyszín) a veszélyes hulladékok átvételéről is gondoskodik a közszolgáltató. Folyamatban van két új, korszerű hulladékudvar kialakítása 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. Az összes szelektíven gyűjtött hulladék gyakorlatilag 40%-át a kerti biohulladék teszi ki. A házi komposztálás bevezetésének támogatását 2007-ben kezdte meg az FKF, mára 12 kerület csatlakozott a programhoz.



69. ábra: Keletkezett települési hulladék mennyisége néhány európai nagyvárosban, 2012, 2013 (Forrás: BKÁÉ 2014.)*

Az építési-bontási hulladékok gyűjtésével, kezelésével és újrahasznosításával az FKF és több magáncég foglalkozik. A Budapesten újrahasznosított inert hulladék mennyisége meghaladja a fél millió tonnát évente. 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.

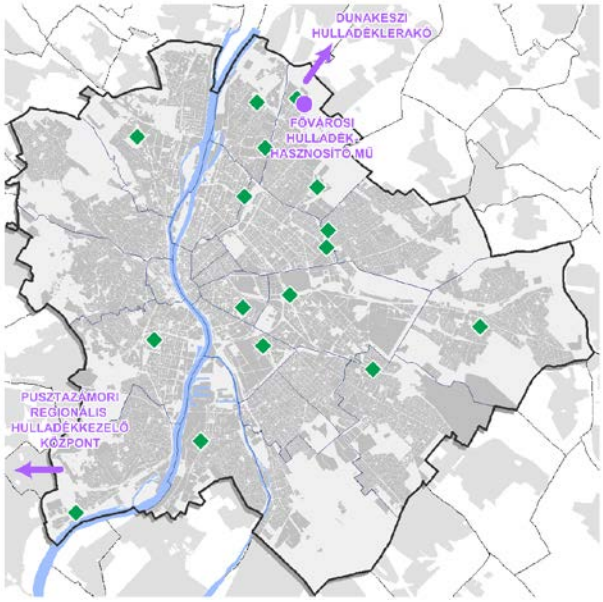
A Budapesten keletkező hulladékok ártalmatlanítási formáját tekintve szintén lemaradás mutatkozik: bár az energetikai hasznosítás aránya viszonylag jelentős, de az alacsony újrahasznosítási arány mellett továbbra is nagyon magas a lerakással ártalmatlanított hulladék mennyisége (~40%).

A fővárosi önkormányzat a hatékonyabb szelektív hulladékgyűjtés és a jobb újrahasznosítási arány érdekében megkezdte saját szelektív hulladékválogató és kezelő (újrahasznosító) kapacitásainak növelését részben pályázati források útján (járműbeszerzés, válogatóművek kialakítása, komposzttelep bővítése, stb). Az önkormányzat vizsgálja a szennyvíztelepeken képződő szennyvíziszapok és a jelenleg lerakásra kerülő hulladékok együttes energetikai hasznosításának lehetőségét.

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 lerakással kerül ártalmatlanításra. A Hulladékhasznosító Mű salakanyagának ártalmatlanítására is szolgáló Dunakeszi lerakó hamarosan betelik, a meghosszabbított engedélye 2015 végéig érvényes. A Pusztazámori hulladéklerakó hosszútávra rendelkezik lerakási kapacitásokkal, ráadásul a lerakott hulladékmennyiség évről évre csökken.

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.



70. ábra: Lakossági hulladékudvarok elhelyezkedése

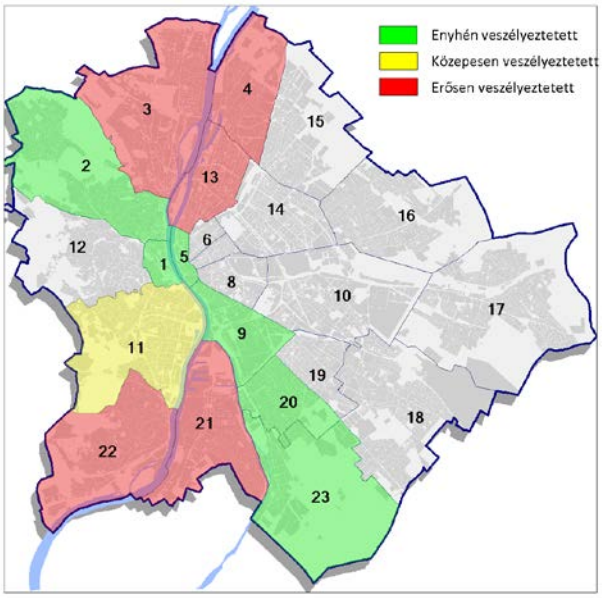
A rekultiváció több helyen elkezdődött és van néhány terület, ahol el kell kezdeni a rendezést. A rekultivációs feladatok elvégzése döntő részt állami feladatkör, egyedül a Cséry-telep és a Naplás-bánya van a fővárosi önkormányzat tulajdonában. Ezek rendezése egyelőre finanszírozási források hiányában (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 tekinthetőek. 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 települések ár- és belvíz veszélyeztetettségi alapon történő besorolásáról" szóló 18/2003. (XII.9.) KvVM-BM együttes rendelet 6/2005. (II.22.) mellékletei módosítása határozza meg.

A készülő nagyvízi mederkezelési terv (NMT), melynek fő célja, hogy a levonuló nagyvizek hidrológiai és hidraulikai jellemzői alapján meghatározza az árvizek levezetését befolyásoló körülményeket, és intézkedéseket határozzon meg, négy levezető sávot jelöl ki. Ezeknek a területeknek a beépíthetőségére, illetve használatára „a parti sáv, a vízjárta és a fakadó vizek által veszélyeztetett területek használatáról, hasznosításáról, valamint a folyók esetében a nagyvízi mederkezelési terv készítésének rendjére és tartalmára vonatkozó szabályokról" szóló, 83/2014. (III. 14.) Kormányrendelet tartalmaz előírásokat.



71. ábra: Árvízveszélyes területek

Az elsőrendű védvonalak Budapesten három kategóriába sorolhatóak: partfal, földmű, magaspart. Az utóbbi években négy (2002, 2006, 2010, 2013) rendkívüli, 800 cm-t meghaladó árvíz vonult le a Duna budapesti szakaszán. A védekezések során szerzett új tapasztalatok felhasználásával a 74/2014 (XII. 23.) BM rendelettel módosításra kerültek a mértékadó árvízszintek (MÁSZ). Budapest északi részén a MÁSZ 1 m körüli, a belvárosi területeken pedig 30-40 cm-es növelése, míg a déli szakaszon 30-40 cm-es csökkentése történt. A változtatások, valamint a többszöri nagy árvizek okozta terhelések miatt az árvízvédelmi töltések jelentős szakaszon fejlesztésre, magasításra, megerősítésre szorulnak.

A Margitsziget önálló védekezési egységként kezelendő, tekintettel arra, hogy a főmederben helyezkedik el. A sziget védvonala magaspart, ami jellemzően magassághiányos. 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.

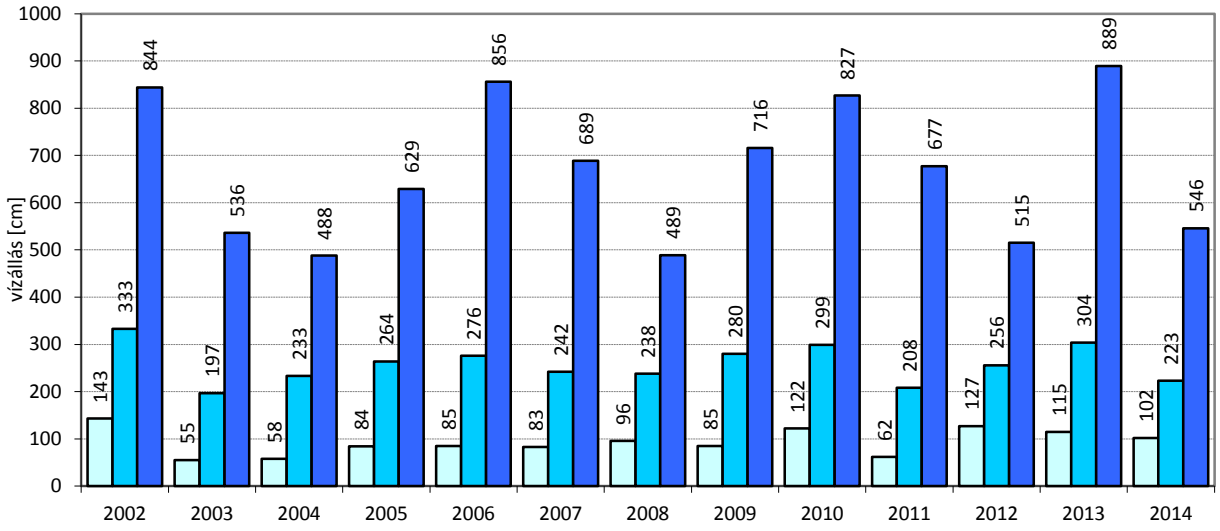
Árvíz és belvízvédelem

A védekezési feladatokat a Fővárosi Csatornázási Művek Zrt. látja el a fővárosi önkormányzat felügyelete alatt. A védekezés ellátásával, hatósági felügyeletével összefüggő, a védekezési készültség beállta előtti, a tényleges védekezéssel kapcsolatos és a védekezés megszűnése utáni feladatokat jelenleg "Az árvíz- és belvíz-védekezésről" szóló 47/1994. (VIII. 1.) Főv. Kgy. rendelet szabályozza.

Az ár- és belvízvédekezésnek három fokozata van.

- Az *első fokozat* esetén figyelőszolgálat lép életbe, amikor a védvonalakat rendszeres időközönként végigjárják.
- A *második fokozat* elrendelését követően lezárják a közcsatornák zsilipjeit és a beérkező vizeket szivattyúkkal továbbítják a befogadóba.
- A *harmadik fokozat* életbe lépése esetén elvégzik a védvonali áttörések (közúti, gyalogos átjárók) lezárását, valamint beindítják az ideiglenes átemelő állomásokat.
- Ekkor már folyamatos, megerősített figyelőszolgálat ellenőrzi a védvonal minden pontját. *Rendkívüli készültség* elrendelésére akkor kerül sor, amikor a harmadik fokozatot meghaladó magasságú vízállás várható. Ilyenre legutóbb 2013-ban került sor, ekkor 889 cm volt.

A grafikonról jól leolvasható, hogy az igen jelentős árvizek 4 éves gyakorisággal jelentkeztek az elmúlt 12 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 hosszan elhúzódó vízállásokra kell felkészülni.**



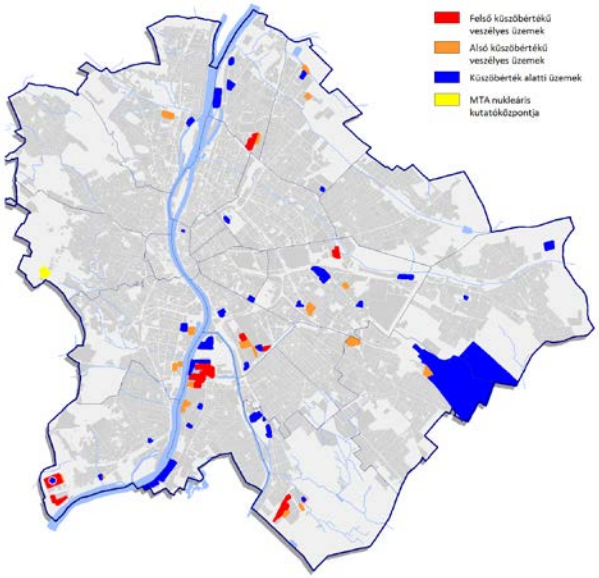
72 ábra: Dunai vízállások a 2002-2014 időszakban (minimum / éves átlag / maximum)
(forrás: http://www.hydroinfo.hu)

Veszélyes anyagokkal foglalkozó 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 anyagokkal foglalkozó, továbbá küszöbérték alatti üzemeket különböztet meg. Az Országos Katasztrófa-védelmi Főigazgatóság 2015. augusztusi adatai alapján, Budapest területén 13 felső küszöbértékű, 24 alsó küszöbértékű, míg 35 küszöbérték alatti üzem működik.

A Magyar Tudományos Akadémia Energiatudományi Kutatóközpont üzem nukleáris biztonságának, fizikai védelmének és radioaktív anyag nyilvántartásának hatósági felügyeletét az Országos Atomenergia Hivatal látja el.



73. ábra: Veszélyes anyagokkal foglalkozó üzemek elhelyezkedése

Földrengés veszélyeztetett területei

Magyarország szeizmicitása közepes, kisebb károkat okozó földrengések közelítőleg 20 évente, jelentősebb károkat okozó – 5–6 magnitúdójú rengések – kb. 50 évente fordulnak elő. A történelmi földrengések (456-1994) zöme – Budapest esetében – a város déli részén, illetve szomszédságában jelentkeztek és pusztítottak.

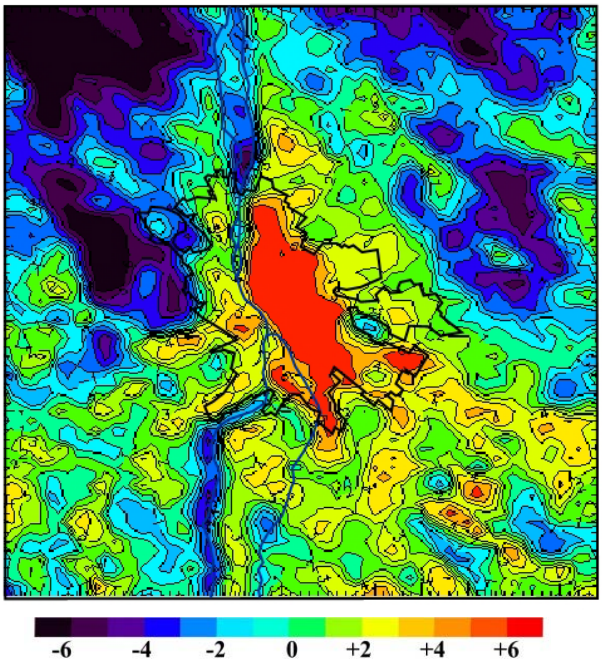
VÁROSI KLÍMA

Budapest éghajlati viszonyainak alakulásában is egyértelműen megjelenik a globális klímaváltozás. 1901 és 2013 között 1 °C-os emelkedés mutatható ki az évi középhőmérsékletének alakulásában. Az emelkedő hőmérséklet azonban nem csak a globális éghajlatváltozásnak tudható be, hanem a fokozódó városhatásnak is.

Az átlagértékek változása mellett legalább annyira fontos a szélsőséges időjárási események gyakoriságának növekedése. Hőségperiódusok régebben is voltak, ugyanakkor az utóbbi két évtizedben rendszeressé vált az előfordulásuk. Az OMSZ éghajlati adatbázisában végzett elemzések szerint a nyári középhőmérséklet emelkedett leginkább a múlt század eleje óta, amely a hőséghullámok sűrűbb előfordulásában is megmutatkozik.

Budapest klímájának jellemzői közül kitüntetett figyelmet érdemel a hősziget-hatás és a sajátos légmozgási rendszer. Budapest 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, de jelentős hatásai vannak a város energiafogyasztására is. 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 mikroklímában a légszennyezés jelent problémát.

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 a hőmérsékleti eltérés a belvárosban, mint nyáron, kb. 2-3°C.



A felszínhőmérséklet és a városkörnyéki átlaghőmérséklet különbsége (°C)

74. ábra: Budapest felszínhőmérsékleti anomáliájának átlagos júniusi szerkezete délutáni időszakban 2013-ban (műholdfelvételek alapján) Forrás: Bartholy-Pongrácz-Baranka (Ökomet Kft.)

Az éjszakai 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 kiemelt hangsúlyt kell fektetni a városi hősziget-hatás enyhítésére, az adaptációs beavatkozására, elsősorban a zöldfelületek növelésével, nagyobb albedójú anyagok (pl.: útburkolat, tetők héjalása) alkalmazásával. A sűrűn beépített városrészeken 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 kora ősszel fordul elő leggyakrabban, napi menetben pedig az esti és éjszakai órákban figyelhető meg leginkább. A másik eleme a városi cirkulációs rendszernek a hegységhez kapcsolódó hegy-völgyi szél. A városon belül a szélviszonyok tekintetében igen nagy területi különbségek mutatkoznak.

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 levegőminőség és klimatikus viszonyok, a földtani- és vízviszonyok, valamint a városi lét melléktermékeként termelődő hulladék, illetve annak kezelése képezte a vizsgálatok tárgyát. A város területegységei eltérő mértékben terheltek, de általánosan megállapítható, hogy Budapesten 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 színvisszadásuk miatt.

A fényszennyezés szempontjából problémát jelent, hogy az utcák sok esetben túlvilágítottak, illetve sok fény távozik az égbolt felé is. Ennek elkerülésére síküveg-búrás világítótesteket kell alkalmazni. Az utóbbi években megvalósult projektek (pl. MüPa, Corvin-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 fényszínek zavarják a legjobban az ember biológiai ritmusát, így a melegfehér, sárgás fényszínű világítótestek alkalmazására kell törekedni a jövőben. A közvilágítási hálózat korszerűsítése folyamatos, azonban jelenleg nem áll rendelkezésre világítási terv, mely az utcák megvilágítási szintjét 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 szüksé-

ges, meg kell alkotni Budapest világítási tervét az Európai Unió elvárásaival összehangoltan, az épületek és a térvilágítás külső megvilágítási szintjét szabályozni kell.

SWOT

ERŐSSÉGEK	GYENGESÉGEK
▪ A légszennyező anyagok kibocsátása zömében csökkenő tendenciát mutat. A jelentős ipari szennyezők, veszélyes üzemek száma jelentősen csökkent az elmúlt évtizedekben; ▪ A szelektíven gyűjtött hulladékok aránya növekvő tendenciát mutat; ▪ A hulladékhasznosítási arány országos összehasonlításban kiemelkedő az égetőműnek köszönhetően; ▪ A város földtani kincsekben bővelkedik: termál-, gyógyvíz kutak nagyszámú előfordulása; ▪ Kiváló termál és gyógyvizes létesítmények megléte; ▪ Az árvízmentesített területek aránya magas; ▪ javuló vízminőség a Duna főágában az ÉlőDuna projekt révén; ▪ A csatornázottság magas aránya.	▪ A belső városrészekben jelentős mértékű a hősziget hatás, 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; ▪ Területhasználatból származó 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 Ráckevei (Soroksári) Duna-ág és a fővároson áthaladó kisvízfolyások illegális szennyvízbevezetések által érintettek, vízminőségük rossz.
LEHETŐSÉGEK	**VESZÉLYEK**
▪ 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; ▪ A környezettudatosság erősödése; ▪ Az egészségtudatosság növekedésével erősödik a társadalom szabadterületi rekreációs igénye; ▪ A közösségi közlekedés színvonalának javításával, a kerékpáros és gyalogos közlekedés feltételrendszerének javításával a közlekedésből származó emisszió csökkenése.	▪ A klímaváltozás hatására növekszik a városi hősziget hatás, valamint a szélsőséges időjárási események gyakorisága; ▪ A kooperáció 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 építészet térhódítása segítségével és a belső városrészekben a 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;
- Városi hősziget-hatás mérséklése;
- Illegális hulladéklerakók megszűntetése, köztisztaság javítása, továbbá a települési hulladékok szelektív hulladékgyűjtésének és a hulladékok lerakótól való eltérítésének folytatása.

II. 1. A HELYZETELEMZÉS EREDMÉNYEINEK ÉRTÉKELÉSE, SZINTÉZIS

1.1. FOLYAMATOK ÉRTÉKELÉSE

Az alábbiakban az egyes tématerületek 2013-2014 óta bekövetkezett legfontosabb változásai kerülnek összegzésre. Ezen belül kiemelésre kerül a külső jogszabályi- és fejlesztési környezet változásainak értékelése, a megforduló vagy éppen megerősödő tendenciák bemutatása, valamint itt kerülnek ismertetésre a 2013-2014 óta megvalósult vagy megkezdett fontosabb fejlesztési, beruházási tevékenységek is.

TELEPÜLÉSHÁLÓZATI ÖSSZEFÜGGÉSEK, TÉRSÉGI KAPCSOLATOK

Budapest kiváló közlekedés-földrajzi kapcsolatokkal rendelkezik, azonban az ebből adódó lehetőségeket csak városrostérségi szinten tudja eredményesen javítani. Pest megye a csökkenő uniós finanszírozás miatt komoly fejlesztési kihívás előtt áll, a megyén belüli területi egyenlőtlenségek mérséklése mellett a KKV szektor megerősítése, a befektetések volumenének, a foglalkoztatási és az innovációs képesség szintjének növelése egyaránt fontos célok. Az elővárosi vasúti fejlesztésekkel a közlekedési kapcsolatok javítása mellett közös tematikus és területi fókuszú stratégiák, integrált programok végrehajtására van szükség. Ennek az együttműködési iránynak az első fontosobb mérföldköve, hogy Budapest Főváros Önkormányzata és Pest megye is Budapest Repülőtéri Régió Klaszter alapítói között van. Budapest és Pest megye ma együtt alkotja a Közép-magyarországi Régiót.

A 2020 utáni kedvezőbb uniós forrásszerzés miatt folyamatban van a két közigazgatási terület külön régiókká alakulásának előkészítése. A szétválás Budapest számára is előnyös, hiszan saját státusza (fejlettebb régiókhoz való besorolás) nem változik, ugyanakkor egy dinamikusabban fejlődő megyével együtt a térség európai szintű versenyképessége sokat javulhat.

Budapest, s különösen a fővárosi városrostérség az európai, s ezen belül is a közép-európai városversenyben nem tudta pozícióit lényegesen javítani. Budapest esetében a legnagyobb javulást a turisztikai szektor, az egészségipar és a szintén tudásintenzív IKT szektor tudta felmutatni. A kutatás-fejlesztés kiadásai és teljesítménye országos szinten továbbra is kimagasló, de nemzetközi léptékben további pozíciójavításra van szükség. A befektetési hangulatot és üzleti környezetet jól tükröző irodapiaci mutatók (üresedési ráta, tranzakciók száma, volumene, új állomány megjelenése a piacon) sokkal kedvezőtlenebben alakultak a válság kirobbanása óta eltelt időszakban a regionális versenytársakkal összehasonlítva (Varsó, Prága, Pozsony), de 2015-ben egyértelműen a javuló helyzet jelei mutatkoznak.

A makroregionális szerepkörök erősítése, a közlekedési és egyéb ágazati erősségekben rejlő lehetőségek kiaknázása érdekében a különböző szereplők közötti együttműködés erősítésére, az üzleti környezet fejlesztésére, s ez utóbbin belül professzionális, gazdaságot támogató nemzetközi marketingkommunikációra van szükség.

FEJLESZTÉSI ÉS RENDEZÉSI KÖRNYEZET, ILLESZKEDÉS

Az operatív programok kidolgozásával párhuzamosan folytatódott Budapest és a kerületek esetében is a középtávú területi és településfejlesztési tervezés. Ennek eredményeként készítette el Budapest Főváros Önkormányzata területfejlesztési stratégiáját és programját. Budapest Főváros Önkormányzata – a 2014-2020 programozási időszakban az egyes európai alapokból származó támogatások felhasználási rendjéről szóló 272/2014. (XI. 5.) Korm. rendelet szerinti „területi szereplőként” – elkészítette Integrált Területi Programját (ITP), mely a Versenyképes Közép-Magyarország Operatív Program (VEKOP) három prioritástengelye esetében ad lehetőséget a területi fejlesztési érdekek intézkedésekben történő érvényesítésére, illetve a fővárosi önkormányzat számára szerepkört a beérkező támogatási kérelmek elbírálásában, a végrehajtás nyomon követésében.

2014-2015-ben a kerületi önkormányzatok döntő többsége megújította középtávú stratégiáját, beazonosította fejlesztési szükségleteit. A jól kidolgozott projektek többnyire a korábbi stratégiákban már megjelenő, fejlesztési források híján eddig elmaradt fejlesztések. Hangsúlyosan megjelenik továbbá az ITS-ekben az intézményfejlesztés területe, illetve a központok, alközpontok, valamint a leszakadó vagy leszakadással veszélyeztetet városrészek integrált megújítási igénye.

Budapest új településszerkezeti terve (a rendezési szabályzattal együtt) a főváros teljes közigazgatási területére készült. A 2015-ben elfogadott TSZT Budapest területén meghatározza a (tervezett) területfelhasználási egységeket a beépítésre szánt és a beépítésre nem szánt területeken egyaránt. Szerkezeti terv tervlapjain és leírásában, számos, a kerületi terveszközben rugalmasan kezelhető elemet is tartalmaz, amelyek részben a területfelhasználás leírásának figyelembevétele során érvényesülnek, részben maga az FRSZ tartalmaz ezekre vonatkozó rendelkezéseket, paramétereket.

TÁRSADALOM ÉS HUMÁN INFRASTRUKTÚRA

Budapest lakónépessége 2015 közepén 1 757 ezer fő, a népességszám további kismértékű növekedése folytatódott az elmúlt két évben. A születések száma szinte alig változik, a halálozások száma viszont évről évre kis mértékben csökken. Összességében elmondható, hogy továbbra is természetes fogyás jellemzi a fővárost (évi szinten mintegy 4 700 fős népességszám csökkenést eredményezve). A tényleges növekedés hátterében továbbra is a pozitív bevándorlási egyenleg áll, 2013-ban és 2014-ben a belföldi vándorlási egyenleg éves szinten meghaladta a 10 ezer főt (2012-ben ez az érték 8000 fő volt). A nemzetközi vándorlás egyenlege továbbra is erős ingadozást mutat, 2014-ben meghaladta a 7000 főt. A fővárost elhagyók többsége családos, harminc éven felüli vagy nyugdíjas, míg a Budapestre költözők közt arányaiban több a harminc év alatti (többnyire tanulmányait folytató), egyedülálló fiatal. Legtöbben az északkelet-magyarországi megyékből érkeznek. A nemzetközi migráció legfőbb befogadó területe szintén a főváros. 2001 és 2014 között az egyes kerületek lakónépessége nagyon eltérően változott: a belső városmagon belül csökkent a népesség, míg a külső kerületek közül a XI. és a XIII. kerületé nőtt a legnagyobb mértékben.

2011-hez képest a főváros gazdaságilag aktív (15-74 éves korú) népességéből 2013-ban 2%-kal többen (57%) voltak foglalkoztatottak, a munkanélküliségi ráta pedig 0,7%-kal csökkent (8,3%). A legfrissebb adatok szerint (AFSZ, 2015. július) Budapesten közel 34 ezer álláskeresőt tartanak nyilván, ebből 11 ezer főt egy évnél régebben. Az álláskeresők száma a munkavállalási korú népesség százalékában közel 3%. Ez az érték a IX. és a VIII. kerületben a legmagasabb (5% feletti), a legalacsonyabb pedig a II.,a XII. és az I. kerületekben (1,5% körül). Az egy főre jutó összevont jövedelmek a 2013-14-es bevallási időszakban Budapest XII. kerületében volt a legmagasabb, a XV. kerületben a legalacsonyabb, és a XI. kerületében nőttek a legnagyobb mértékben az előző évihez képest.

Részletes háztartási és életminőségi felmérések a népszámlálás óta nem készültek. 2012-ben mintegy 772 300 db háztartást tartottak számon Budapesten. A hajléktalanok száma folyamatos növekedést mutat: 2012-ben körülbelül ezerkétszázzal több hajléktalant láttak el Magyarországon, mint 2011-ben. A főváros intézményein belül a hajléktalanok nappali ellátó kapacitása a kétezres évek eleje óta a duplájára nőtt, ami a nappali melegedők esetében 2013-ban mintegy napi ötezer fős forgalmat jelentett.

Budapest lakásállománya egyre csökkenő ütemben gyarapszik. 2013-ban összesen 1770 lakás épült, ebből a legtöbb a VIII. kerületben. Az új építésű lakások átlagos alapterülete viszont éppen a VIII. kerületben a legalacsonyabb, míg a III. kerületben épültek átlagosan a legnagyobb lakások.

Budapest Egészségterve (2012) is jelzi, hogy az egészséges életmód még nem eléggé elterjedt, a rendszerese testmozgás még nem épült be az életmódunkba – ezen próbál segíteni a kötelező mindennapos testnevelés bevezetése a közoktatásban, továbbá az egyre több közparkban épülő futópálya és tornapálya.

Az egészségügyi és szociális intézményrendszer átszervezését követően 2013 januárjától lényegében már csak az idősek otthonai és a hajléktalanok ellátását szolgáló szociális intézmények maradtak a fővárosi önkormányzat tulajdonában. A közoktatási intézmények fenntartást a KLIK végzi, a működtetés továbbra is a fővárosi önkormányzat feladata – összesen 35 iskolában, 13 kollégiumban, 8 szakszolgálatnál és a pedagógiai szakmai szolgálatnál. Az önkormányzat fenntartásában 2 óvoda maradt, valamint a tulajdonában van 67 szakképző intézmény, melynek a fenntartója és működtetője a KLIK.

A Budapest területén lévő kulturális intézmények közül 21 fővárosi tulajdonban van (13 színház és jelentős közgyűjtemények). A kerületi önkormányzatok széleskörű és jó minőségű közművelődési szolgáltatásokkal várják a lakosságot. A fővárosi önkormányzat támogatásával és közreműködésével egész évben számos fesztivál gazdagítja a kulturális programkínálatot, melyek közül a legnagyobbak a Budapesti Tavaszi Fesztivál (BTF) és a CAFe Budapest Kortárs Művészeti Fesztivál. A for-profit szervezetek által megvalósított kulturális rendezvények közül a Sziget Fesztivál európai vonzáskörzetű eseménnyé vált.

Az elmúlt két évben zárultak olyan jelentős kormányzati projektek mint a Steindl Imre Program (SIP), a Várkert Bazár felújítása és a Groupama Aréna megépítése, illetve a Tüskecsarnok projekt befejezése egy új uszodával bővíti az eredeti projektet.

Jelenleg több jelentős állami kulturális, oktatási és sportfejlesztés van folyamatban vagy előkészítés alatt, melyek közül a legfontosabbak: Liget Budapest Projekt, melynek keretében a zöldfelület- és közlekedésfejlesztés mellett új múzeumépületek épülnek, valamint folytatódik a Fővárosi Állat- és Növénykert bővítése az egykori vidámparki területen, a Magyar Állami Operaház barnamezős fejlesztéseként a MÁV Északi Járműjavítójának Eiffel csarnokának átalakítása, ahol műhely- és raktárház, illetve próbacentrum kerül kialakításra, a felsőoktatásban a MOME bővítése, valamint a Ludovika Campus projekt folytatása. Folytatódik a stadionok megújítása, ezek közül is nagyságrendileg a Puskás Ferenc Stadion és az MTK létesítmény-megújítási programja a legjelentősebb, illetve épül az új úszókomplexum az immár állami tulajdonba került Dagály Strandfürdő mellett, hogy főhelyszínként biztosítsa a 2017-es FINA vizes világbajnokság sikeres megvalósítását.

GAZDASÁG

Budapest és agglomerációja továbbra is az ország gazdaságilag legfejlettebb térsége. A gazdasági válság utáni fellendülés a jelenlegi időszakban tartósnak mutatkozik, mely számos változást hozott a főváros gazdasági életébe is. A válságot követően a 2013-as adatok szerint Budapest aránya az ország gazdaságában enyhén csökkent, köszönhetően nagyrészt a fővároson kívüli régiók gazdasági fellendülésének. Ugyanakkor az egy főre jutó GDP Budapesten az EU28 átlaghoz képest 2010 és 2013 között 1 százalékponttal növekedett.

Az országban regisztrált vállalkozások 23,7%-a a fővárosban található. A vállalkozások ezer lakosra jutó száma Budapesten az országos átlaggal párhuzamosan növekedett, de ez a válallkozási sűrűség továbbra is egyharmaddal magasabb, mint az országos érték.

A főváros szerepe a beruházásokban népességaránya feletti, ugyanakkor 2009-től az arány (33,7%) fokozatosan csökkent és 2013-ban Budapest 23,8%-kal részesedett a magyarországi beruházásokból. A folyamat okaként a vidéki beruházások válságot követő felfutását tudjuk megjelölni.

A budapesti bruttó hozzáadott érték 81%-át a tercier szektor termeli, ezzel a főváros a magyarországi szolgáltatások értékének 47,6%-át termeli ki, míg az ipari és mezőgazdasági szektorokban a főváros súlya csökkent. Az egyes ágak hozzáadott érték szerinti megoszlását vizsgálva megállapíthatjuk, hogy az információ és kommunikáció szektor aránya a fővárosi gazdaságon belül a 2010 es évet követően tovább növekedett (10%, 2012-ben) és már majd a duplája az országos átlagnak (5,2%, 2012-ben). Ezzel párhuzamosan a feltörekvő ágazatokon belül az úgynevezett shared-service-centerekben (SSC) dolgozók száma is jelentősen megnőtt és Budapesten elérte a 25 000 főt.

Budapest továbbra is Magyarország legfontosabb turisztikai célpontja. A kereskedelmi szálláshelyeken megszálló vendégek száma folyamatosan növekedett az elmúlt időszakban, és 2014-ben összesen már 3,5 millió vendég szállt meg a fővárosban, mely két év alatt 16%-os növekedést jelentett. A szállodák kihasználtsága a 2009-es mélypont után szintén növekedni kezdett. A kereskedelmi szálláshelyek bevételei esetében 2011-től javulás figyelhető meg – egy szoba átlagára és az egy vendégre jutó szállásdíj is növekvő tendenciát mutattak az elmúlt években.

A javuló gazdasági mutatóknak és a viszonylag kedvező ingatlanpiaci árazásnak köszönhetően az ingatlanbefektetések volumene 2014-ben 80%-os növekedést mutatott az előző évhez képest és középtávon is a hozamok lassú csökkenését és a befektetések növekedését lehet prognosztizálni. A fővárosi irodapiac a 2012-es hullámvölgyet követően újra növekedést mutat, az irodapiaci kereslet tartósan magasnak mutatkozik, így a kihasználatlansági ráta jelentősen lecsökkent. Hasonló folyamat tapasztalható a kereskedelmi ingatlanállománynál is, ahol a bérleti díjak ismét növekedésnek indultak és az üresedés is csökkent a kiemelt helyszíneken. A gazdasági fellendüléssel járó moderált kereslet növekedés illetve az új kínálat elmaradásának hatására az ipari ingatlan szektorban is csökkent az üresedés, mely középtávon az átlagos árak emelkedését fogja okozni.

A lakásépítések száma az elmúlt években – 2000-es évek korai időszakának megfelelően – néhány ezres volument mutat, mely jelentősen elmarad a lakásépítés legintenzívebb időszakában tapasztalt 10 000 feletti lakásszámtól. Hasonlóan alacsony a kiadott építési engedélyek száma is, mely az elmúlt években jelentős elmozdulást nem hozott és előre vetíti, hogy az újlakás építése középtávon is csak korlátozott növekedést fog mutatni.

GAZDÁLKODÁS

Budapest Főváros Önkormányzatának költségvetési gazdálkodásában számos jelentős változás zajlott le az elmúlt években, mely nagyrészt az állami szerepvállalás és a hozzá kapcsolódó finanszírozás átalakulásához kapcsolható.

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 csökkenés a következő években is folytatódott, ugyanakkor a 2015-ös költségvetési előterjesztés már bevétel növekedéssel számol. A bevételi oldal csökkenésével a bevételi struktúra is átrendeződött. 2012-től – ahogy a 2005 előtti időszakra is jellemző volt – újra a saját bevételi források tették ki a bevételek nagyobbik részét. Saját bevételeken belül elsősorban a helyi adóbevételek aránya nőtt az elmúlt időszakban, a 2006-os 50%-ról 2014-ben már 73%-ra. A következő időszak kihívásai között szerepel a dugódíj bevezetése, illetve az idegenforgalmi adó kerületek és főváros közötti megosztásának rendezése is.

Az egyik legjelentősebb változást a főváros költségvetésében a 2013-ban elindított önkormányzati adósságkonszolidáció jelentette, melynek keretében az állam két fázisban a főváros hitelállományának előbb 60%-át, majd 2014. február végén a még fennálló állományát is átvállalta. A döntés hatására egyrészt jelentősen csökkentek a főváros hiteltörlesztésre fordítandó kiadásai, másrészt javult a hitelképessége is. Az állami szerepvállalás növekedésével az önkormányzat intézmény fenntartási és működési kiadásai is jelentősen – a korábbi időszakban tapasztalható kétharmados arányról 2014-ben alig több mint a kiadások felére – csökkentek. A felhalmozási és felújítási kiadások részesedése viszont a korábbi 25-30%-os értékről 45% fölé emelkedett 2014-re.

Az önkormányzat város- és gazdaságfejlesztési szervezeti hátterében számos változás történt. Létrejött a Budapest Városarculati Nonprofit Kft. Megszületett a gazdaságfejlesztés stratégiai kereteit, a hosszú- és középtávú fejlesztési céljait, valamint a megvalósítandó konkrét beavatkozásokat és a végrehajtás lehetséges intézményes kereteit összefoglaló Budapest Gazdaságélénkítési és Munkahelyteremtési Stratégiája (2015-2021). Továbbra is szükség van a turisztikai marketing megerősítésére együttműködve a Magyar Turizmus Zrt-vel, illetve a gazdasági célú marketingkommunikáció és információs szolgáltatások fejlesztésére.

A fővárosi cégek tulajdonosi struktúrájában változást jelentett a BVK Zrt. helyett 2015-ben létrehozott Budapesti Városigazgatóság Zrt., melynek feladata a tulajdonosi képviselet ellátása egyes fővárosi, vegyes tulajdonú, és olyan kizárólagos önkormányzati tulajdonban lévő közmű-közszolgáltató cégek tekintetében is, amelyek nem tartoznak a vállalatcsoporthoz. Az intézmények tekintetében a korábbi évek jelentős átstrukturálódását követően a fővárosi egészségügyi, oktatási, szociális és kulturális intézményrendszer működése stabilnak tekinthető.

TÁJI, TERMÉSZETI ADOTTSÁGOK, ZÖLDFELÜLETI RENDSZEREK

Budapest természeti és táji értékeinek megőrzése céljából módosításra került a közelmúltban a helyi jelentőségű védett természeti területekről szóló rendelet. A Felsőrákosi-rétek területtel kibővült a helyi jelentőségű védett természeti területek köre. A védetté nyilvánításának célja a Rákos-patak mentén fennmaradt értékes lápi élőhelyeket magában foglaló növénytársulások, védett fajok, tájképi értékének megőrzése.

Budapesten számos olyan terület található, amely nem áll természeti oltalom alatt, de természetvédelmi szempontból értékes, védelemre érdemes, ezért a védelem kiterjesztése lényeges feladat.

A fővárosi helyi jelentőségű védett természeti területek és értékek védelme és őrzése érdekében, az országban egyedülállóan természetvédelmi őrszolgálatot állított fel az önkormányzat.

Az alulhasznosított parkok (pl. Népliget) városszerkezeti szempontból jó elhelyezkedésű, de rossz állapotú zöldfelületek (pl. Nehru park) megújítása az új rekreációs igények figyelembe vételével egyre sürgetőbb igény. A túlterhelt, rendezvényekkel telezsúfolt zöldterületek esetében (pl. Városliget) az eddig alkalmazott funkciók újragondolása is kiemelten fontos a terület regenerálódásának biztosítása érdekében. A jelentősebb rendezvényekhez, a meglévő városi nagyparkok tehermentesítésére új területeket kell kijelölni Budapesten (pl. az Éles sarok melletti zöldfelület Kőbányán).

Fejlesztési lehetőségként felmerül a magánszféra bevonása a zöldfelületek megújításába és új zöldfelületek, közösségi terek létesítésébe. A korábbi példák (Kopaszi-gát, Allee környezete, Graphisoft Park) bizonyos szempontból mintaként szolgálnak az egyes beruházásokhoz kapcsolódó zöldfelületek és közösségi terek kialakításának és a környezetrendezés finanszírozásának tekintetében (pl. településrendezési szerződés keretében).

A zöldhálózat elemeinek fejlesztése visszahat a zöldfelületi ellátottság alakulására. A közelmúltban felújított zöldfelületek jelentősebb szerepet töltenek be a lakossági rekreációs tevékenységekben, az ellátottság javításában.

A zöldfelületi intenzitás tekintetében az elmúlt években 1,5% körüli zöldfelület-csökkenés tapasztalható teljes Budapestre vetítve, amely az azt megelőző időszakhoz képest gyorsuló csökkenést mutat.

ÉPÍTETT KÖRNYEZET, BUDAPEST ÉPÍTETT ÉRTÉKEI

Budapest városszerkezetében az elmúlt években jellemzően pontszerű és elsősorban minőségi megújulások történtek. A jelenlegi területfelhasználásban továbbra is területi kiterjedés alapján a lakófunkció dominál. A lakóterületek zöme kialakult és beépült, minimális az újonnan kijelölt lakóterület. Jelentős energetikai és városképi megújulást eredményeztek a panelprogram keretein belül zajló felújítások. A területfelhasználás második nagy egységét a gazdasági területek jelentik. A város belső szerkezetében lévő gazdasági területek a történetiséget hordozzák, jelenlétük meghatározó. Egyes területeken az élhetőség biztosítása érdekében a jelenlévő funkció finomodása illetve a funkcióváltása válik szükségessé. A TSZT változással érintett területfelhasználási egységei elősegítik a területek megújulását. Több, korábban gazdasági területfelhasználású egység a jövőben vegyes intézményi vagy különleges rekreációs területté válik.

A megvalósult épített környezeti fejlesztések 2013 óta elsősorban a Duna menti zóna területén koncentrálódnak, jelentősen formálva ezzel Budapest városképét. A Várkert bazár felújítása, a Bálna építése, a folyamatban lévő Dagály Úszókomplexum építése a város imázsát erősítő landmark elemeket hoz létre. A látványos beruházásokkal párhuzamosan számos projekt előkészítése indult meg. Elkezdődött többek között a Margitsziget integrált megújításának, a belvárosi Duna-partok komplex közterületi megújításának és a Liget Budapest Projektnek az előkészítő munkái.

Budapest épített értékeinek megőrzése érdekében megváltozott a védelmet biztosító jogszabályi háttér. A 13/2015. (III. 16.) Főv. Kgy. rendelete, a Budapest főváros építészeti örökségének fővárosi helyi védelméről szóló

37/2013. (V. 10.) Főv. Kgy. rendelet módosításáról, határozza meg a főváros építészeti örökségének védelmét. A világörökségről szóló 2011. évi LXXVII. törvényt a 2015. évi CXV. törvény módosította. A 2001. évi LXIV. törvény, a kulturális örökség védelméről a 2014. évi CVI. törvény által módosult. A műemléki környezet a váéltozások szerint már csak meghatározható, nem jelölődik ki a műemlék körül a törvény szerint.

Az elmúlt időszakban több közteret és parkot újítottak fel. A legjelentősebb ezek közül a Kossuth tér, a M4-es metró átadásához kapcsolódó felszíni térrendezés során megújult az Etele tér, a Bikás park, a Rákóczi tér és a Baross tér.

A város környezeti állapotának javítása, fejlesztése érdekében meghirdetett „TÉR_KÖZ" pályázat a közterületek és kapcsolódó épületek, üres és alulhasznosított ingatlanok közösségi célú megújítására, hasznosítására irányult. Ennek kapcsán közösségi célú beavatkozásokkal, városrehabilitációt megvalósító projektekkel pályázhattak a kerületi önkormányzatok. Az elfogadott pályázatoknak köszönhetően újult meg a Nyugati tér.

KÖZLEKEDÉS

A Malév 2012. évi megszűnését követő forgalom-csökkenés a folyamatos fejlesztéseknek, beruházásoknak köszönhetően megállt. A szolgáltatási színvonal növekedésének következtében több új légitársasági partner kezdte meg budapesti üzemelését. Új desztinációk jelentek meg, amely az utasszám ismételt emelkedését vonta maga után. Ennek eredményeképp a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér (LFNR) forgalma elérte az eddigi legmagasabb értéket, 2014-ben 9 155 961 utas fordult meg a repülőtéren, ezzel azonban még mindig jelentősen elmarad a regionális fővárosi repterek utasforgalmától.

A repülőtér elérhetősége az M0 gyűrű keleti szektorának megvalósítása, valamint az egyes szakaszok kapacitásbővítése következtében javult, azonban a belváros irányú, megfelelő szolgáltatási színvonalat nyújtó közlekedési kapcsolatok (mind a közúti, mind a vasúti és a városi kötöttpályás közlekedés terén) hiányoznak.

A Budapestet délről körülölelő M0 autópálya körgyűrű bővítése és korszerűsítése az M7 és M5 autópályák között befejeződött, megvalósult az 51 sz. főút és M5 autópálya közötti új szakasz. A felújított szakaszon 2x3 forgalmi sáv és műszaki leállósáv épült. A gyűrű korszerűsítése az M1 és M7 autópályák között folyamatban van, itt szintén 2x3 sáv és műszaki leállósáv kerül kialakításra.

A 10 sz. Budapest-Dorog-Almásfüzitő I. rendű főút új fővárosi bevezető szakaszának kialakítása folyamatban van. A nyomvonal jelenleg az Ürömi úti új körforgalomtól a Kocsis Sándor útig épül át, külön szintben keresztezve az esztergomi vasútvonalat. A nyomvonal kiépítésével a Bécsi úti szintbeni vasúti átjáró megszüntetésre kerül.

A főváros és térsége forgalmi túlterhelését eredményezi a centralizált sugaras-gyűrűs szerkezetű országos közúthálózat, valamint a fővárostól távoli, haránt irányú szerkezeti kapcsolatok hiánya. Az M0 gyűrű nyugati szektorának hiánya a városi úthálózaton az országos, az agglomerációs és a városi forgalom kedvezőtlen keveredését eredményezi.

2015 augusztusában került átadásra a Budapest-Esztergom vasútvonal Nyugati pályaudvar és Pilisvörösvár közötti felújított szakasza. A vonalon az Északi Vasúti Duna-híd és a Pilisvörösvár között mintegy 13,4 km hosszban új, kétvágányú vasúti pálya épült. A vasútvonalon az Aquincum megállóhely a közvetlenebb HÉV kapcsolat érdekében áthelyezésre került a Szentendrei út nyugati oldalára, valamint Aranyvölgy néven új megállóhely létesült. A vasúti megállóknál (Óbuda, Üröm) P+R és B+R parkolók kerültek kialakításra. A vasúti pálya villamosítására előre láthatólag 2017-ig kerül sor.

Az országos vasúthálózat kiemelt szerepet játszik a főváros elővárosi közlekedésében, azonban a városon belüli közösségi közlekedésben, a megfelelő szolgáltatási színvonalat nyújtó kapcsolódási pontok hiányában, még marginális a szerepe.

A fővárosba érkező nemzetközi, távolsági és elővárosi (helyközi) autóbuszjáratokat fogadó jelentősebb autóbusz-állomások a belváros határán helyezkednek el, jellemzően megfelelő közösségi közlekedési kapcsolatot biztosító metró, vagy villamos-vonal közelében.

A személyszállítás tekintetében a Duna fővárosi közösségi közlekedésbe való integrálása rejt jelentős potenciált, azonban ehhez a megfelelő szolgáltatási színvonalat biztosító járműpark és a kapcsolódó kiszolgáló infrastruktúra mellett a szárazföldi közösségi közlekedés kapcsolódási pontjainak kialakítása is szükséges. A fővárosi önkormányzat megbízásából a BKK 2014-ben elkészíttette „A városi és elővárosi személyszállító hajók és kiszolgáló létesítmények fejlesztése" című megvalósíthatósági tanulmányt.

A nemzetközi tendenciák alapján az áruszállítás terén egyre jelentősebb a részaránya a vízi úton történő konténerszállításnak. A vízi közlekedés fejlesztése során jelentős kockázatot jelent a sűrű korlátozások miatt mind az áruszállítás, mind a menetrend szerinti személyhajózás tekintetében a hajóközlekedés megbízhatatlansága.

A kötöttpályás hálózat tervezett fejlesztései közül 2014 márciusában átadásra került az M4 metróvonal Kelenföld vasútállomás és Keleti pályaudvar közötti szakasza. A vonal hossza 7,34 km, melyen összesen 10 db állomás került elhelyezésre. A vonalon 15 db automata vonatvezérlésű szerelvény közlekedik. A vonal tervezett utasszáma 300-360 ezer utas/nap.

Szintén megvalósult az 1-es villamos Vörösvári út és Közvágóhíd közötti szakaszának felújítása, illetve a tervezett meghosszabbítás I. üteme a Közvágóhíd és a Fehérvári út közötti szakaszon. A Rákóczi híd - Szerémi út - Hengermalom út útvonalon vezetett villamospályán a Fehérvári útnál ideiglenes végállomás került kialakításra.

Folyamatban van a budai fonódó villamos projekt keretében a 17-es villamos vonalának felújítása, a fonódó villamos-hálózat Bem rakparti és Széll Kálmán téri ágának megvalósítása, valamint a Széll Kálmán tér felújítása is.

A „Budapesti villamos- és trolibusz-járműfejlesztés I. ütem" projekt keretében 2016-ig összesen 47 darab alacsonypadlós CAF villamos érkezik Budapestre, melyek a felújított 3-as vonalon, a budai fonódó hálózaton (19-es és 61-es villamos), valamint az 1-es villamos vonalán fognak közlekedni. Szintén a járműfejlesztési projekt keretében 2015-ben 14 darab szóló és 10 darab csuklós új, alacsonypadlós, Solaris-Skoda típusú trolibusz áll forgalomba a fővárosban. (A későbbiekben opcionálisan további 84 jármű beszerzésének lehetősége hívható le.)

A MOL Bubi közbringa-rendszer a bővítését követően mára már 11 kerületben összesen 96 gyűjtőállomással, 2 109 dokkoló-állással és 1 150 kerékpárral nyújt szolgáltatást. A főváros kerékpáros infrastruktúrája dinamikusan bővül, azonban még nem alkot megfelelő sűrűségű, összefüggő hálózatot. A közösségi közlekedési hálózat kapcsolódási pontjain a hosszú idejű kerékpártárolás létesítményeinek kiépítése, valamint a kerékpárok tömegközlekedési járműveken való szállításának széles körű elterjedése elősegítheti a kerékpáros közlekedés további térnyerését.

A főváros adottságaiból adódó gépjármű-elhelyezési igények kielégítése mind a helyfoglalás, mind a parkolás-szabályozás és parkolás-gazdálkodás tekintetben kritikus. A város belső forgalmából adódóan a közterületen kívüli férőhelyek elégtelen száma, míg az agglomerációs hivatásforgalom szempontjából a P+R parkolók férőhelyhiánya okozza a fő problémát. Budapest adottságai – elsősorban a belső zóna területén- szükségessé és indokolttá teszik a közterületi parkolást, valamint igénybevételének korlátozását. A belső városrészek forgalomcsillapításával, valamint a parkolás-gazdálkodás eszközrendszerének felhasználásával a személygépjármű-forgalom fokozatos visszaszorítása lehetővé teszi a motorizált közlekedés által igénybevett területek újrafelosztását.

A főváros területén a közlekedési eszközváltás biztosítására szolgáló csekély számú P+R parkolóhely elsősorban a nagyvasúti, illetve a városi gyorsvasúti hálózat megállóihoz kapcsolódnak. 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, hogy előzze a személyforgalmi behajtási díj bevezetését.

A Fővárosi Közgyűlés döntése alapján a 2013-ban elkészített rendszertervi felülvizsgálat, a Balázs Mór-terv 2014 és 2030 közötti időszakra vonatkozó közlekedésfejlesztési stratégiája, már a fenntartható városimobilitás-tervezés szellemében készül. Ez a hazai gyakorlatban újszerű mobilitási terv az elmúlt időszak közlekedésfejlesztési tapasztalataira, a nemzetközi jó gyakorlatokra, valamint a fővárosi közlekedési kulcsproblémák elemzésére támaszkodva meghatározza a budapesti közlekedés szerepét a nagyváros stratégiai fejlesztési céljainak elérése érdekében, illetve rendszerbe foglalja a legfontosabb közlekedési teendőket. Korszerű szemlélete a városban élő embert és környezetét állítja a tervezés középpontjába. Az új stratégia összhangban van az Európai Bizottság 2011 márciusában kiadott Fehér Könyvében lefektetett irányelvekkel.

A Balázs Mór terv helyzetértékelése a problémák rendszerezése során kiemeli a működőképességet veszélyeztető állagromlást (az infrastruktúra és eszközök esetében egyaránt), a jelentős hálózati hiányosságokat, a rendszerbe nem illesztett, széttagolt fejlesztéseket, az elavult ágazati szemléletet, illetve a korszerűtlen szabályozást.

KÖZMŰVEK

A főváros közműellátása megfelelő, tekintettel arra, hogy a csatornázatlan területeken kívül szinte nincs olyan területe a városnak, ahol – a távhő kivételével – a szükséges mértékig ne épült volna ki a közműhálózat. Távhőszolgáltatás vonatkozásában elmondható, hogy az ellátásba bevont területek további bővítése nélkül az energiatudatossági és klímavédelmi törekvések nem érvényesülhetnek kellőképpen.

A főváros energiaellátás szempontjából kedvező helyzetben van, mert az ellátás teljes körű és az ellátást biztosító nagy rendszerek, átalakító állomások szabad kapacitással is rendelkeznek.

A megújuló energia felhasználása továbbra is kezdeti stádiumban van.

A hulladékkezelés rendszere megfelelő, de az energiagazdálkodásban betöltött szerepe továbbra is kicsi. 2014-ben Budapesten a távhőhálózatba betáplált hő 5,12%-a származott hulladékhasznosításból, mely európai nagyvárosokhoz képest továbbra is csekély.

Egyes új beruházások esetén már iránymutatásként megjelentek olyan technológiai alkalmazások, melyek egyes közműhálózatok kiváltására megújuló energiaforrásokat alkalmaznak. Egyre több helyen ismerik fel a csapadékvizekben rejlő lehetőségeket is, így a tározott és felhasznált vizek egyre kisebb terhelést jelenthetnek majd a vízelvezető rendszer számára.

Az elmúlt években a vízhálózat esetén alapvetően a víztisztítás technológiában történtek meghatározó változások, a csatornázottság aránya jelentősen javult. A BKISZ projekt keretében 2015. év végéig megközelítőleg 240 km csatorna létesül közel 19 600 db új bekötéssel. A projekt lezárultával Budapesten még marad csatornázatlan vagy csatornával ugyan rendelkező, de az összegyűjtött szennyvizeket tisztítás nélkül a befogadóba juttató terület, például a Margitszigeten összegyűjtött szennyvizek tisztítatlanul jutnak a Dunába a sziget déli csúcsánál.

Az ivóvízfogyasztás folyamatos csökkenése továbbra is problémát okoz (megtakarítások, víztakarékos berendezések elterjedése) az alábbi következmények miatt:

- a korábban kiépített hálózat túlméretezetté vált,
- egyes vezetékszakaszokban oly kismértékű lett a vízáramlás, hogy már káros lerakódások keletkeznek, mely a vízminőségre kedvezőtlen hatással lehet,
- a víztermelő telepeken a kapacitás problémák már régen megszűntek, itt is jelentős tartalékok állnak rendelkezésre.

A koros vezetékszakaszok cseréje mellett az elzárószerelvények tömeges cseréje szintén megoldandó feladat.

KÖRNYEZETVÉDELEM

A fővárosi önkormányzat folyamatosan vizsgálja a város környezeti állapotát, amelynek alakulásáról évente értékelést tesz közzé. Az elmúlt 1-2 éves időszakban lényeges állapotváltozás nem mutatható az egyes környezeti elemek tekintetében, ugyanakkor (távlatban) a környezeti állapot javítását szolgáló intézkedések, fejlesztések folyamatosnak mondhatók.

A talaj és talajvíz-szennyezett területek tényfeltárása és kármentesítése eseti jelleggel történik, a FAVI –KÁRINFO alapján eddig több mint száz db tényfeltárást és közel száz db műszaki beavatkozást végeztek el az állami kármentesítési program kezdete, 1996 óta. A legfrissebb adatbázis szerint jelenleg a fővárosi önkormányzat, vagy érdekeltségei tulajdonában összesen 9 olyan terület van, amely részletes tényfeltárásra vagy kármentesítésre kötelezett. Az egyik legsürgetőbb probléma az Illatos úti volt Budapesti Vegyiművek Zrt. telephelyének szennyezettsége. A területen tárolt mintegy 2300 tonnányi veszélyes anyag elszállítására és ártalmatlanítására a Miniszterelnökség biztosított fedezetet, így a közvetlen veszélyhelyzet elhárításra került, a kármentesítés folyamatban van. Az időközben elvégzett talajvizsgálatok a telephely tágabb környezetében több ponton is határértéket meghaladó talaj és talajvíz-szennyezettséget mutattak ki, amelynek felszámolása várhatóan további beavatkozást igényel. Az Illatos úti telep mellett, a jelentős szennyezettséggel érintett Cséry-telep és volt Óbudai Gázgyár kármentesítése előkészítési fázisban tart. A többnyire talajszennyezettséggel is érintett barnamezős területek újrahasznosítását – és közvetetten megtisztításukat is – szolgálja a „Barnamezős Tematikus Fejlesztési Program”, továbbá a közelmúltban elkészült „Barnamezős területek katasztere” is.

Az Európai Unió által támogatott Ráckevei (Soroksári-) Duna-ág revitalizációs projekt keretében a Kvassay és Tassi zsilipek rekonstrukciója, továbbá a monitoring rendszer fejlesztése befejeződött, a parti sávban található üdülőterületek csatornázása és a Tassi vízleeresztő műtárgy építése folyamatban van. A projekt már nem tartalmazza a főmeder és mellékágai mederkotrását.

A levegő minőségében nem mérhető számottevő változás az elmúlt években, továbbra is az esetenként feldúsuló nitrogén-dioxid és szálló por koncentrációk okoznak jelentősebb problémát, a határérték túllépések száma azonban továbbra is csökkenő tendenciát mutat. 2015 hőhullámos nyári időszakában az ózon tekintetében többször is határértéket meghaladó szint volt észlelhető.

A kedvezőbb levegőminőség érdekében a fővárosi önkormányzat számos intézkedést hozott a közelmúltban, különösen a közlekedés-fejlesztése terén: folyamatos a közösségi közlekedés járműállományának korszerűsítése (új villamos- és buszbeszerzések), kerékpáros és gyalogos közlekedés fejlesztése (közbringa rendszer), fogalomcsökkentési beavatkozások (gyorsforgalmi utak bővítése, teherforgalom szabályozása), P+R parkolók folyamatos bővítése.

A közlekedésfejlesztési intézkedések jellemzően a zajterhelés mérséklését is szolgálják. A 2007-es stratégiai zajtérkép és a hozzá tartozó intézkedési terv megújítása – tekintettel a vonatkozó 2012-13-as határidőkre – elmaradt. A megújítás 2017-18 évi határidőkkel reális, előkészítése folyamatban van.

Az elmúlt években jelentős előrelépések történtek a szelektív hulladékgyűjtés tekintetében: 2014 végére Budapesten teljesen kiépült a lakóházakhoz menő gyűjtési rendszer döntően átalakítva a hulladékgyűjtés rendszerét, amellyel párhuzamosan a gyűjtő szigetek száma csökkentésre, optimalizálásra került. A szelektív hulladékgyűjtési arány folyamatosan növekszik, azonban még mindig elmarad más uniós nagyvároséhoz képest.

Az FKF Zrt. szelektív hulladékgyűjtő és -feldolgozó kapacitásainak növelése folyamatos: járműbeszerzések történtek, elkészült a BUFA válogatómű, épül a Nagy válogatómű, lomdarálót állítottak üzembe, a komposzttelep bővítésre került Pusztazámoron, továbbá két Szemléletformáló és Újrahasználati Központ került átadásra 2015-ben.

A veszélyes anyagokkal foglalkozó üzemek száma az elvégzett kockázatértékelések alapján folyamatosan bővül/változik. Az OKF aktuális adatai alapján Budapesten tovább növekedett a számuk különösen a küszöbérték alatti üzemek tekintetében. Három veszélyes üzem - a CHINOIN, a Richter Gedeon, és az EGIS telephelyének – környezetében összesen 52 monitoring és 317 riasztó-tájékoztató végpont telepítése történt meg 2014 szeptemberében, nyolc kerületet érintve.

Hatályba lépett a 74/2014. (XII. 23.) BM rendelet a folyók mértékadó árvízszintjeiről, amiben jelentősen megváltoztak Budapest területén a Duna mértékadó árvízszintjei. A nagyvízi meder, a parti sáv, a vízjárta és a fakadó vizek által veszélyeztetett területek használatáról, hasznosításáról, valamint a folyók esetében a nagyvízi mederkezelési terv készítésének rendjére és tartalmára vonatkozó szabályokról a 83/2014. (III. 14.) Korm. rendelet intézkedik. Árvízvédelmi fejlesztések között megemlítendő a 2017. évi vizes világbajnoksághoz kapcsolódó beruházások keretében épülő új árvízvédelmi mű a Duna felőli oldalon (25666/2 hrsz.-ú területen).

Budapest éghajlati viszonyainak alakulásában is egyértelműen megjelenik a globális klímaváltozás. A változás bár viszonylag lassú folyamat, a szélsőséges időjárási események gyakorisága növekedni látszik az elmúlt évek alapján is: 2015 nyara a 4. legmelegebb volt az elmúlt 110 évben, és összesen öt hőhullám jellemezte az évszakot, amelyek komoly egészségügyi kockázatot jelentenek, különösen az erős UV-B sugárzás megnövekedése miatt. A forró, aszályos időszakokat rendszerint heves események zárták le felhőszakadásokkal, helyenként jégesővel, illetve viharos széllel. Az ilyen időjárási körülmények jelentős terhet rónak az önkormányzatoknak többek között a közterületek és a közműrendszer fenntartásában.

1.2. ÖSSZEFÜGGÉSEK VIZSGÁLATA

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	A válságig erős kiköltözési tendencia az agglomeráció területén alacsony sűrűségű területek létrejöttét eredményezte, melyek mind humán, mind műszaki infrastruktúrája alulméretezett. 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 kötöttpályás 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.
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 lehetőségeiket. 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.

	A 2014-2020-as uniós költségvetési ciklus egyértelmű „vesztese” Pest megye, mivel Budapesttel együtt a legfejlettebb régiók közé tartozik, s enek következtében gazdaságfejlesztésre lényegesen kevesebb uniós forráshoz juthat, mint a konvergencia régiók megyéi. Budapest számára is kiemelten fontos, hogy Pest megye gazdasága megerősödjön, a 2020 után tervezett regionális szétválást a főváros is támogatja.
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 (idősotthonok), 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 közlekedés	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- és vegyes 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,TSZT), gazdaság, településhálózat	A VFK értékválasztása és a 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 megóvását is prioritásnak tekinti.
intézményi háttér (TRSZ, finanszírozási eszközök) gazdaság	A gazdasági válságot követő években a településrendezési szerződések (TRSZ) alkalmazhatósága jelentősen visszaesett. A piac elvárása 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. 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	Az önkormányzatfejlesztési szerepe a közelmúlt tulajdonjogi átrendeződései miatt megváltozott (az állami tulajdonba került intézmények és állami fenntartásba került intézmények tekintetében), ugyanakkor a főváros hosszú távú városfejlesztési koncepciójában kitűzött gazdasági és társadalmi céjainak elérése érdekében a fővárosi önkormányzatnak szerepet kell vállalni az ágazati szaktárcákkal való együttműködésben, a kerületek és a főváros lakosságának érdekeit szem előtt tartva.
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) hozzájárulnak a magas hozzáadott értéket termelő vállalkozások, köztük a K+F+I-ben működő ágazatok megerősödéséhez.
társadalom gazdaság humán infrastruktúra	A magánbérlakás-szektor átlátható, biztonságos működése nem biztosított megfelelően, sem a bérlők, sem a bérbeadók szempontjából; problémás ezen kívül a szektor szürke zónában való működése is, az önkormányzatok hatáskörébe tartozó szociális bérlakás-szektor pedig alulfinanszírozott, mindez fékezi a foglalkoztatással összefüggő mobilitást és az alacsonyabb jövedelmű csoportok számára megfizethetőségi problémát jelent.
épített környezet társadalom humán infrastruktúra	A szegregációval érintett és szegerációval veszélyeztetet területek egy része a a pusztuló építészeti értékekkel is rendelkező belső városszövetben helyezkedik el. A területek problémáinak összetett kezelésére van szükség, mely az esélyegyenlőségi, lakhatási, humán infrastruktúra és szolgáltatás fejlesztési beavatkozásokon túl a közösségépítés az egészségmegőrzés, a közbiztonságot növelő projektelemekig széles spektrumot ölel fel, de egyben tartalmazza a fizikai környzet megújítását, az épített értékek megőrzé-

	sét, a lakhatás komfortossát és megfizethetőségét szolgáló beavatkozásokat.
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 mellett 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 zöldterületek aránya, ezek egymáshoz viszonyulóelhelyezkedése a város jó működése 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 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 háttere 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

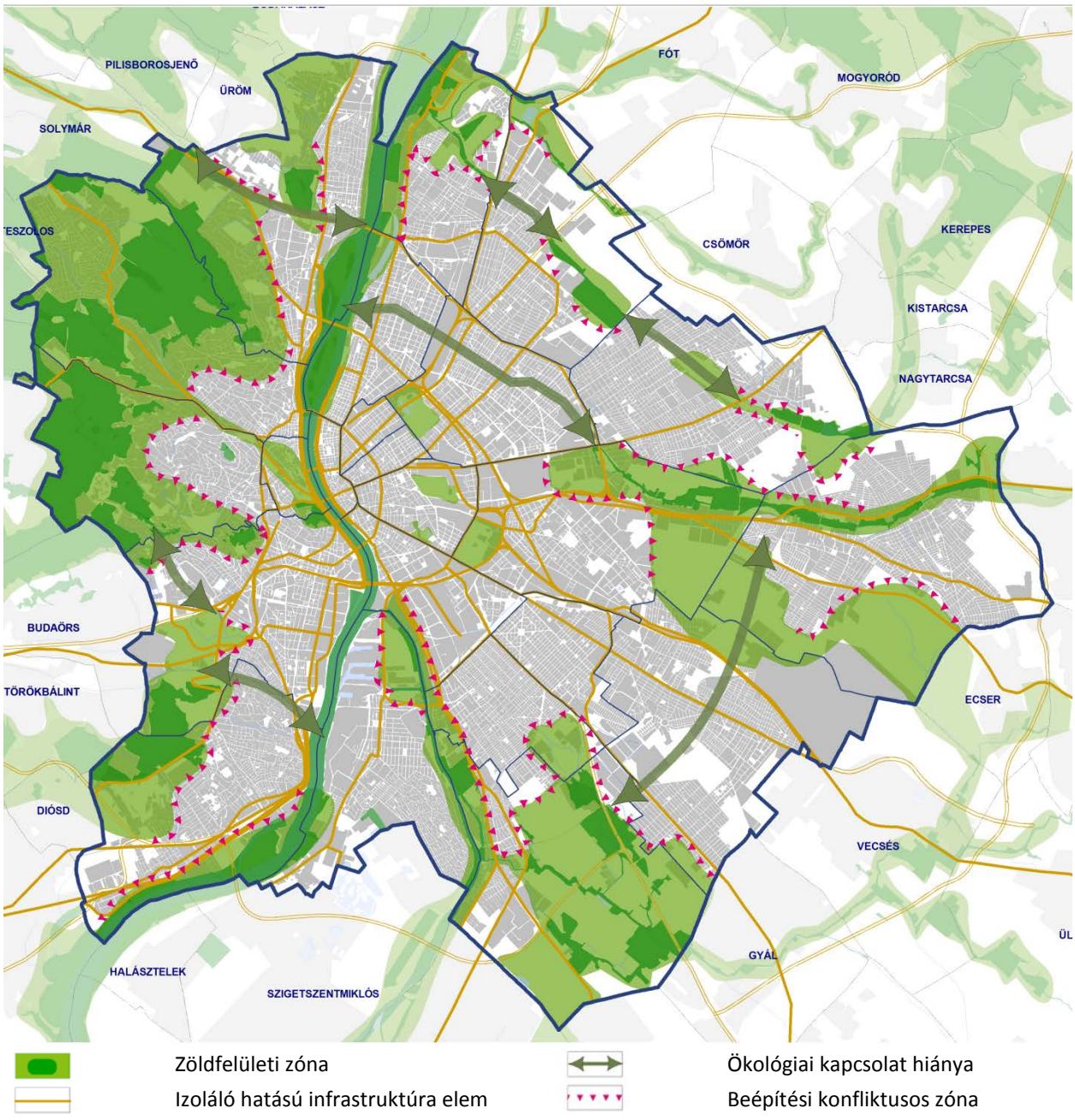
	intenzív beépítések is; a Duna-parti területek rekreációs értékét a meglévő infrastruktúra elemek jelentősen korlátozzák.
természeti értékek zöldfelületi rendszer intézményi háttér (tulajdonviszonyok)	A műtárgyként kiépített kisvízfolyások ökológiai értelemben degradáltak, így élőhelyi illetve klimatikus 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 jelentős mértékű és hatású hőszigetek 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 átszövő 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.
épített környezet közlekedés humán infrastruktúra zöldfelületi rendszer gazdaság (turizmus)	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 épületállományt, mely a városrész felértékelődéséhez és turisztikai vonzerejének növekedéséhez vezet.
épített környezet gazdaság humán infrastruktúra társadalom (foglalkoztatás)	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.
épített környezet társadalom gazdaság (turizmus)	Az épített és természeti értékek koncentrálódásának helyén, különösen a belvárosban található vonzó „turistamágnesek" esetében előfordulhat, hogy a turisztikai forgalom a városrészek élhetőségére kedvezőtlen hatással van. A turizmusban rejlő fejlesztési lehetőségek kiaknázásán túl fontos a lakók érdekeinek figyelembe vétele.
épített környezet társadalom gazdaság, gazdálkodás	A belső városrészekben zajló funkcionális változások a gazdasági funkciók erősödését eredményezik a lakófunkció rovására. A romkocsmák, hostelek, szórakozóhelyek iparűzési adója ugynakkor fontos bevételi forrást jelent.
épített környezet gazdaság közlekedés környezetvédelem intézményi háttér (tulajdonviszonyok)	Az átmeneti zónában található, fejlesztési potenciállal rendelkező, jelenleg alulhasznosított barnamezős területek egy része a korábbi hasznosítás szerkezeti kívánalma és területi kiterjedése folytán elvágó elemként van 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. Telephelyek fejlesztésével, korszerűsítésével összefüggő beruházásokra a 2014-2020-as uniós források nem lesznek elérhetőek a fővárosi vállakozások számára.
épített környezet értékvédelem intézményi háttér (vagyongazdálkodás, finanszírozási háttér)	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.
közlekedés gazdaság intézményi háttér társadalom	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 nagysága 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.
közlekedés gazdaság (gazdasági válság) településhálózat (nemzetközi szerepkör)	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.
közlekedés (vasút, hajózás) gazdaság környezetvédelem	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
közlekedés intézményrendszer (finanszírozási háttér)	Budapest közösségi közlekedésének hosszú távú finanszírozása jelenleg nem megoldott. A kétszintű önkormányzati rendszerből adódó esetenként eltérő tulajdonosi-kezelői- üzemeltetői jogkör a közlekedési infrastruktúra fejlesztése, fenntartása és üzemeltetése terén nehézséget okoz.
közlekedés	A Duna, mint vízi közlekedési útvonal jelenleg mind hivatásforgalmi (a városon belüli közösségi közlekedés, és az agglomeráció vízparti tele-

gazdaság (turizmus) településhálózat (agglomeráció, nemzetközi szerepkör)	pülései és a főváros közötti kapcsolat), mind turisztikai szempontból alulhasznosított. 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.
közművek épített környezet környezetvédelem (szemléletváltás)	A környezettudatos energiagazdálkodás nagymértékben hozzájárul a klímaváltozás káros hatásainak enyhítéséhez. Budapesten az épületállomány energiafogyasztása az összes kibocsátott CO2 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. Az energiahatékonysági beruházások egy része az értékvédelmi szempontok figyelmen kívül hagyása mellett történik. A pénzügyi, műszaki és energetikai szempontból is legoptimálisabb beruházási döntések érdekében a lakosság körében szükség van az ismeretek bővítésére, független tanácsadásra.
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 jelenni. 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).

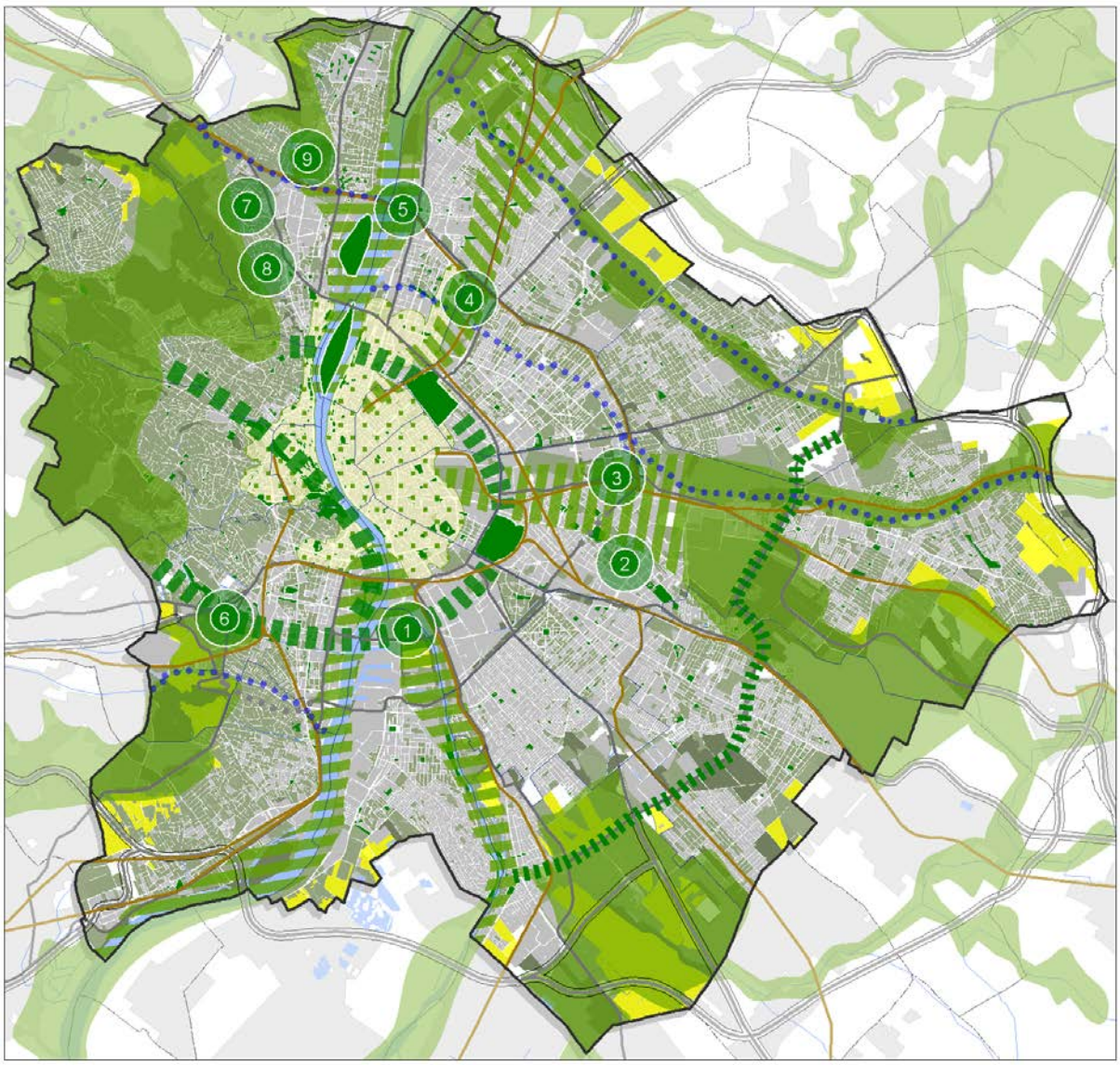
PROBLÉMATÉRKÉPEK

A zöldfelületi rendszer összefüggései



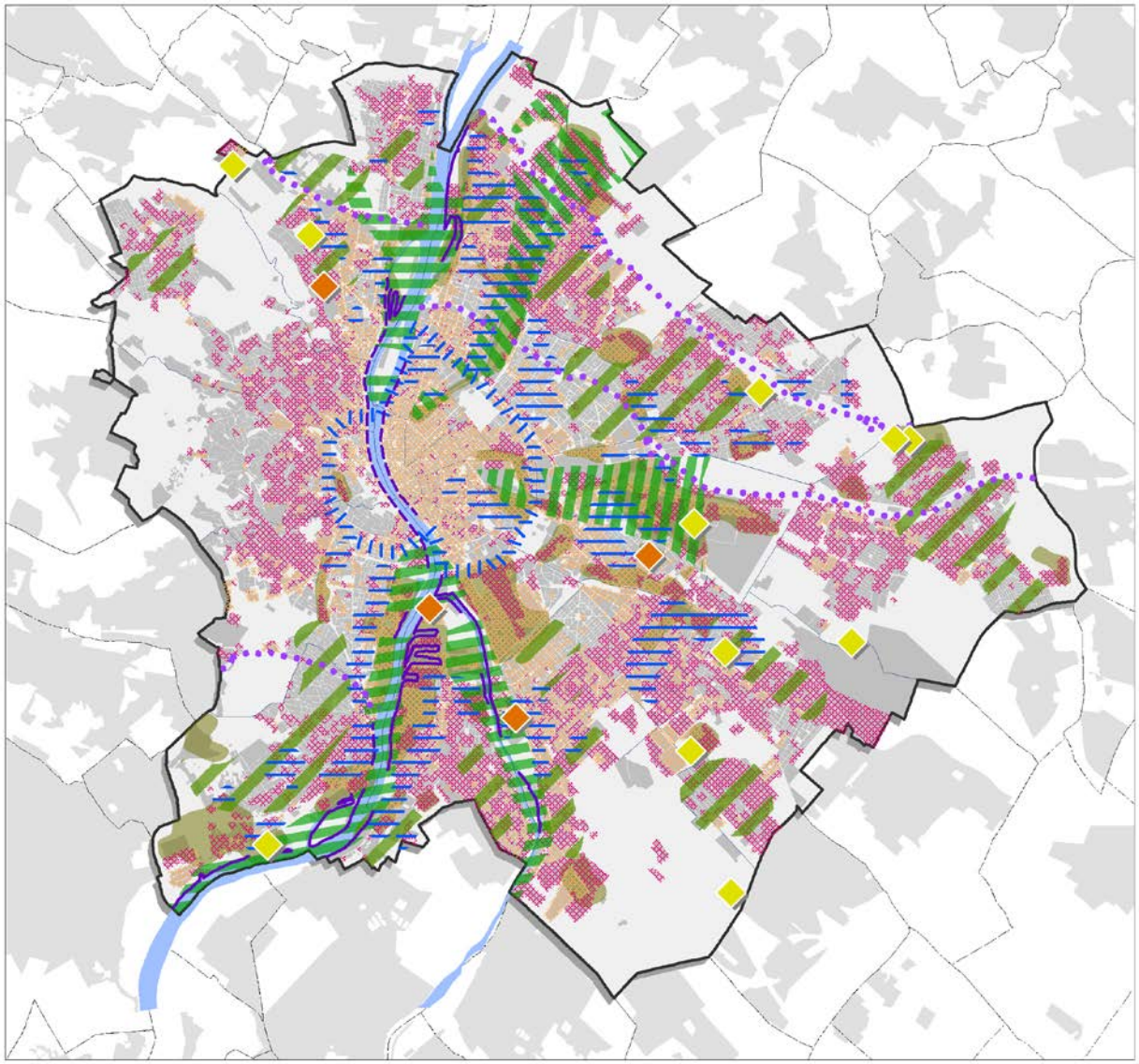
75. ábra

A zöldfelületi rendszer fejlesztése



76. ábra

A környezetvédelem összefüggései



Rekultiválandó hulladéklerakó/rekultiv. folyamatban

Talajszennyezéssel érintett területek

Potenciális, tájhasználati konfliktussal érintett területek (lakó-gazdaság, ipar, közlekedés)

Hiányos zöldterület (közkert, közpark) ellátottságú ter.

Hiányos zöldfelületi kapcs.

Kiemelten zöldfelület-hiányos területek

Enyhén zöldfelülethiányos területek

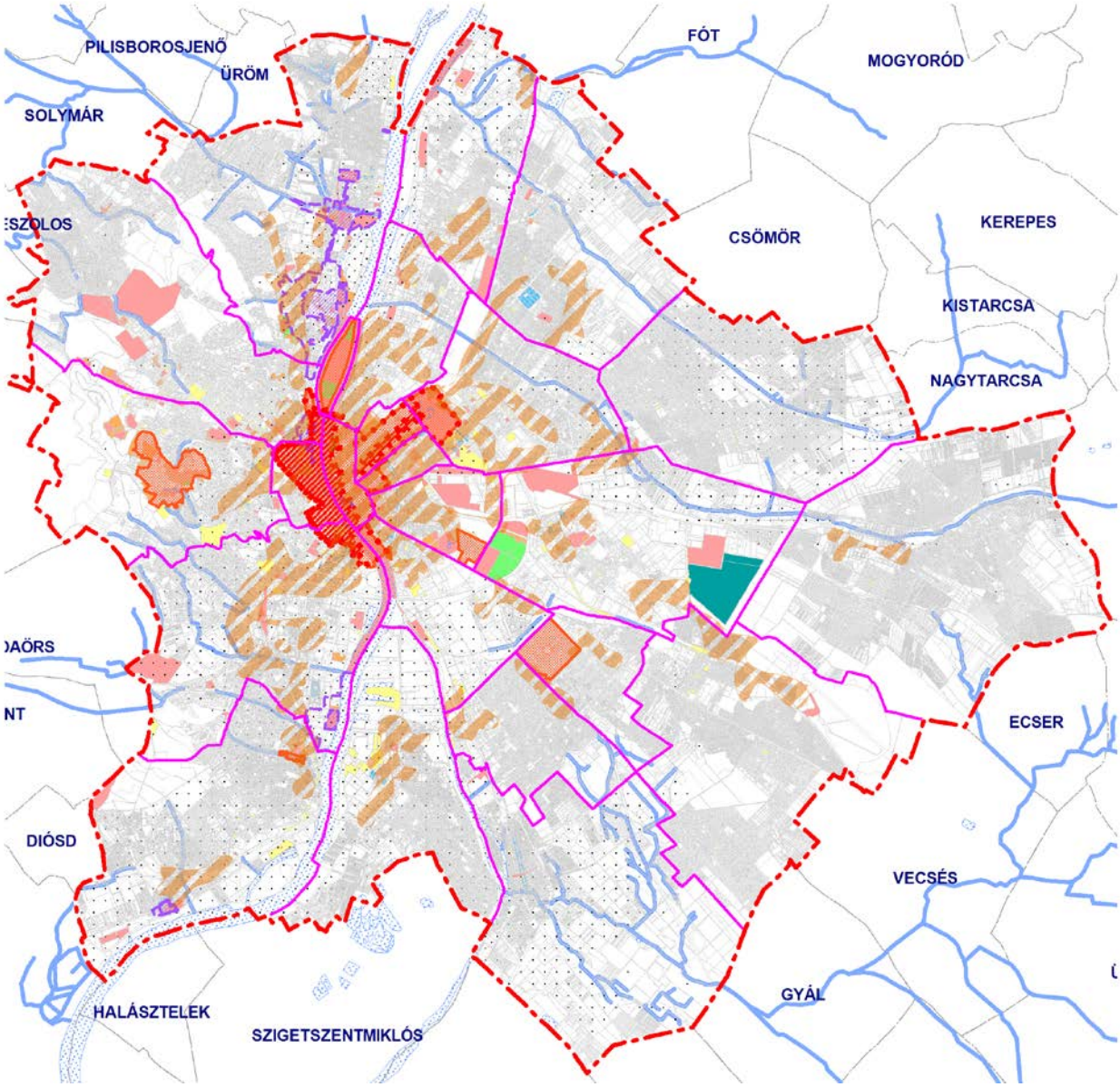
Rekreációs funkciók hiánya vízfolyások mentén

Nem megközelíth. vízpart

Nehezen megközelíthető vízpart

77. ábra

Az épített környezet összefüggései



NEMZETKÖZI ÉS ORSZÁGOS MŰVI ÉRTÉKVÉDELEM

- *világörökségi helyszín területe*
- *világörökségi helyszín védőövezete*
- *világörökségi városmányos 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*

78. ábra

A közlekedés összefüggései

79. ábra

ÖSSZEFOGLALÓ SWOT

SWOT - Társadalom

ERŐSSÉGEK	GYENGESÉGEK
▪ 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 és növekvő; ▪ 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.	▪ Elöregedett 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 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, regisztrációs rendszerből „eltűnő” munkanélküliek; ▪ 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**
▪ A belső és a határon túli legális migráció kitüntetett vonzási tere; ▪ 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 alkonykori élettel összefüggő szolgáltatásokra, az ellátásban a társadalmi vállalkozások, civil szerevezet és a növekvő szintű önkéntesség is szerepet vállal; ▪ EU források felhasználásában a társadalmi témák hangsúlya megnő a 2014-2020 közötti időszakban; ▪ Civil élet erősödése; ▪ Szolidaritás erősödése.	▪ Képzett munkaerő elvándolása; ▪ A részmunkaidős foglalkoztatás alkalmazása nem az eredeti célokkal történik; ▪ Az ismeretek, a készségek fejlesztése nem folyamatos; ▪ 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 külföldiek növekvő bevándorlásával párhuzamosan nőhet az idegenellenesség; ▪ Lakossági közöny és szemlélet lassú változása, hiányos az öngondoskodási szint, alacsony prevenciós hajlandóság ▪ Humán közszolgáltatások színvonala romlik (alacsony fizetések, működés finanszírozásának problémái, erősödő szakemberhiány); ▪ Szakképzés megújulásának hiánya – nem képes követni a munkaerőpiaci igényeket;

SWOT - Gazdaság

ERŐSSÉGEK	GYENGESÉGEK
▪ 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; országos viszonylatban jó K+F infrastruktúra; ▪ 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 bíró, 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.	▪ Várostérségi szintű egyenlőtlenségek a munkahelyek számában; ▪ 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, fogadópontok – 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, nagyvállalatai K+F+I központok, valamint kapcsolódó KKV-k közötti kapcsolat gyenge, innovációs szolgáltatások jelenléte alacsony; ▪ Magas adminisztációs terhek, magas adó- és járulékterhek európai viszonylatban.

LEHETŐSÉGEK	VESZÉLYEK
▪ Nagy és stabil lakosságszám várostérségi szinten, ami jelentős fogyasztási piacot jelent (agora és referenciaképző tényező); ▪ Hálózati szempontbó l kedvező közlekedési kapcsolatok, az európai kontinens egy minden irányból jól átjárható metszéspontjában helyezkedik el, nagy tranzitforgalomból, illetve a dunai hajózás és Liszt Ferenc nemzetközi repülőtér fakadó lehetőségek jobb kihasználása; ▪ Országos innovációs politika és stratégiát támogató eszközök, ▪ Alulhasznosított területek nagy száma és bevonhatósága a telephelykínálatba; ▪ A világgazdasági helyzet javulásával megnőhet a turisztikai kereslet a kulturális és egészségturizmus iránt; ▪ Az európai viszonylatban alacsony munkabérköltségek 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 jobb kihasználása; ▪ Nemzetközi turizmusban versenyképes ár-érték arány megtartása; ▪ Kormány válallkozások adminisztrációs terheit csökkentő intézkedései; ▪ A kormányzat elkészíti Budapest innovációs és turizmusfejlesztési stratégiáját; ▪ Világgazdasági helyzet javulása.	▪ Makroregionális pozíciókért, 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 lesz kellően vonzó, önerőhiány; ▪ Nemzeti légitársaság hiánya következtében az európai várostérségi pozíció romlása; ▪ Az uniós támogatások alacsony szintje miatt a vállalkozások életciklusuk egy tőkeintenzív pontján elhagyják Budapestet; ▪ Válallkozások versenyhátránya felerősödik a globális termékpiaci és munkaerőpiaci versenyben.

SWOT - Környezet

ERŐSSÉGEK	GYENGESÉGEK
▪ 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 összenövéstől; ▪ 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.	▪ Az egy főre jutó zöld- és erdőterületek nagysága elmarad a nemzetközi ajánlástól, a belső városrészekben jelentős mértékű a hőszigethatás, 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**
▪ 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.	▪ 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 hőszigethatás; ▪ Kooperáció hiánya a várostérségben: kisvízfolyások további szennyezése az agglomerációban, árvízvédelem, közlekedési rendszerek.

SWOT - Infrastruktúra

ERŐSSÉGEK	GYENGESÉGEK
▪ 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.	▪ Alacsony intenzitással beépülő, infrastrukturálisan nehezen ellátható elővárosi zóna; ▪ Belső területek közlekedési túlterheltsége, az autóközlekedés dominanciája, egyéb funkciók elsorvadása, nem elegendő zöldfelület; nem megfelelően differenciált központ-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 (elöregedett 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; ▪ Elöregedő 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
▪ A kapacitásbővítéseket követően az S-Bahn rendszer bevezetése; ▪ Országos közút és vasút – köztük elővárosi vasút-fejlesztések 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; ▪ Car-sharing elterjedése.	▪ A gépjármű ellátottság, és az egyéni gépjárműhasználat közlekedésen belüli növekedése az életszínvonal emelkedésének következtében; ▪ Aa 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
▪ Meginduló együttműködés Pest megyével a területfejlesztési tervek koordinálásában, a Ferihegyi gazdasági övezet fejlesztésében; ▪ Erősödő szerep a területfejlesztésben; ▪ Vagyongazdálkodási stratégia és megkezdett végrehajtás (dinamikus modell); ▪ Vállalkozásfejlesztési közszolgáltató szervezet (BVK); ▪ Megújuló stratégiai dokumentumok (SEAP, Környezetei Program, lakásstratégia).	▪ 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; ▪ Átlátható, fennntartható, további forrásbevonásra is alkalmas városfejlesztési alapok hiánya.
LEHETŐSÉGEK	**VESZÉLYEK**
▪ Országos jelentőségű államigazgatási központ; ▪ Történetileg kialakult központi szerepkörök (egészségügy, kultúra, oktatás, sportinfrastruktúra, stb.), kormányzati fejlesztések, nagy volumenű projektek; ▪ Kormányzati adósságátvállalás, hitelképesség növekedése; ▪ Helyi adókra kivetésére vonatkozó jogszabályok (pl. ingatlanadó); ▪ A Fővárosi Közgyűlés összetételének változásával erősebb kooperációra, érdekegyeztetésre van lehetőség fővárosi szintű ügyekben a kerületek és Fővárosi önkormányzat között.	▪ 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:

- Népességmegtartás 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, önkéntesség 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, CO_2 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 megszűntetése

II. 2. ELTÉRŐ JELLEMZŐKKEL RENDELKEZŐ TELEPÜLÉSRÉSZEK

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

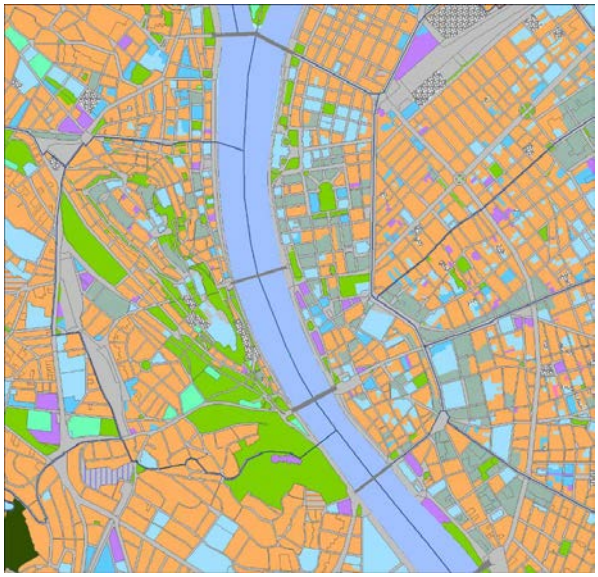
BELSŐ ZÓNA

A történeti szerkezetet megőrző ***belső zóna*** térsége a város legsűrűbben beépített, legnagyobb népsűrűségű, legfrekventáltabb területe. A főváros igazgatási, pénzügyi, kulturális, oktatási intézményeinek sűrűsödése, a város központi térsége. Az itt koncentrálódó 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 mondhatók. 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 városhasználat 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 eltérő, és az igazi, nagyvárosi központképző elemek száma csekély. Nagyobb viszont a zöldfelületek aránya, a Várszoknya, a Vérmező, a Tabán és a Gellérthegy jelenléte alapvetően más használatot generál. Ezeken a területeken koncentrálódik a város kulturális létesítményeinek és turisztikai látnivalóinak többsége is.



80. ábra: A belváros funkcionális sokszínűsége

A belső zóna térsége is tovább osztható, melynek magterülete a pesti oldalon már alapvetően „elcitysedett”, 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 Nagykörúton 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. Közösségi zöldterületek, „zsebparkok" létrehozása javítja a város életminőségét, növeli a városrész vonzerejét. A rossz állapotban lévő, egyszerre elöregedő 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; Egyes területeken lakófunkció visszaszorulása; Éjszakai élet lakófunkciót zavaró hatása.
ÉRTÉKEK	Épített értékek; Változatosság, vegyes funkciók; Sűrűség – kis távolságok; Jó közösségi közlekedés; Vonzó turisztikai desztináció.
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); Kiemelt kormányzati beruházások: Steindl Imre program, Erzsébet tér – Akvárium klub, 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, Nagykörút egy részén vendéglátó funkciók erősödése).
ELMARADT FEJLESZTÉSEK	Városháza tömb funkcióbővítő megújítása; Budapest szíve II. ütem, belvárosi Duna partok megújítása; Kossuth Lajos utca – Rákóczi út megújítása; 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	Értékvédelem, értékvédő épület-felújítás; Fokozottabb használat mellett köztisztaság biztosítása; Interakció, kreatív és start-up koncentráció és ezt szolgáló alternatív irodaterületek az alulhasznosított ingatlanok bevonásával; Gyalogos, kerékpáros prioritás erősítése ➔ kooperatív közlekedési rendszerek; Alulhasznosított ingatlanok helyzetbe hozása / átmeneti hasznosítás ösztönzése; Alternatív rekreációs és sportterületek fejlesztése; meglévő zöldfelületek minőségi megújítása; Zsebparkok, hősziget-hatást csökkentő alternatív zöld megoldások; Kulturális sokszínűség, vonzerő növelése – értékek erőforrásként történő használata.
VESZÉLY/FEJLESZTÉST HÁTRÁLTATÓ VAGY KEZELÉST IGÉNYLŐ TÉNYEZŐK	Nagyvárosi sűrűség, éjszakai élet, nagy forgalom ➔ ➔ „lakófunkció” megtartása; Közúti forgalom és parkolóhelyek számának csökkentése ➔➔ kiskereskedelem, szolgáltatások működése; Intenzív használat ➔➔ fenntartás és ennek növekvő költségei; A vonzó belváros túltelítődik – a környezeti terhelés miatt elveszíti vonzását.

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 sávvá vált az elmúlt időszakban. A város korábbi ipari területeinek megváltozása azonban még nem eredményezett végleges megoldást a funkciójukat vesztett területek hasznosítására.

A Duna partjai és szigetei a város emblematikus jelentőségű, 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 megtapasztalható.

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 hátterét, 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 városlakók 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 Rákos-patak és IX. kerület Lágymányosi híd közötti partszakaszok mentén. E területekhez szervesen csatlakozik a XIII. kerület Árpád híd és Margit híd közötti területrésze (Vizafogó, 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 részeken 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, rész-

ben 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.

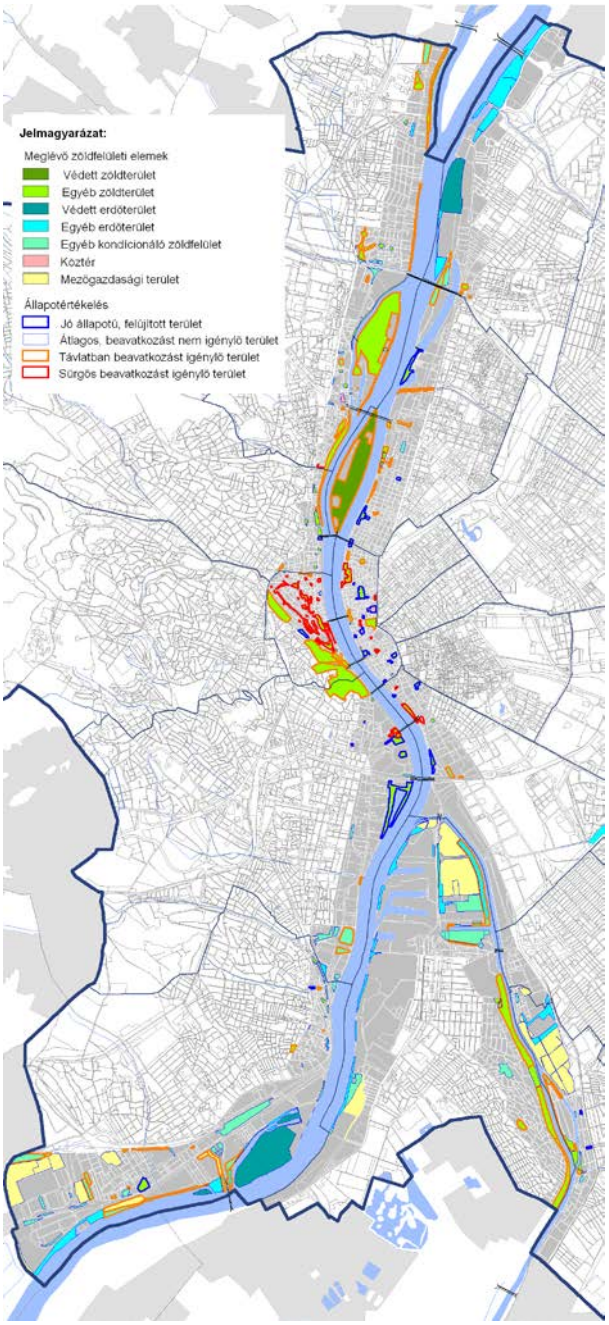
Az elővárosi zóna dunai szakasza

Az elővárosi zóna sávjaiban részben üdülőterületek és városüzemeltetési területek találhatók a vízpartra szervezetten. 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 koncepcionálisan 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.



81. ábra: Duna menti zöldfelületek

ÖSSZEGEZÉS:

PROBLÉMA, KONFLIKTUS	Közvetlen megközelíthetőség gyalogosok számára korlátozott, belvárosi gyalogos zónákkal hiányos összeköttetés; Közúti kapcsolathiányok (északi - és déli nagyhidak); Hajózás: hivatásforgalmi hajózás alacsony szintje (járműparkból, járatsűrűségből, térbeli kiterjedésből adódóan); Állóhajók és szállodahajók, hajózással kapcsolatos szolgáltatások jogszabályi környezetének rendezetlensége, kiszámíthatatlansága; Növekvő autóbusz-parkolási igény a rakpartokon.
ÉRTÉKEK	Budapest landmark, panoráma; Hajózhatóság; Változatosság ➜ szigetek; Rekreációs térként való hasznosítás.
FEJLESZTÉSEK	Margit híd felújítása; Margitsziget megvalósult fejlesztései (szökőkút, zenélő kút, szabadtéri színpad, Japánkert, stb.); Kopaszi-gát – rekreációs terület; Központi Szennyvíztisztító projekt befejezése; Kormányzati beruházások: Várbazár, Tüskecsarnok, Vizes világbajnokság Duna menti fejlesztései; Kisebb léptékű kerületi projektek a Tér_Köz program finanszírozásával (Hullám Csónakházak, Molnál-sziget, Csepel).
VÁLTOZÁSOK	Új jogszabályok: ➜ Duna-part 2012. évi CXC. Törvény, ➜ Margitsziget 2013. évi CXXVIII. törvény, ➜74/2014. (XII. 23.) BM rendelet a folyók mértékadó árvízszintjeiről, amiben jelentősen megváltoztak Budapest területén a Duna mértékadó árvízszintjei; Jobb vízminőség; Árvizek kritikus magassága.
ELMARADT FEJLESZTÉSEK	Római-part – árvízvédelem; RSD meder kotrása; Forgalomcsillapítás és közterületi kapcsolatok kialakítása – hozzáférhetőség biztosítása; Népsziget, Hajógyári sziget, Molnár sziget és RSD partok rekreációs fejlesztései.
FEJLESZTÉSI SZÜKSÉGLETEK, IRÁNYOK	A Duna integrálása a város társadalmi és gazdasági életébe; Kikötők és kapcsolódó kiszolgáló infrastruktúra, szolgáltatások minőségi fejlesztése, átlátható, kiszámítható jogszabályok a magánszektor számára; Hozzáférhetőség biztosítása gyalogosok számára; Rekreációs és zöldterületi fejlesztések; Kerékpáros közlekedés biztonságos feltételeinek kialakítása, hiányzó kapcsolatok pótlása, EuroVelo hálózat fővárosi szakaszainak kiépítése; Vonzerők fejlesztése a Duna mentén (pl. úszóművek) és turisztikai termékcsomagok kialakítása Dunához kötődően; Duna, mint integrált közlekedési folyosó fejlesztése.

VESZÉLY/FEJLESZTÉST HÁTRÁLTATÓ VAGY KEZELÉST IGÉNYLŐ TÉNYEZŐK	Árvízvédelmi megoldások ➔➔ hozzáférhetőség biztosítása; Árvízvédelem megoldásai nagytérségi kontextusban; Árvízvédelmi megoldások és ivóvíz bázis védelmének összehangolása; Rekreációs fejlesztések összehangolásának hiánya a különböző szereplők érdekellentétei miatt; Fővárosi kikötő- és parthasználati szabályozás➔ ➔hajózásban már aktív KKV-k működési feltételeinek biztosítása.

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 telepedve, a Keleti pályaudvar és a Józsefvárosi pályaudvar mentén a fővárosi ipartelepek 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 jelentőssé 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. Jelentős 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 részeket, 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 környezetzavaró 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 vákuumot 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 még ma is rendelkezésre (dél-budai iparterület, Albertfalva, budafoki városrész, RSD menti területek), Az ingatlanpiac elhúzódó 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	Nagy mennyiségű alulhasznosított terület; Elválasztó hatás; Gyűrűs kapcsolatok hiánya; Barnamezős területek egy része infrastruktúrával rosszul feltárt (közúti, kötöttpályás közösségi közlekedés hiánya); Barnamezős területek talajszennyezettsége.
ÉRTÉKEK	Város szövetében nagy potenciális fejlesztési/tartalék területek; Infrastruktúrával többnyire jól ellátott területek (megfelelő közmű kiéptettség).
FEJLESZTÉSEK	Megújuló barnamezős területek (X. kerület, XIII, kerület); Lakóterület, funkcióbővítő központfejlesztések; Kormányzati beruházások: Groupama Aréna, Sorsok Háza, folyamatban lévő további stadionfejlesztések, Operaház háttérintézménye az Északi Járműjavító területén; Kelenföldi intermodális központ; KÖKI.
VÁLTOZÁSOK	Lokáció szerepe újra felértékelődik; Jó közlekedési adottságok; Tradicionális, de prosperáló iparterületek (X. kerület); A recesszió ellenére is folytatódó fejlődés az M3 metróvonal mentén (Váci út).
ELMARADT FEJLESZTÉSEK	Népliget; Rákosrendező; Éles sarok, Mázsa tér.
FEJLESZTÉSI SZÜKSÉGLETEK, IRÁNYOK	Hasznosítás intenzitásának növelése; Belváros határainak kitolása; Lehetőség a sűrítésre: munkahelyi/lakó/integrált vegyes területek létrehozásának elősegítése (terület-kiajánlás, előkészítés); Nagy, összefüggő fejlesztési területek – funkciók orientálása; Városmarketing és befektetés-ösztönzés eszközeivel a keresleti oldal erősítése; Szennyezett talajú barnamezős területek kármentesítése.
VESZÉLY/FEJLESZTÉST HÁTRÁLTATÓ VAGY KEZELÉST IGÉNYLŐ TÉNYEZŐK	Budapest, mint befektetési helyszín makroregionális pozíciója nem erősödik; A területen építhető lakástermékek iránti fizetőképes kereslet alacsony szintje; Területen hagyományokkal nem rendelkező ipari ágazatok zöldmezős fejlesztési preferenciái.

ELŐVÁROSI ZÓNA

Az elővárosi zóna jellemzően a csatolt települések gyűrűjéből jött létre, népsűrűsége 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, munkalehetőségek, 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 összenövéstől. Az elővárosi zöldterületek megtartása, a beépített területek terjeszkedésének megállítása nemcsak az ökológiai hálózat, hanem a kompakt, gazdaságos város kialakulása szempontjából is döntő fontosságú.

ÖSSZEGEZÉS:

PROBLÉMA, KONFLIKTUS	Alacsony beépítési sűrűség → alacsony hatékonyságú városüzemeltetés; Gyors és kiszámítható közöttpályás közösségi közlekedési kapcsolatok hiánya, intermodális csomópontok és P+R hiánya; Patakok rekreációs hasznosítását gátló, problémás tulajdonviszonyok; Zöldterületek minőségi fejlesztési igénye, közösségi zöld hiánya.
ÉRTÉKEK	Kertvárosiasság; Lokális központok / identitás / közösség lehetősége.
FEJLESZTÉSEK	Kerületközpontok funkcióbővítő megújítása; Szociális városrehabilitáció; Kerületi léptékű infrastruktúra fejlesztések (humán, közút, szennyvíz – folyamatban).
VÁLTOZÁSOK	Elérhetőbb „kertváros"a városon belül (ingatlanárak csökkenése miatt) – belső migrációs célterület az agglomeráció helyett; Központok funkcionális megerősödése.
ELMARADT FEJLESZTÉSEK	Kötöttpályás és közúti fejlesztések egyes városrészekben.
FEJLESZTÉSI SZÜKSÉGLETEK, IRÁNYOK	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; Identitáserősítés, közösségépítés.
VESZÉLY/FEJLESZTÉST HÁTRÁLTATÓ VAGY KEZELÉST IGÉNYLŐ TÉNYEZŐK	Kedvezőbb feltételekkel kínált gazdasági telephelyek a szomszédos agglomerációs településeken ←→helyi gazdaságfejlesztés lehetőségei korlátozottak egyes kerületekben.

HEGYVIDÉKI ZÓNA

A 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 idetelepülését (János Kórház, Országos Korányi TBC és Pulmonológiai Intézet, Orvosi Rehabilitációs Intézet, Budai MÁV Kórház, stb.).

Problémája a zónának, hogy főhálózatában gyűrűirányú elem nem található, a haránt irányú átjárhatóság nem megoldott, a közösségi közlekedés 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 személygépkocsi. használatot növeli ➜ a belváros közlekedését terheli; Agglomerációból nagy közlekedési terhelés a P+R hiánya miatt.
ÉRTÉKEK	Geomorfológiai adottságok; Zöldterületek sűrűsége, jó levegőminőség; Ingatlanok értékállósága; Fejlesztési potenciál megmarad.
FEJLESZTÉSEK	Kerületközpontok funkcióbővítő megújítása; Kormányzati fejlesztések: MOME.
VÁLTOZÁSOK	Alulhasznosított ingatlanok száma nőtt (honvédségi és egykori egészségügyi intézmények).
ELMARADT FEJLESZTÉSEK	P+R építése; M0 kiépítése, haránt irányú kapcsolatok kiépítése; Új kórház létesítése.
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, a 2008-as fővárosi krízisterületi lehatárolása és a 2013-as lehatárolás alapján

Budapest Főváros Önkormányzata a KSH 2001-es népszámlálási adatbázisára támaszkodva először 2006-ban készített tervezetet, ami 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. 2014-ben a Szociális Városrehabilitációs Tematikus Fejlesztési Program előkészítésekor a 2011-es népszámlálási adatok segítségével a lehatárolás ismételt felülvizsgálatra került. Ennek során nemcsak a felhasznált adatok köre, de a korábban használt módszer is megváltozott. A lehatárolt területek száma jelentősen bővült, miközben a krízisterület kritériuma kevésbé szigorúvá vált.

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.

82. ábra: A krízisterületek városszerkezeti helye - 2008

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.

Az alábbi ábrán látható, hogy a krízisterületek 2008-ban a pesti oldalon és főleg a belső kerületekben koncentrálódtak. 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 huszonhat krízisterület között 10 lakótelepi, 9 városi és 7 vegyes beépítésű volt.

A 2011-es krízisterületek a Szociális Városrehabilitáció Tematikus Fejlesztési Program vizsgálatai alapján

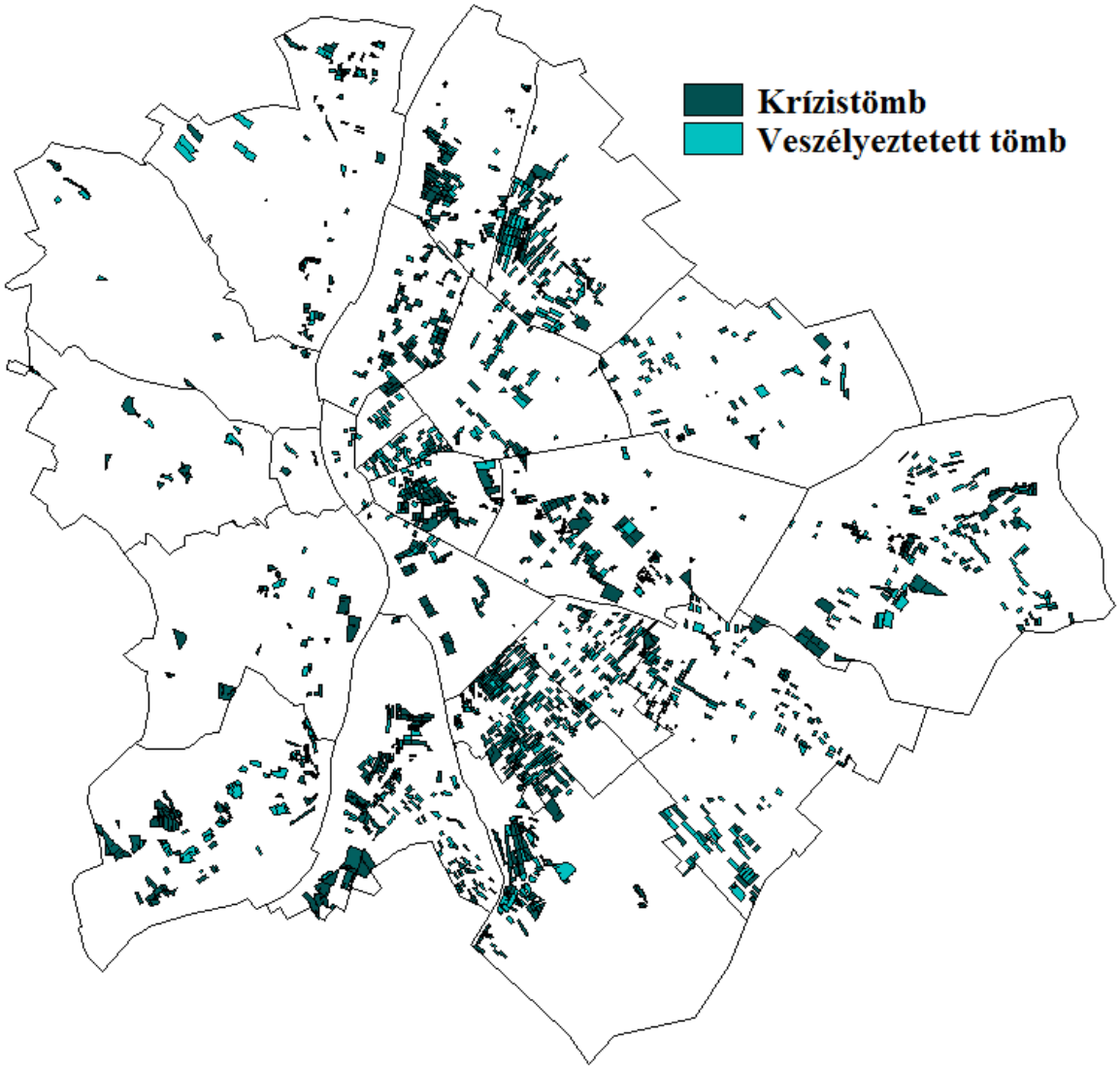
A kirtikus helyzetben lévő családok lakóhelyének meghatározása a KSH 2011-es népszámlálásából származó adatokat alapul véve egyrészt a társadalmi helyzetet mérő mutatókkal (munkaerőpiaci helyzet, iskolai végzettség), másrészt a rossz lakáskörülményeket (túlzsúfolt lakások, alacsony komfortfokozatú lakások, önkormányzati bérlakások) jelző mutatókkal készült. A kritikus helyzet természetesen más dimenziók mentén is mérhető, azonban az adatok korlátozottsága miatt csak bizonyos mutatókat lehetett felhasználni. A módszer arra törekszik, hogy a népszámlálás mutatói közül minél kevesebbet, és azokat válassza ki, amelyek az előzetes vizsgálatok alapján legjobban mutatják a különbségeket.

A lehatárolás eredményeként kiválasztott tömbök olyanok, amelyek több mutató esetében is hátrányos helyzetűek, vagyis, ahol a hátrányok halmozódnak. Ezen belül a krízistömbök közé azok a tömbök kerültek, melyek társadalmi és fizikai mutatók mentén a legrosszabb helyzetűek, ahol a hátrányok leginkább halmozódnak. Veszélyeztetett tömbök közé azok a tömbök kerültek, melyek társadalmi és fizikai mutatók mentén ugyan nem tartoznak a legrosszabb helyzetűek közé, azonban a helyzet további romlását nem lehet kizárni.

A kiválasztás a következőképpen történt:

Veszélyeztetett tömb, ha 2-3 társadalmi és/vagy fizikai mutató értéke alapján az egész város tömbjeinek legrosszabb 10%-ába tartozik vagy 3-4 társadalmi és/vagy fizikai mutató alapján a legrosszabb helyzetű 20%-ba esik a tömb.

Krízis-helyzetű a tömb, ha 4-6 társadalmi és fizikai mutatója alapján az egész város tömbjeinek legrosszabb 10%-ba, vagy 5-6 társadalmi és fizikai mutató alapján a legrosszabb 20%-ba tartozik.

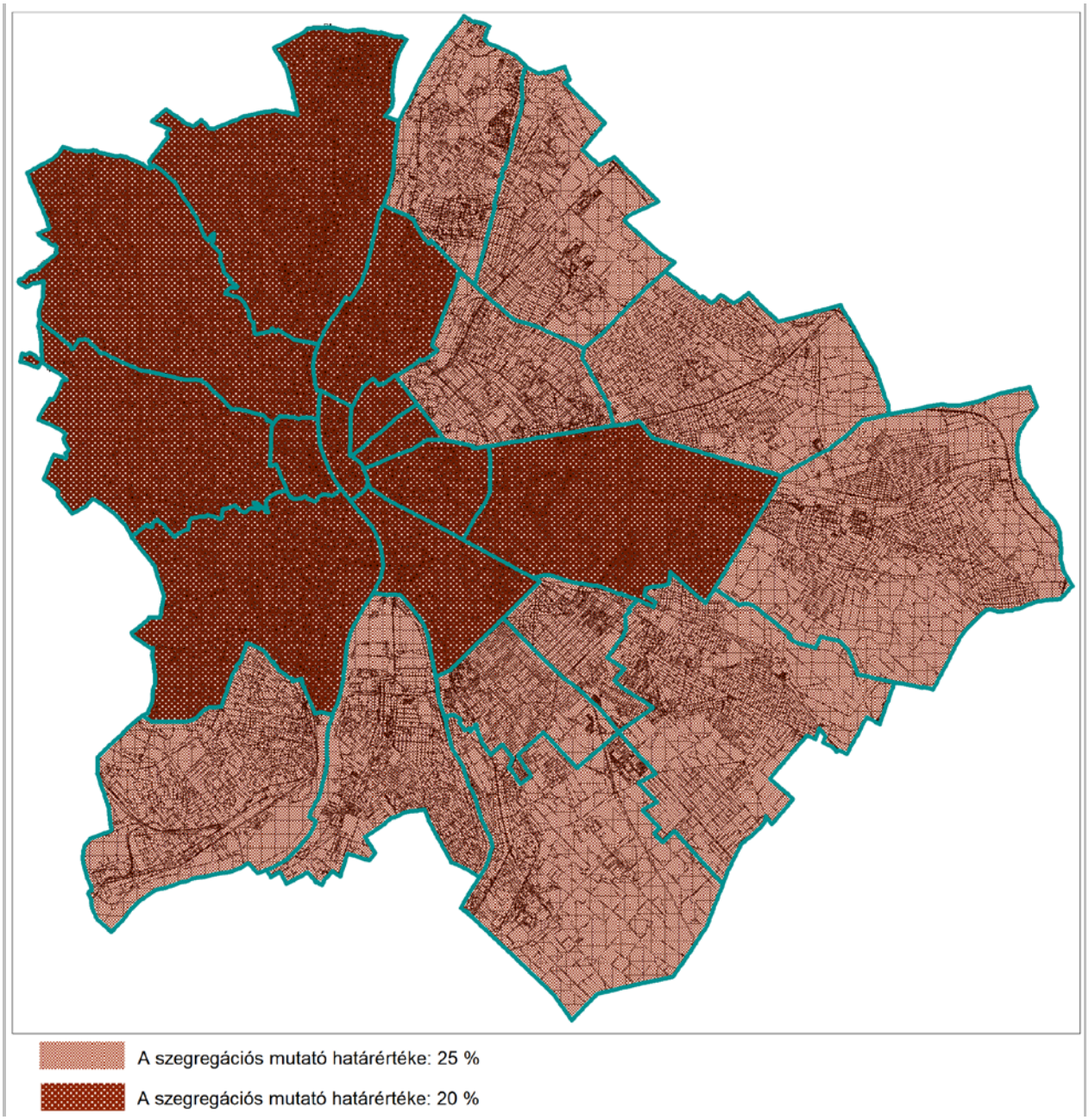


83. ábra: A krízis- és veszélyeztetett tömbök városszerkezeti helye - 2011

2011-es krízisterületek a 314/2012 (XI. 8.) Korm. rendelet értelmében

A 314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet 10. melléklete meghatározza a település szegregált és szegregációval veszélyeztetett területeinek lehatárolásához és térképi ábrázolásához szükséges adatokat. A területek lehatárolása a szegregációs mutató alapján történik, ez pedig a legfeljebb általános iskolai végzettséggel rendelkezők és munkajövedelemmel nem rendelkezők aránya az aktív korúakon (15-59 év) belül. A mutató úgy kerül kiszámításra, hogy a település területén belül olyan területileg egybefüggő tömbök kerülnek kiválasztásra, amelyekre egyenként jellemző, hogy a szegregációs mutató határértékének megfelelnek. A tömb népszámlálási célra létrehozott, általában közterületek és/vagy természetes és mesterséges tereptárgyak (pl. vasútvonal, autópálya nyomvonala, vízfolyás partja), valamint rácshálós térinformatikai megoldás eredményeképpen kialakított, településen belüli kisterületi egység.

A fővárosi kerületeket a rendelet két kategóriába sorolja, s ennek megfelelően meghatározottak szegregátum, illetve a szegregációval veszélyeztetett területekhez tartozó, szegregációs mutatóra vonatkozó határértékek.

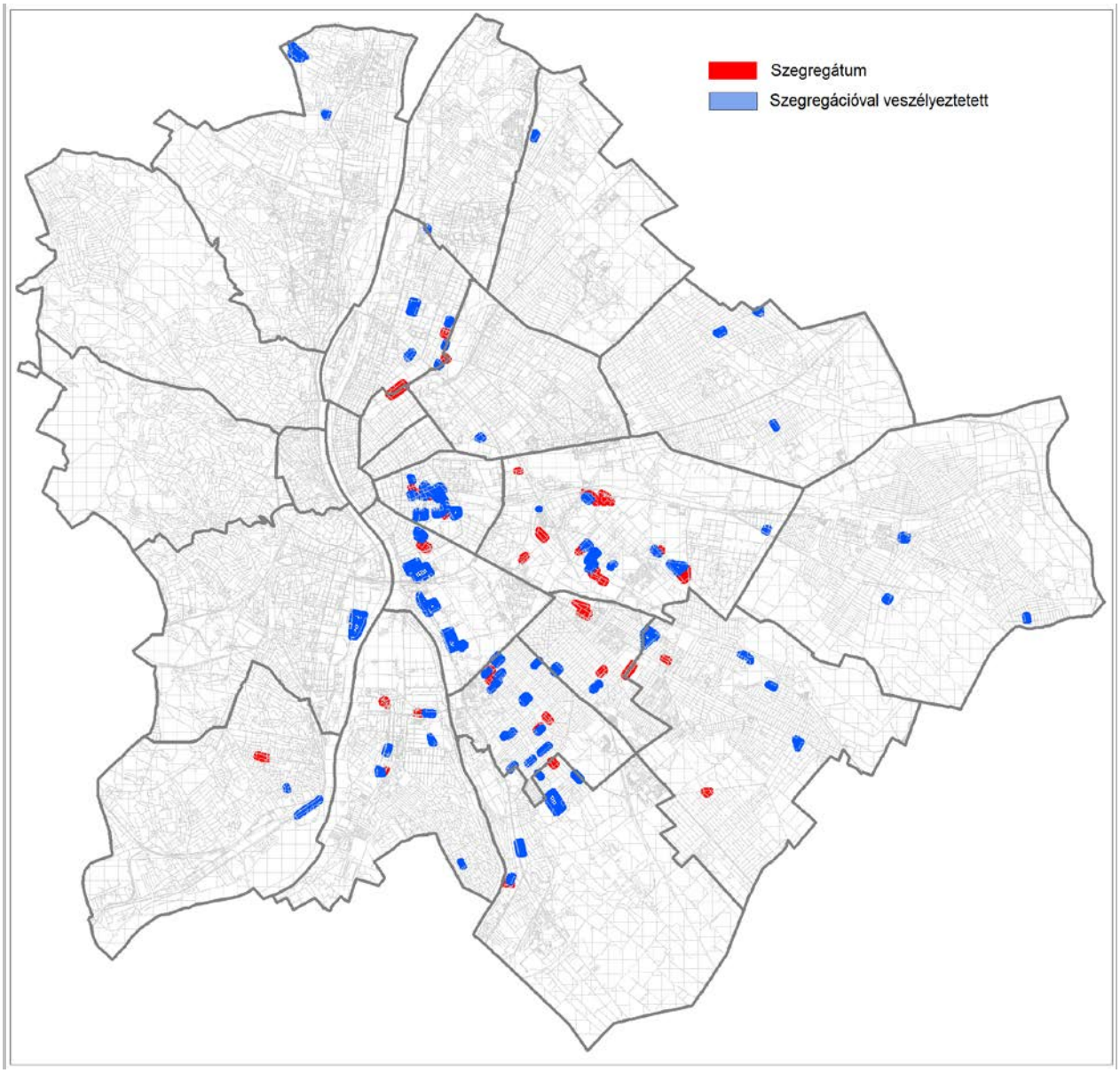


84. ábra: 314/2012 (XI. 8.) Korm. rendelet szegregátum értelmezése kerületenként

A kerületek besorolása a következő:

	Szegregált terület, amelynél a szegregációs mutató értéke	Szegregációval veszélyeztetett terület, amelynél a szegregációs mutató értéke
Fővárosi kerület I. csoport (I., II., III., V., VI., VII., VIII., IX., X., XI., XII., XIII. kerület)	nagyobb egyenlő, mint 20%	nagyobb egyenlő, mint 15%, de kisebb mint 20%
Fővárosi kerület II. csoport (IV., XIV., XV., XVI., XVII., XVIII., XIX., XX., XXI., XXII., XXIII. kerület)	nagyobb egyenlő, mint 25%	nagyobb egyenlő, mint 20%, de kisebb mint 25%

A kerületi ITS-ek és a KSH adatszolgáltatása alapján a 314/2012 (XI. 8.) Korm. rendelet szerint a következő szegregátumok és veszélyeztettt területek kerültek lehatárolásra:



85. ábra: 314/2012 (XI. 8.) Korm. rendelet szerint lehatárolt szegregátumok és szegregációval veszélyeztetett területek

Változások

A 2008 és 2015-ös lehatárolás jól szemlélteti a megváltozott módszertant, aminek eredményeként – bár a kerületi súlypontok változatlanok maradtak – sokkal több, kisebb kiterjedésű terület került lehatárolásra. Ez megfelel a Szociális TFP során elhangzott kerületi tapasztalatoknak, miszerint a kiterjedt szegregátumokkal szemben egy-egy tömb, esetleg lakóház szintjén koncentrálódnak a problémák. Másik jelentős változás, hogy a 2015-ös mutató alkalmazásával a lakótelepek szinte teljesen eltűntek a határértékeket elérő területek közül.

A rehabilitációs projektek jelentős része még zajlott a népszámlálás idején, így hatásuk nem érvényesülhetett az adott (korábban krízis) területen

2007-2013 között támogatott szociális városrehabilitációs projektek értékelése

A 2008 körüli tervek szerint 16 krízisterület esetében terveztek szociális városrehabilitációs projektet. A kerületek közül a III., VII. kerületekben a tervekkel ellentétben (még) nem zajlik ilyen jellegű projekt, a XIII. Kerületben zajlók pedig nem kerültek be az EU által finanszírozott projektek körébe.

2012-ig 5 projekt zárult le, 5 esetében a befejezést 2013-ra, 3 esetében pedig 2015-re tervezték.

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. Rákoskeresztúr városközpont és a XX. kerület városközpont.

86. ábra: A támogatott szociális városrehabilitációs projektek városszerkezeti helye - 2013

Kisebb 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 státusának javítása,
- a terület presztízsének javítása,
- a területen élők társadalmi státusának 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 funkciók, lakó-funkciók és közösségi funkciókat érintő 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, „agórák" 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 – különösen társadalmi területen kibontakozó – eredményeit nem lehet közvetlenül a programok befejezése után lemérni. Legalább 3-5 év szükséges ahhoz, hogy nyilvánvalóvá váljon, elérte-e a projekt a tervezett – fizikai megújuláson túlmutató – 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 említhetőek meg:

Pozitívumok

- Panel-felújítás, gazdaságosabb üzemeltetés, csökkenő rezsi költségek;
- Középületek megújítása (orvosi rendelő, közösségi ház, szociális intézmények épületei, óvoda, stb.);
- Valódi közösségi térként funkcionáló városi terek születése;
- Fiatal korosztályok hasznos időtöltésének terület (játszótér, családi játszóház, 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 részletes 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 szétszórtan 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 szétszórt, kisterületű krízisterületek – indokolttá 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 melletti 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 érvényesíthetőek.

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 megfelel, 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 krízisterületnek tekinthetőek), másrészt olyan viszonylag heterogén, még működőképessé 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 elképzeléseikkel.

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.

A főváros kezdeményező szerepe a szegregátumok és szegregációval veszélyeztetett területek csökkentésében

A ROP IH felkérésére Budapest Főváros Önkormányzata a kerületi önkormányzatokkal közösen, partnerségi tervezési folyamat keretében 2014-ben kidolgozta az egységes szemléletű, ugyanakkor területi megközelítést alkalmazó Szociális Városrehabilitáció Tematikus Fejlesztési Programot (TFP). A fővárosi önkormányzat koordinációjával négy hónapon át zajló tervezési fo-

lyamat három szakaszból állt. Az egyes szakaszokban a kerületek és további érintett szervezetek szakértőiből álló, hetente ülésező Szakmai Munkacsoport dolgozta ki a döntési javaslatot, amelyet a kerületek döntési jogkörrel rendelkező delegáltjaiból álló Döntéshozói Munkacsoport vitatott meg és fogadott el.

A tervezés első szakaszában a szociális városrehabilitáció fővárosi és kerületi szinten egyaránt értelmezhető középtávú, tematikus céljai kerültek kijelölésre. A második szakaszban a szociális városrehabilitációs projektek tervezésének és végrehajtásának keretei és irányelvei kerültek rögzítésre. A tervezés harmadik szakaszában pedig a szociális városrehabilitációs projektek területi fókuszáltságát biztosító akcióterületek lehatárolásának szabályait és a célok eléréséhez vezető beavatkozásokat határozták meg a résztvevők.

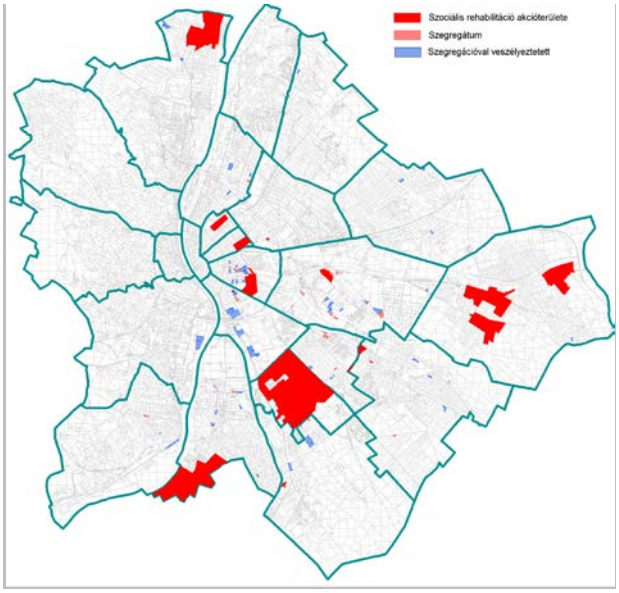
A TFP eredményeit a ROP IH felhasználta a 2014-2020 közötti szociális városrehabilitációs projektek előkészítése során.

A TFP során elfogadott és tervezők felé továbbított javaslatok, irányelvek a következők voltak:

- A koncentráció jegyében a VEKOP szociális városrehabilitációs célra felhasználható infrastrukturális (ERFA) forrásainak 80%-át a társadalmi, lakhatási és segélyezési mutatók alapján azonosított krízis- és veszélyeztetett tömböket magukban foglaló akcióterületeken kell felhasználni;
- Az integráltság jegyében az ilyen szociális városrehabilitációs fejlesztéseket a VEKOP-ból felhasznált ERFA források legalább 50%-ának megfelelő összegű ESZA forrásokra épülő beavatkozásokkal együttesen kell megvalósítani;
- A VEKOP szociális városrehabilitációs céllal felhasználható ERFA forrásainak 20%-a erejéig támogatás nyújtható akcióterületeken kívül megvalósuló, országos hatású, módszertani fejlesztési, kísérleti jellegű, ESZA forrásokra alapozott projektekhez is, az innováció ösztönzése jegyében.

A Szociális Városrehabilitáció Tematikus Fejlesztési Program utómunkálataként elkészült a kerületi projektek tervezését és végrehajtását támogató kézikönyv 2015-ben. Az érdekeltek bevonásával zajló TFP során érkező inputok és elvárások, a korábbi szociális városrehabilitációs projektekből levont tapasztalatok és a 2016-tól induló – az Integrált Területi Program keretében végrehajtásra kerülő – szociális városrehabilitációs pályázatok feltételrendszere egyaránt alapját jelentették a kézikönyv kialakításának.

A 2015-ben elkészült kerületi ITS-ek alapján a következő akcióterületeken tervezik szociális városrehabilitációs projektek megvalósítását a kerületek:

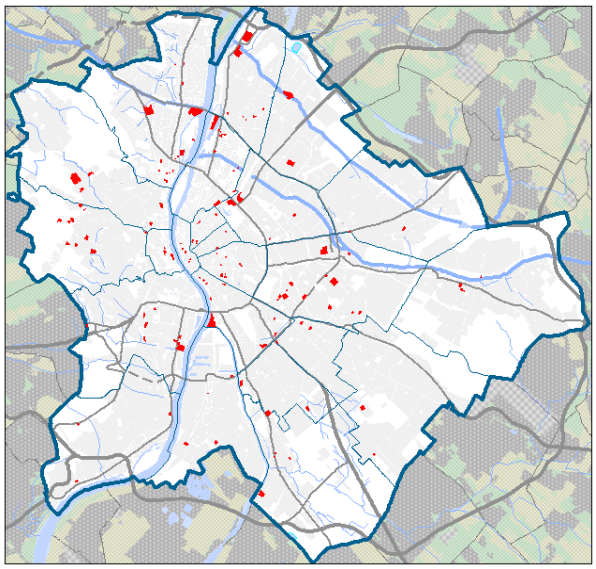


87 ábra: Tervezett szociális városrehabilitációs projektek a 2015. évi felülvizsgált kerületi ITS-ek szerint

EGYÉB SZEMPONTBÓL BEAVATKOZÁST IGÉNYLŐ TERÜLETEK

Barnamezős területek

Az ipari termelés megtelepülése, majd 80-as évektől megfigyelhető fokozatos visszaszorulása a városszövetben nagy mennyiségű funkcióját vesztett, 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.



88. ábra: Használaton kívüli, műszakilag igénybevett, jellemzően meglévő épületállományú területek

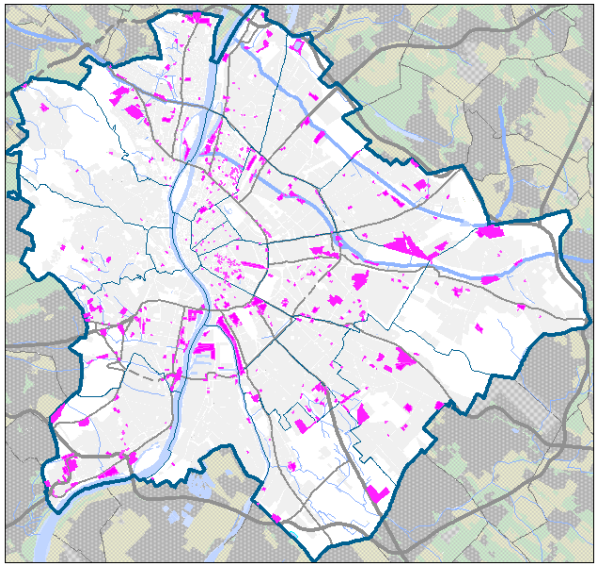
A rendelkezésre álló, használaton kívüli, illetve alulhasznosított barnamezős területek nagy száma ellenére megállapítható, hogy a rendszerváltás után a fejlesztések a zöldmezős területeket célozták meg, így a város indokolatlan módon terjeszkedett.

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.

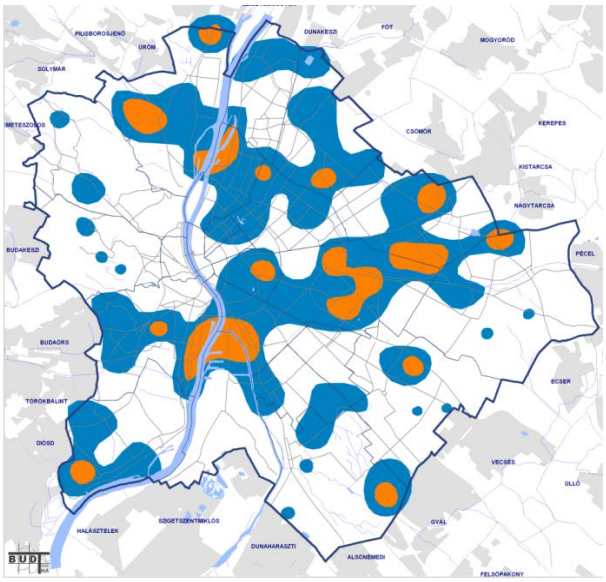
Az irodai, lakóterületi és vegyes kereskedelmi fejlesztések szigetszerűen zajlanak le, és a fejlesztések elsősorban a városszerkezetben kitüntetett helyzetben lévő, Duna menti vagy kiváló tömegközlekedéssel rendelkező területeire irányultak (Váci út menti irodatengely, Millenniumi városrész).

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.



89. ábra: Használaton kívüli, műszakilag igénybevett, jellemzően beépítetlen területek

Sok esetben a várhatóan magas járulékos költségek (kármentesítés, műemléki felújítás), rendezetlen és elaprózódott tulajdonviszonyok, a hiányos infrastruktúrahálózatok, 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.



90. ábra: 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 fővárosi önkormányzat koordináló, előkészítő szerepet kell, hogy felvállaljon, illetve közép-hosszútávon a megfelelő infrastrukturális kapcsolatokat biztosítva inficiálhatja 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 (pl. Csepel Művek).
- 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 céltérségekkel. 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 fővárosi önkormányzat 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.

A fővárosi önkormányzat kezdeményező szerepe a barnamezős területek megújításában

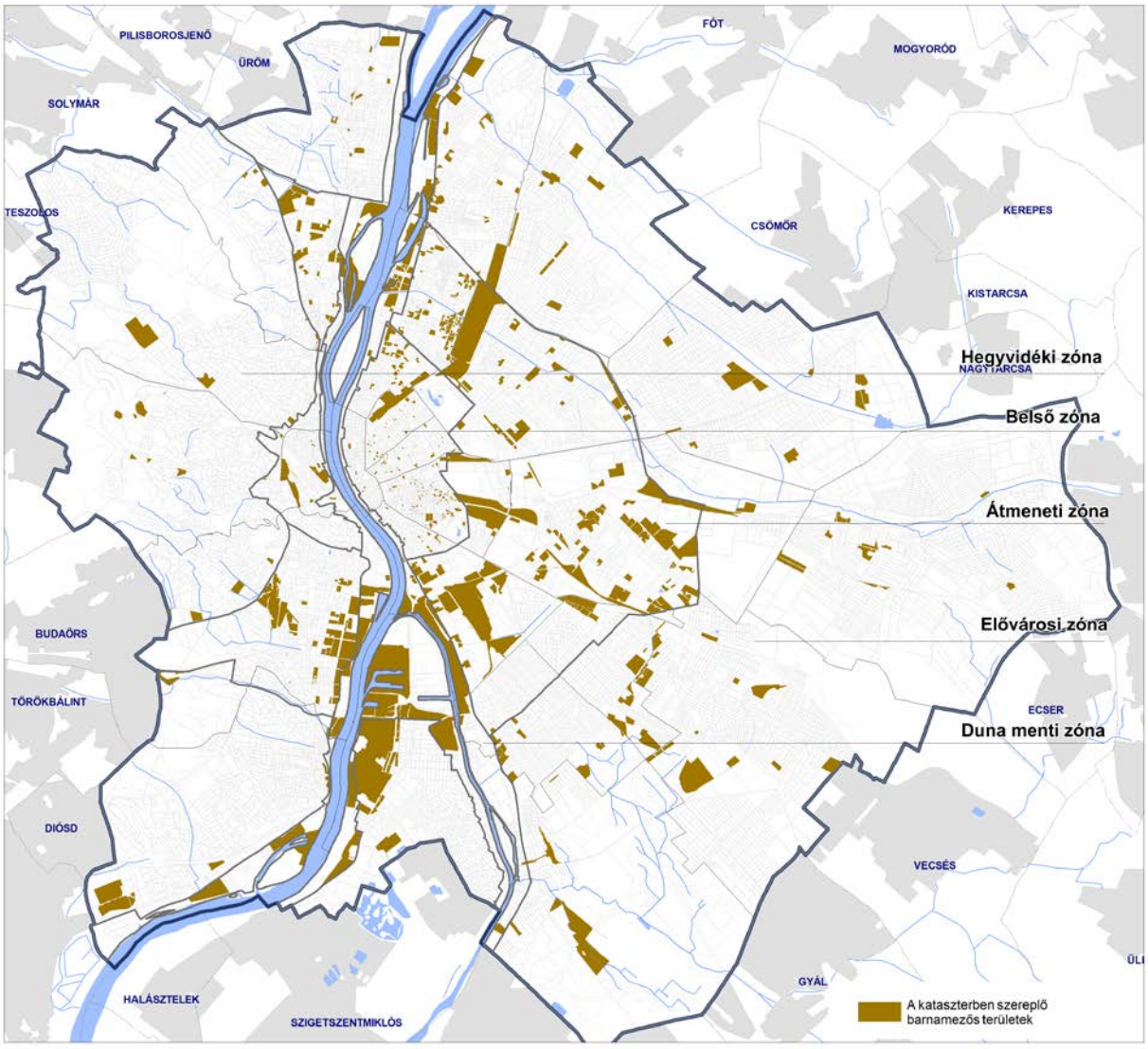
A barnamezős területek fejlesztése elnevezésű Tematikus Fejlesztési Program (TFP) célja az volt, hogy meghatározza a barnamezős területek jövőbeni fejlesztésének irányait és koordinált, egységes keretbe rendezze a stratégiai célok megvalósítását, a térségi potenciál kiaknázását leginkább segítő fejlesztéseket. A barnamezős területek fejlesztésével kapcsolatban elsődleges feladat volt a barnamező definíciójának konszenzuson alapuló meghatározása. Ennek megfelelően a klasszikus rozsdaövezeti területeken kívül a kisebb léptékű, üresen álló ingatlanok is a program részét képezték. A program gerincét a jelenleg használaton kívüli, felhagyott illetve alulhasznosított gyártelepek illetve eredetileg közlekedési célú területek kármentesítése, revitalizációja jelentette. Hangsúlyosan jelent meg

a projektek között a súlyosan szennyezett bánya, illetve volt hulladéklerakó területek szennyezettségének csökkentése, illetve a területek újrahasznosítása. Ezen nagy jelentőségű és kiemelt fontosságú ügyek mellett sok kisebb, jellemzően műemléki vagy helyi védettséget élvező, illetve városszerkezetileg meghatározó szerepet betöltő ingatlan helyzetének rendezése is szerepelt a benyújtott projekttervek között. A nagyobb léptékű, egyedi projekteken túl e program keretében is megfogalmazásra kerültek kisebb (akár civil és vállalkozói) projekteket befogadni képes konstrukciók.

A több hónapon át tartó, széleskörű szakmai és politikai egyeztetés sorozat keretében került összegyűjtésre a kerületi önkormányzatok és a fővárosi önkormányzat 2020-ig tervezett barnamezős területek fejlesztésére irányuló 44 projektjavaslata. A programsorozat alatt a szakmai, érdekegyeztető munkacsoportokon résztvevők egyet értettek abban, hogy szükséges a főváros teljes területére vonatkozóan a barnamezős területek megismerése és bemutatása.

A TFP utómunkálataként elkészül a fővárosi barnamezős területek katasztere, melynek rendszerbe foglalja a város barnamezős területeit, előirányozza a területek hasznosíthatóságát és fejleszthetőségét. Az elkészült adatbázis és a hozzá kapcsolható térképi elemek alapján a jövő feladata egy interaktív információs rendszer kidolgozása, mely online alkalmazás fejlesztésével lehetőséget biztosít az adatbázisban történő kombinált lekérdezésekre.

A kataszter feldolgozásának legfontosabb metodikai elemei az adottságok rögzítése, a rugalmasság biztosítása (a változásokhoz való igazodás későbbi lehetősége, bármikor bővíthető felépítés), a bemutathatóság érdekében grafikai elemek alkalmazása és a közérthetőség biztosítása.



91. ábra: Barnamezős területek Budapesten – Barnamezős kataszter 2015

RÖVIDÍTÉSEK JEGYZÉKE

Budapest 2030 /VFK	Hosszú távú Városfejlesztési Koncepció
Budapest 2020 / ITS	Budapest Integrált Településfejlesztési Stratégiája
BFVK	Budapest Főváros Vagyonkezelő Központ Zrt.
BGYH	Budapest Gyógyfürdői és Hévizei Zrt.
BKK	Budapesti Közlekedési Központ Zrt.
BKV	Budapesti Közlekedési Zrt.
BTFK	Budapest Területfejlesztési Koncepciója
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
EMMI	Emberi Erőforrások Minisztériuma
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 Koncepció
OFTK	Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Koncepció
OP	operatív program
RIS3	Közép-Magyarország Regionális Innovációs Fejlesztési Stratégia
TFP	Tematikus fejlesztési program
Tftv.	Területfejlesztési törvény
VEKOP	Versenyképes közép-Magyarország Operatív Program