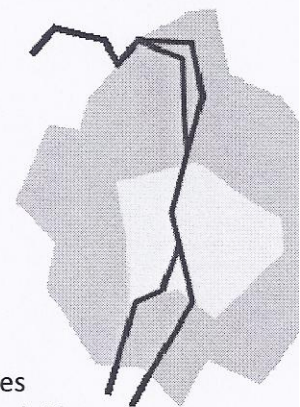


A Budapest Agglomerációs Konferencia programja

Újvárosháza Díszterme, 2012. április 26.



- 9.30-10.00 *Regisztráció*
- 10.00-10.20 Konferencia megnyitása: Hutiray Gyula – főpolgármester helyettes
Dr. Szűcs Lajos – Pest Megyei Közgyűlés elnöke
Dr. Horváth Gyula – MTA KRTK RKI
- 10.20-10.45 A budapesti agglomeráció fejlesztési prioritásai az országos területfejlesztési irányelvek tükrében
Előadó: Salamin Géza, főosztályvezető – Nemzetgazdasági Minisztérium
- 10.45-11.10 A Budapesti Agglomeráció Területrendezési Tervéről szóló 2005.évi LXIV. törvény fővárosra vonatkozó szabályozási tartalma
Előadó: Magó Erzsébet, osztályvezető – Belügyminisztérium
- 11.10-11.35 A válság hatása a budapesti agglomeráció társadalmi-gazdasági folyamataira
Előadó: Dr. Váradi Monika, tudományos főmunkatárs – MTA KRTK Regionális Kutatások Intézete
- 11.35-12.00 Város és környéke társadalmi kapcsolatrendszerének alakulása
Előadó: Dr. Szirmai Viktória, tudományos tanácsadó – MTA Társadalomtudományi Kutatóközpont Szociológiai Intézet
- 12.00-12.25 A Közép-Magyarországi Régió első két akciótervi időszaka forrásainak felhasználási hatékonysága a budapesti agglomeráció vonatkozásában
Előadó: Dr. Gordos Tamás, programiroda-vezető – Pro Régió Ügynökség
- 12.25-12.40 Kérdések, válaszok
- 12.40-13.30 *Büfé ebéd*
- 13.30-13.55 A budapesti agglomeráció területi és települési tervezésének aktuális kérdései
Előadó: Schuchmann Péter, ügyvezető igazgató – Pestterv Kft.
- 13.55-14.20 Változó agglomerációs szerepkör Pest megyében
Előadó: Dr. Tarnai Richárd, kormány megbízott, hivatalvezető – Pest Megyei Kormányhivatal
- 14.20-14.45 A fővárosi Városfejlesztési Konceptió újragondolásának folyamata és az agglomerációt érintő irányai
Előadó: Pongrácz Katalin, a Városépítési főosztály vezetője – Budapest Főváros Önkormányzata
- 14.45-15.00 Kérdések, válaszok
- 15.00-15.15 *Kávészünet*
- 15.15-15.40 Közlekedésfejlesztés a budapesti agglomerációban
Előadó: Vitézy Dávid, vezérigazgató – Budapesti Közlekedési Központ
- 15.40-16.05 Tervtől a megvalósulásig - Budapest Liszt Ferenc Repülőtér rendezése
Előadó: Koszorú Lajos, ügyvezető – Város-Teampannon Kft.
- 16.05-16.30 Nagyváros és agglomerációs övezetének együttélési lehetőségei
Előadó: Pápai Mihály, elnök – Fővárosi Agglomeráció Önkormányzati Társulás
- 16.30-17.00 VITA

BUDAPEST AGGLOMERÁCIÓS KONFERENCIA 2012. ÁPRILIS 26.



Budapest Főváros Önkormányzata

**Magyar Tudományos Akadémia
Közgazdaság- és Regionális Tudományi Kutatóközpont
Regionális Kutatások Intézete**

Budapest, 2012

HUTIRAY GYULA

*városfejlesztésért felelős főpolgármester-helyettes
Budapest Főváros Önkormányzata*

Köszöntő

Budapest nem élhet környezetétől elszigetelten, ugyanakkor a főváros szűkebb-tágabb térsége, annak lakói is profitálnak a munkahelyet, középiskolát, egyetemi képzést adó, fővárosi területen levő intézményekből, a színházak, mozik, kiállítások, fürdők gazdag kínálatából.

A gazdasági trendek egyértelműen azt bizonyítják, hogy a nagyvárosi térségek együttműködése, a megfelelően kitalált feladatmegosztás, az okos közös, vagy összehangolt gondolkodás kimagasló eredményeket hoz létre.

A területfejlesztésről és a területrendezésről szóló törvény módosítása 2012. január 1-jén lépett hatályba, melynek célja a jelenleg szétagoltan működő területfejlesztési szervezetrendszer racionalizálása. A törvenymódosítással megszűntek a regionális fejlesztési tanácsok, a megyei területfejlesztési tanácsok, a kistérségi fejlesztési tanácsok, valamint a Budapesti Agglomerációs Fejlesztési Tanács. A regionális fejlesztési tanácsok és a megyei területfejlesztési tanácsok feladatai a megyei önkormányzatokhoz kerültek át, míg a megszűnő Budapesti Agglomerá-

ciós Fejlesztési Tanács jogutódja a főváros terület érintettsége esetén Budapest Főváros Önkormányzata, Pest megye területi érintettsége esetén a Pest Megyei Önkormányzat.

A főváros területén a megyei önkormányzat területfejlesztési feladatait Budapest Főváros Önkormányzata látja el, melynek keretében koordinálja és összehangolja a kormányzat, az önkormányzatok és a gazdasági szervezetek fejlesztési elképzeléseit, ennek érdekében és ezt elősegítve együttműködik az önkormányzatokkal, a megye fejlesztésében közvetlenül és közvetve közreműködő területi államigazgatási szervekkel, az érdekelt civil és szakmai szervezetekkel, a gazdaság szereplőivel.

Ahhoz, hogy közös gondolkodásunknak kézzelfogható eredményei legyenek, a szellemi tőkén túl természetesen anyagi forrásokra is szükség van. Jelen gazdasági helyzetben a települések számára a fejlesztési elképzelések megvalósításának fő eszközei az uniós támogatások. A 2014-es évvel új ciklusba lép a támogatási politika, már most figyelniük kell azokra a lehetőségekre, amelyek segítségével a jövőben forrást tudunk szerezni.

A kohéziós politika 2014–2020 közötti időszakra kialakított tervei azokra a fejlesztési lehetőségekre koncentrálnak, amelyek gazdasági erőt és munkahe-lyeket teremtenek.

A források hatékonyabb felhasználásának irányába mutat az, hogy a közös településfejlesztés, a városi térségek összehangolt, integrált fejlesztése az Európai Unió által is támogatott lesz a jövőben. A 2014-es évvel kezdődő új kohéziós támogatási politikában előnyben részesülnek azok a közösen pályázó várostérségek, amelyek össze tudják hangolni integrált településfejlesztési elképzeléseiket, különös tekintettel az Európa 2020 stratégia megvalósítására.

Feladataink tehát vannak, gondolkozzunk, tervezzünk, dolgozzunk együtt!

A magyar főváros, a szűkebb és a tágabb település-gyűrű kapcsolatrendszerének jellege és ennek város-fejlesztő erőként való érvényesítése a városigazgatásban Buda, Pest és Óbuda egyesítése óta foglalkoztatta a magyar tudomány különböző válfajainak képviselőit. A 20. század első felében kiváló geográfusok, közigazgatás-tudományi, statisztikai és urbanisztikai kutatók átfogó vizsgálatokat végeztek az akkori főváros vonzáskörzetében. Ennek eredménye lett az 1949. évi XXVI. törvény, amely a belső vonzásgyűrű településeit – 7 megyei várost és 16 nagyközséget – egyesítette Nagy-Budapestté. Két évtized múlva, 1971-ben került sor a budapesti agglomeráció hivatalos lehatárolására.

Az MTA 1984-ben alapított Regionális Kutatások Központja (2012-től Regionális Kutatások Intézete), szoros együttműködésben más társadalomtudományi műhelyekkel a nemzeti stratégiai kutatási programok keretében a külföldi és a hazai agglomerációk fejlődésének tanulmányozásában elért eredményeit sok kötetben, tudományos értekezésben adta közre. A kutatások eredményei rámutattak arra, hogy a rendszerváltozás után a magyar főváros gyorsan beépült az európai nemzetközi nagyvárosi rendszerbe. Ennek a gazdaság néhány év alatti tulajdoni, intézményi, ágazati-szerkezeti átalakulása, a transznacionális vállalatok megjelenése és a nemzetközi üzleti szolgáltatások tömeges elterjedése volt előfeltétele. Az eredmények alapján megfogalmazott legfontosabb következtetésünk akkoriban az volt, hogy Budapest a Kárpát-medence és Délkelet-Európa legfontosabb kapuvárosává fejlődhet, amely befogadja, feldolgozza és egy nagy nemzetközi régióba továbbítja a legfejlettebb városrégiókból érkező innovációkat, gazdasági hatásokat.

Az utóbbi évtizedek egyik tanulsága az, hogy a kutatások elmélyülését nem követte a regionális tudomány által megfogalmazott javaslatok felhasználása iránti igény bővülése. A tudomány és a gyakorlat kapcsolatában tartalmas, kölcsönös érdekeket szolgáló együttműködés csak alkalmanként alakult ki. Sok országtól eltérően nem jött létre folyamatos párbeszéd a kutatás, a városigazgatás és a politika szereplői között a fővárosi agglomeráció integrációjának mechanizmusairól, szervezeti formáiról, fejlesztésének stratégiai kérdéseiről. E hiányossággal is magyarázható, hogy nem alakultak ki azok a kormányzási technikák és szabályozások, amelyek a térség összehangolt és átfogó tervezését, területrendezési eljárásait, a településközi együttműködé-

PROF. DR. HORVÁTH GYULA

igazgató

MTA KRTK Regionális Kutatások Intézete

Köszöntő

seket biztosítanak. A nagyszámú önkormányzatra tagolódás, az együttműködés hiányosságai alapvető fontosságú közszolgáltatási fejlesztéseket hiúsítottak meg, és mérsékeltek a nemzetközi versenyképesség kedvező alakulását.

Nyilvánvaló, hogy a metropolisz-térségekben lezajlott gyors változások nyomán követése újabb kutatási feladatokat jelent. Mindezek sikeres megoldása ma már azon is múlik, hogy a döntéshozókkal sikerül-e folyamatos és intézményes kapcsolatokat fenntartani. Az új társadalomirányítási modell alkalmazása nem csak a budapesti agglomeráció, hanem az ország érdekét is szolgálja – ennek lehet egyik kezdeti lépése ez a konferencia.

DR. VÁRADI MONIKA

tudományos főmunkatárs

MTA KRTK Regionális Kutatások Intézete

A válság hatása a budapesti agglomeráció társadalmi-gazdasági folyamataira

A budapesti agglomeráció legfontosabb tér- és társadalomformáló folyamatának az elmúlt két évtizedben kétségtelenül a lakóhelyi szuburbanizáció nevezhető, amelynek gazdasági alapját a befektető tőke megjelenése, a fővárosi bérlakások, valamint a mezőgazdasági termőterületek privatizációja teremtette meg. A lakóhelyi szuburbanizáció – amely előadásunk szoros tárgyát képezi – a lakónépesség növekedése dinamikáját és intenzitását tekintve területileg egyenlőtlenül zajlott és zajlik az agglomerációban.

A kilencvenes években megindult szuburbanizációnak, a fővárosból kiáramló lakosság építkezési kedvének az ezredfordulótól új lendületet adott a vásárlást ösztönző állami kamattámogatási konstrukció megjelenése, majd a 2004–2005-ben kezdődő hitelboom. Az agglomerációs ingatlanpiacot azonban elérte a pénzügyi válság; noha 2010-ben a Magyarországon átadott lakások közel fele ebben a térségben koncentrálódott, ekkor már negyven százalékkal kevesebb lakás épült az agglomerációban, mint 2008-ban. A lakásépítés dinamikája – követve a szuburbanizáció folyamatát – agglomerációs szek-

toronként, településenként is eltérő mértékű, és ugyanez mondható el a lakásépítési hajlandóságot jelző kiadott építési engedélyek számának változásáról is. Másként fogalmazva, a szuburbanizáció hagyományosan, a kilencvenes évek kezdete óta folyamatosan preferált célterületeit a válság jóval kevésbé érintette, mint azokat az agglomerációs szektorokat és településeket, amelyek később kapcsolódtak be a szuburbanizáció folyamatába.

A kedvezőtlen piaci változások különböző módon érintik az ingatlanpiac szereplőit. A nagyobb volumenű, tőkeigényes beruházásokban – lakóparkok, sorházak – gondolkodó fejlesztők kívánnak, elhalasztják beruházásaikat. A magánszemélyek ma jellemzően kevésbé preferálják új házak építését, mint inkább a kész lakások vásárlását (és felújítását). A tapasztalatok szerint az agglomerációs településeken kiadott építési engedélyek többsége mögött kisvállalkozások állnak, melyek könnyebben tudnak alkalmazkodni a megváltozott igényekhez, vagy már korábban is a most felértékelődött piaci részen tudták megvetni lábukat.

A szuburbanizációs folyamatok alakításában a települések/szektorok elhelyezkedése, adottságai, vonzereje, a rendelkezésre álló ingatlanok száma és értéke stb. mellett az ingatlanpiaci fejlesztésben, a lakosság számának növelésében különböző módon érintett, vagy azt éppen elutasító csoportok, valamint az önkormányzatok közötti érdek- és erőviszonyok meghatározó szerepet játszanak. Legutóbbi empirikus kutatásunk alapján előadásunkban bemutatjuk a szuburbanizációt támogató, azt mérsékelni vagy meggátolni kívánó helyi önkormányzati és lakossági stratégiák néhány típusát és következményeit.

A válság egyik hatásaként és a sors fintoraként értelmezhetjük azt a jelenséget, hogy minél sikeresebbnek tartott és minél nagyobb ingatlanfejlesztést vállalt fel az önkormányzat, annál nagyobb arányban élnek a településen a hitelterhek miatt elszegényedő középréteghez tartozó családok. Az ingatlant vásárló, jól kereső fiatalok magas törlesztőrészetű hitelből építkeztek, ám napjainkra a válság fokozatosan őrli fel a családok erejét, egzisztenciáját, miközben találkozhatunk olyan településsel, ahol újra elindult a kiköltözés a közmű és infrastruktúra nélküli (olcsó) zártkertekbe. Míg a középrétegeket ma inkább mozdulatlanság jellemzi, addig részben a gazdasági szuburbanizáció, részben a válság eredményeként az elmúlt évtized utolsó harmadától újra elindult az elszegényedett, sokszor munkanélküli

egzisztenciák (ki)költözése az agglomeráció különböző szektoraiba, településeire.

Az agglomeráció ingatlanpiacának kifulladásra, a lakásépítési hajlandóság radikális csökkenése nem vetett véget a szuburbanizációnak, de jelentősen csökkentette dinamikáját, térbeli kiterjedését és szűkítette a folyamatban részt vevő társadalmi csoportok körét. Jelenleg a szép, élhető környezetbe való költözés a megfelelő tőkével, készpénzzel rendelkező (felső-) középosztály privilégiuma. A szuburbanizáció kilencvenes években kibontakozott területi és társadalmi különbségei, egyenlőtlenségei tehát a válság nyomán, az elmúlt években tovább erősödtek.

Az előadás és az összefoglaló Hamar Anna közreműködésével készült.

JEGYZETEK

PROF. DR. SZIRMAI VIKTÓRIA

tudományos tanácsadó

MTA Társadalomtudományi Kutatóközpont,
Szociológiai Intézet

Város és környéke társadalmi kapcsolatrendszerének alakulása

Az előadás a nagyvárosi terjeszkedés hatására átalakuló város és a környéke közötti társadalmi kapcsolatrendszerek problematikáját vizsgálja, a budapesti agglomeráció esetében, a térségre készült reprezentatív empirikus szociológiai vizsgálatok, valamint konkrét esettanulmányok alapján. A főbb eredményeket a magyar nagyvárosi térségi trendekkel, végül a nagy európai várostérségi folyamatokkal is összehasonlítja. Egy olyan felismerés alapján, hogy a térségi társadalmi szabdaltság, a dichotomikus társadalmi különbségek nehézkessé teszik a társadalmi kooperációt mind a centrum és a környéken élő lakosság, mind pedig az önkormányzatok között, ami nagymértékben rontja a térségi versenyképességet.

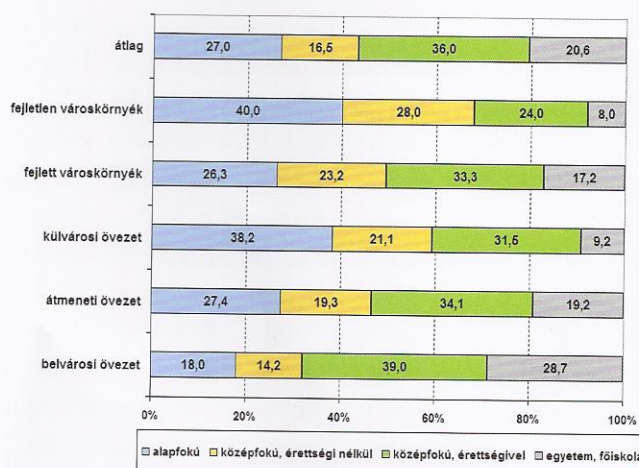
A főbb megállapításokat egy 2005-ös és egy 2010-es átfogó kutatás eredményei alapozzák meg.¹ A 2005-ben végzett reprezentatív vizsgálat eredményeiből kiderült, hogy a hazai nagyvárosi térségek, közte a budapesti várostérség térbeli társadalmi szerkezete egyenlőtlen, a városok, közte Budapest centrumrészein erőteljesebb a magasabb társadalmi státusúak (a magasabban iskolázottak, magasabb beosztásúak,

magasabb jövedelmű csoportok) jelenléte, míg a városok periferiáiban, így Budapest külső negyedeiben is, illetve a városkörnyékeken az alacsonyabb társadalmi státusúak (az alacsonyabban iskolázottak, és alacsonyabb beosztásúak, illetve alacsonyabb jövedelműek) aránya a jellemzőbb. (Ennek az iskolázottságra vonatkozó példáját lásd az 1. ábrán.)

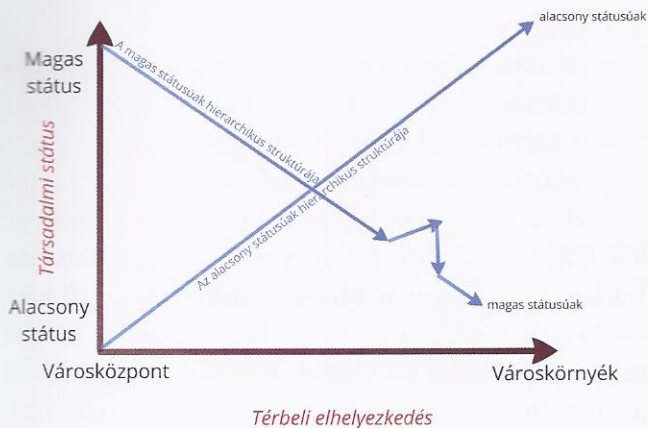
Fontos trendként mutatkozott meg a kétféle térbeli társadalmi hierarchia, a történetileg magasan centrum és az alacsony pozíciójú periféria átalakuló rendszere. Eszerint a városcentrumból a városkörnyékek felé haladva a térbeli társadalmi szerkezet egyrészt még mindig egyértelműen hierarchikus alakul: a városok és térségeik gazdasági, infrastrukturális és intézményellátottságát is kifejező ökológiai térbeli lejtőn, a várostérség centrumrészeitől fokozatosan távolodva csökken a magasabb státusúak aránya, növekszik az alacsony státusúak aránya. Másrészt a fenti hierarchia megtörni látszik a kedvezőbb földrajzi helyzetben lévő, jobb infrastruktúrával rendelkező fejlettebb városkörnyéki településeken és magasabb társadalmi státusúak magasabb aránya miatt, a városkörnyéki települések viszonyait átszervezni képes új gazdasági és társadalmi folyamatok hatására (2. ábra).

2005 és 2010 között fontos változások érzékelhetők a népesség területi elhelyezkedésében. Az iskolai végzettség, a munkahelyi beosztás, és a jövedelem szerinti összevetések alapján a térségi hierarchia átrendeződni látszik. A város belső övezetei között 2005-ben még érzékelhető erőteljes hierarchikus elrendeződés enyhült, a magasabb társadalmi státusúak

1. ábra
A budapesti várostérség különböző övezeteiben élő
iskolai végzettség szerinti megoszlása (%), 2005



2. ábra
A kettős térbeli társadalmi hierarchia



ak korábban inkább belvárosi koncentrációja most visszafogottabb, az elhelyezkedésük a főváros egyéb belső negyedeire is kiterjed. A 2005-ös évhez képest lényeges különbség, hogy a társadalmi egyenlőtlenségek főként a városcentrum és a környék, illetve a városcentrum és a fejletlen városkörnyék közötti eltérésekben jelennek meg. Mégpedig a társadalmi strukturális folyamatok átalakulásai, a városterjeszkedés, a szuburbanizáció új trendjei, továbbá az önkormányzatok átszerveződő szuburbanizációs politikái és érdekeltségei miatt.

A 2010-es, a francia, az osztrák, valamint a dán fővárost és annak térségeit a budapesti térséggel összevető tanulmányok eredményei is azt igazolják, hogy a Budapest térségben élők területi elhelyezkedésének rendje fokozatosan követi a nyugat-európai modellek példáit.

- 1 A 2005. évi reprezentatív felmérés a „Várostérségek, térbeli társadalmi egyenlőtlenségek és konfliktusok – Az európai versenyképesség térségi társadalmi tényezői” című kutatás során valósult meg, amely Nemzeti Kutatási Fejlesztési Programok támogatásával, 2004 és 2007 között, konzorciumi keretben tárta fel a magyar (közte a budapesti) nagyvárostérségek térbeli társadalmi szerkezetét (referenciaszám: 5/083/2004) A kutatás mintaterületei a kilenc magyarországi nagyváros: Budapest és a nyolc 100 ezer főnél népesebb magyarországi nagyváros (Debrecen, Győr, Kecskemét, Miskolc, Nyíregyháza, Pécs, Szeged és Székesfehérvár), valamint térségeik voltak. A kutatás számos módszerre épült, a legfontosabbak az 5248 fő megkérdezésén alapuló reprezentatív kérdőíves adatfelvétel és a 108 mélyinterjú, valamint a statisztikai adatbázis-elemzések voltak. A 2010. évi reprezentatív felmérés a 2009 és 2011 között futó „Fenntartható fogyasztás, termelés és kommunikáció. A modern fogyasztási modelleket meghatározó társadalmi mechanizmusok és érdekviszonyok. A fenntartható fogyasztás

társadalmi és térbeli modellje” című projektben valósult meg. A projekt a Norway Grants (Norwegian Financial Mechanism) támogatásával készült. (Referenciaszám: 0056/NA/2006-2/ÖP.) Az eredményeket a budapesti városterységben megvalósított 1000 főre kiterjedő reprezentatív kérdőíves adatfelvétel és 53 mélyinterjú adta.

JEGYZETEK

DR. GORDOS TAMÁS

programiroda-vezető

Pro Régió Ügynökség

A Közép-magyarországi Operatív Program forrásfelhasználása a budapesti agglomeráció vonatkozásában

Az elemzés a Közép-magyarországi régió három területiségének – Budapest, az agglomerációs gyűrű és Pest megye agglomeráción kívüli települései – forrásfelhasználását vizsgálja a 2007–2011 közötti időszakban, az EU Strukturális Alapjaiból finanszírozott Közép-magyarországi Operatív Program (KMOP) vonatkozásában. Alapjául az Egységes Monitoring Információs Rendszer 2012. március 5-i zárású adatai szolgáltak, amelyek szinte a teljes forrásfelhasználást tükrözik, mivel a program forrásainak 90%-áról támogatási döntés született.

Az egyes térségek sikerességét a forráslehívásból az alábbi négy mutató alapján hasonlítottuk össze:

- a projektgazdák által igényelt támogatás összege;
- az intézményrendszer által megítélt támogatás összege;
- a szerződéssel lekötött támogatás összege;
- az összes kifizetett számla értéke.

Az operatív program egészét tekintve a fővárosból érkezett a pályázati igények 44,8%-a, szemben Budapest 58,3%-os népességarányával, az agglomerációs gyűrű településeiről a 31,7%-a, míg a megye többi településéről a 23,5%-a. Ez az arány alapvetően a döntéshozatalt követően is megmaradt (1. táblázat). Az egy főre jutó támogatást tekintve a megye agglomeráción kívül élő lakosai részesedtek a legnagyobb összegű támogatásban (201 557 Ft/fő), amely közel kétszeresét adja a fővárosi értéknek. A Pest megyei pályázók preferálása, és a kohéziós politika felzárkóztatási célja tehát részben érvényesült, azonban teljes egészében nem tudta felülmúlni a népességi és gazdasági arányokat. Az 1. ábráról leolvasható az is, hogy a szerződéskötések tekintetében egyelőre sikeresebbnek bizonyultak a fővárosi pályázók a megyeiekénél.

Az igényelt támogatás vonatkozásában reálisabb képet talán a gazdaságfejlesztés (1. prioritás) eredményei adnak, hiszen ennél érvényesültek legkevésbé a területi preferenciák. A pályázati igények 60%-a a fővárosból érkezett, annak ellenére, hogy a vállalkozások itt vehették igénybe a legalacsonyabb támogatásintenzitás mellett a forrásokat. Ez a fővárosi dominancia – ettől függetlenül – a kötelezettségvállalások tekintetében is fennmaradt, és a program egészére is jelentősen kihatott, mivel a gazdaságfejlesztés a teljes keret 37%-át teszi ki (174 Mrd Ft).

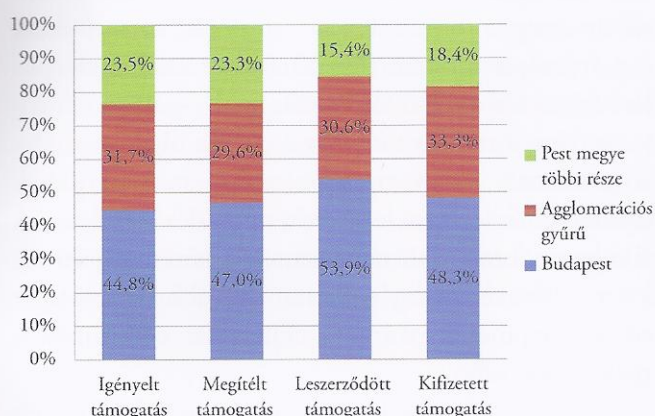
A közlekedésfejlesztés esetében (2. prioritás, 74,7 Mrd Ft) nem az egyes térségek népességi súlya érvényesült, hanem a földrajzi területük nagysága közötti különbség, így a megye agglomeráción ki-

1. táblázat

A Közép-magyarországi régió területiségeinek támogatása a KMOP forrásaiból

<i>Területiség</i>	<i>Megítélt támogatás (Mrd Ft)</i>	<i>Támogatási arány (%)</i>	<i>Népességarány (%)</i>	<i>Egy főre jutó támogatás (Ft)</i>
Budapest	183,9	47,0	58,4	106 066
Agglomerációs gyűrű települései	115,9	29,7	26,4	147 566
Pest megye többi települése	91,1	23,3	15,2	201 557
<i>Összesen</i>	<i>390,9</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>131 569</i>

1. ábra
A Közép-magyarországi régió területegységeinek
forráslekötése



vüli települései jutottak a legnagyobb összegű támogatáshoz (52,6%), amelyben valószínűleg a területi kiegyenlítési szándék is érvényre jutott. A közösségi közlekedés háttérbe szorulásával és az útfelújítások előtérbe kerülésével a budapesti fejlesztések aránya is csökkent, amit a Közlekedés Operatív Program százmilliárdos projektjei ellensúlyozhatnak.

A legalacsonyabb keretösszegű – a turizmust és a környezetvédelmet is magában foglaló – vonzerő-fejlesztés (3. prioritás, 56,8 Mrd Ft) esetében egyfajta egyensúly jöhetett volna létre azzal, hogy a három területi egység egyenlő arányban részesedik a forrásokból. A megítélt támogatások tekintetében azonban enyhe fővárosi túlsúly alakult ki (40%), vélhetően a turisztikai vonzerők budapesti koncentrációja miatt.

A humáninfrastruktúra-fejlesztés (4. prioritás, 100,5 Mrd Ft) tekintetében volt a legnagyobb arányú (36,5%) érdeklődés az agglomerációs gyűrű települései részéről, ami az óvodai és bölcsődei pályázati keretek többszörös túligénylésének köszönhető. A támogatási döntéshozatal során azonban fővárosi túlsúly alakult ki (60%) a felsőoktatási és az egészségügyi projektek kiemelt támogatása következtében.

A településfejlesztés (5. prioritás, 68,5 Mrd Ft) tekintetében az intézményrendszer törekedett a megye és a főváros közötti egyenlő forrásmegosztás kialakítására, azonban ezt a szociális városrehabilitációs pályázatok kismértékben módosították a főváros javára (51,4%). Az egy főre jutó megítélt támogatás azonban az agglomerációs gyűrű településein a legmagasabb (21 425 Ft/fő). A képet árnyalja, hogy a vidékfejlesztési források, melyek a megye agglomeráción kívüli településeinek

támogatási összegét növelnék, ebben az összehasonlításban nem jelennek meg.

Összességében elmondható, hogy az agglomeráció térsége sikeres volt a KMOP forrásainak lekötésében, hiszen a lehívható keret 76,7%-a ennek a térségnek a fejlesztését szolgálta, és azoknál a kiírásoknál, ahol kevésbé érvényesült a területi preferencia, ott a források 90%-át az agglomerációban működő projektgazdák kötötték le.

JEGYZETEK

SCHUCHMANN PÉTER

ügyvezető igazgató

Pestterv Kft.

A budapesti agglomeráció területi és települési tervezésének aktuális kérdései

A Budapesti Agglomeráció Területrendezési Tervéről szóló (2011-ben módosított) 2005 évi LXIV. (BATrT) törvény – az országos és nagytárségi érdekek közvetítésével és érvényesítésével – határozott keretet és irányt szab a térség települési fejlesztésének és rendezésének. A térségben érintett települések számára – 2014-ig – kiemelt feladat e törvény szabályozásának érvényesítése a helyi településrendezési tervekben, amelynek során nemcsak a térségi szerkezeti tervben meghatározott területfelhasználás és a műszaki infrastruktúrahálózat érvényesítése a feladat, de a korábbi agglomerációs törvényhez képest jelentősen megnövekedett számú és kiterjedésű övezeti lehatárolások és szabályozások következtetéses figyelembevétele is.

Bár a hatályos BATrT törvény a fenntarthatósági követelmények érvényesítésével némileg szűkíti a települési térségek – a beépítésre szánt területek – további bővítésének lehetőségét, a „területcsere” biztosításával megteremti a területfelhasználás valós fejlesztési célokkal való összehangolásának lehetőségét a korábbi tervekben esetenként megalapozatlanul

kijelölt területek visszaminősítésével és a valós fejlesztési igényt szolgáló új területek kijelölésének lehetőségével.

Bár a BATrT törvény módosítását sajnos nem előzte meg a térség fejlesztési dokumentumainak – a fejlesztés differenciált célrendszerének a települési fejlesztési célokkal összehangolt – átfogó felülvizsgálata, a módosított törvény több olyan szabályt is tartalmaz, amely az új beépítésre szánt területek kijelölését fejlesztési feltételek teljesüléséhez köti. A területrendezési hatósági eljárások körének jelentős kiterjesztésével pedig a törvény további lehetőséget ad a települések számára fejlesztési célkitűzéseik megvalósításához.

A települési szintű tervezés másik kiemelt feladata a korábbi időszakban elfogadott integrált városfejlesztési stratégiák és az ezeket megalapozó hosszú távú városfejlesztési koncepciók felülvizsgálata és módosítása. A 2007–2013 közötti fejlesztések előkészítése érdekében készített fejlesztési dokumentumok jelentős része kevésbé volt megalapozó, sokkal inkább a városok által kiválasztott – reálisan pályázható – célok és projektek szükségességének igazolására szolgáló dokumentum. Kiemelkedő jelentősége van ezért annak, hogy a 2014–2020 közötti fejlesztési időszakra a települések felkészüljenek és – a megváltozott adottságok és fejlesztési keretek figyelembevételével – újragondolják stratégiai céljaikat, fejlesztési prioritásaikat. Ez biztosíthatja a következő időszakban az összességében szűkülő források hatékonyabb felhasználásának lehetőségét.

E tervező munkában kiemelkedő jelentősége van annak, hogy a térségre szóló hosszú és közép távú fejlesztési dokumentumok – az Országos Területfejlesztési Koncepció megújításával párhuzamosan és abba beépülő módon – a térségi és a települési sajátosságok és érdekek maximális figyelembevételével újragondolásra kerüljenek. Ennek érdekében sürgető a területfejlesztésről szóló törvény módosításával megszűnt Budapesti Agglomerációs Fejlesztési Tanács funkciójának pótlása az önkéntes együttműködési (és együtt tervezési) társulási formákban lévő lehetőségek kihasználásával. Ilyen együttműködésekre van szükség a Főváros és Pest megye önkormányzatai között (a törvény által meghatározott keretek között a Regionális Területfejlesztési Konzultációs Fórum megalakításával és valós tartalommal való kitöltésével) a különböző önkormányzati társulások – a Budapest Külső Kerületek Önkormányzati Szövetsége és a 2011-ben alakult Fővárosi Agglomeráció

Önkormányzati Társulás – közötti szektoronkénti mikrotérési együttműködések és tervkoordinációk megteremtéséhez.

A térség egésze érdekelt abban, hogy a budapesti várostérség (mint egy, az agglomerációnál jóval nagyobb kiterjedésű fejlesztési térség) országos jelentőségéhez és súlyához méltó szerepet kapjon az országos és térségi fejlesztési célok között. Ehhez a térség meghatározása, lehatárolása és összehangolt stratégiai tervezésének megteremtése szükséges az EU Duna Stratégiája mentén formálódó nagyobb térségi együttműködési formák részeként.

JEGYZETEK

DR. TARNAI RICHÁRD

kormány megbízott

a Pest Megyei Kormányhivatal vezetője

Változó agglomerációs szerepkör Pest megyében

Míg az elmúlt tíz évben az ország csaknem valamennyi megyéjében csökkent a lakónépesség, ezzel szemben a Közép-magyarországi régióban folytatódott a népességgkoncentráció, Pest megye lakossága 12,7%-kal nőtt. A tavalyi népszámlálás előzetes adatai szerint Pest megyében az ország lakosságának 12,3%-a él, 1 223 000 ember, ebből 801 ezren élnek városokban, 422 ezren községekben.

A növekvő népesség növekvő feladatokat ró a közigazgatásra is. Egyre többen igyekeznek elintézni az államigazgatással kapcsolatos ügyeket lehetőség szerint minél hatékonyabban és a lehető legrövidebb idő alatt. A korábbi, évtizedek óta változatlan közigazgatási rendszer ennek a nagyon is jogos igénynek nem felelt meg.

2010-ben egy bürokratikus, széttagolt és átláthatatlan közigazgatási rendszert örökölt meg a kormány. Pest megyében tizennégy különböző szakigazgatási szerv működött, egymástól teljesen függetlenül, ezek meglehetősen távoli felügyeletét minisztériumok alá rendelt, ugyancsak különálló és önálló hivatalok látták el. Nem csoda, hogy az állampolgárok úgy érezhették,

az egyik hatóság nem tudja, mit tesz a másik, és ügyeik intézése során hivatalról hivatalra kellett járniuk. Ezen a gyakorlaton kíván változtatni az egyablakos ügyintézés bevezetése, melyre egyre több ügykör esetében már jelenleg is lehetőség van az ún. kormányablakokban.

Az ügyfélközpontú és szolgáltató közigazgatás, azaz a „jó állam” megvalósításának első lépéseként 2011. január elsején létrejöttek a kormányhivatalok. Ezek az addig alkotmányosértő módon, regionális szinten működő államigazgatási hivatalokból alakultak ki, megyénként integrálva a területükön működő szakigazgatási szerveket. Minden megyében és a fővárosban is egységes irányítás alá kerültek a korábban egymástól függetlenül működő szervek, azok szakhatósági és szakminisztériumi felügyeletének megtartása mellett.

A jövőben a legkisebb területi államigazgatási szint, amely a kormányhivatal részét képezi és a legközelebb helyezkedik el az állampolgárokhoz, a járás lesz. A járási rendszer kialakítására egy kutatóintézeti szakmai tanulmány készült, amely a járások történelmi előzményeit, s az európai gyakorlatot is vizsgálta. Ennek alapján, részletes szakmai és politikai előkészítés után került kidolgozásra és benyújtásra a törvényjavaslat, mely a közigazgatási reform egyik legfontosabb állomását jelenti.

A járási hivatalok olyan államigazgatási feladatokat vesznek át a jegyzőktől, melyeket az elmúlt húsz évben az állam kényelmi szempontok miatt telepített a jegyzőkhöz. Nem önkormányzati feladatokról van szó, hiszen a kormány az államot szervezi és szeretné azt területi szinten is hatékonyabbá tenni. A tervek szerint 81 államigazgatási feladat marad a jegyzőnél (például helyi adózás, birtokvédelem, hagyatéki leltározás) és 80 kerül át a járási hivatalokhoz (például személyiadat- és lakcím-nyilvántartás, útlevél-igazgatás, gyámügy, gyermek- és ifjúságvédelem). A szabálysértési ügyeket már április 15-től átvette a kormányhivatal.

Amit eddig egy kistélepülés polgármesteri hivatalában el lehetett intézni, azokat ezután is lehet majd helyben kezdeményezni, az ügysegédeknel. Több településen működik majd kormányablak, ahol helyben lesznek elérhetőek a szakigazgatási szervek ügyfélszolgálatai. Ezen hivatalok szervezetébe kerülnek az okmányirodák és a járás területén működő szakigazgatási szervek ügyfélszolgálati kirendeltségei is, mint például a földhivatal.

A 2013. január elsejétől felálló járási hivatalokban az önkormányzatoknál dolgozó köztisztviselők

kormánytisztviselőként fogják ellátni a feladatukat, valamint a feladatvégzéshez szükséges ingó és ingatlan vagyontárgyak is átkerülnek. Így tehát sem beruházás, sem a bürokrácia méretének növelése nem szükséges az új rendszer kialakításához.

A cél egy olyan modern járási rendszer kialakítása, amely hozzájárul a mai közigazgatásnál hatékonyabban és az állampolgárok számára kényelmesebben működő rendszer létrejöttéhez, az egyablakos ügyintézés biztosításával. Lehetővé válik, hogy hatósági ügyeink intézésekor csupán egy helyet, a kormányablakot keressük fel és helyettünk az ügyirataink fognak a hivatalok között vándorolni. Ráadásul megszűnik a lakóhelyhez való kötöttség is, ügyeinket ugyanis az ország bármelyik kormányablakában intézhetjük. Ez a rendszer országosan 2013 végéig épül ki.

JEGYZETEK

PONGRÁCZ KATALIN

megbízott főosztályvezető

Főpolgármesteri Hivatal

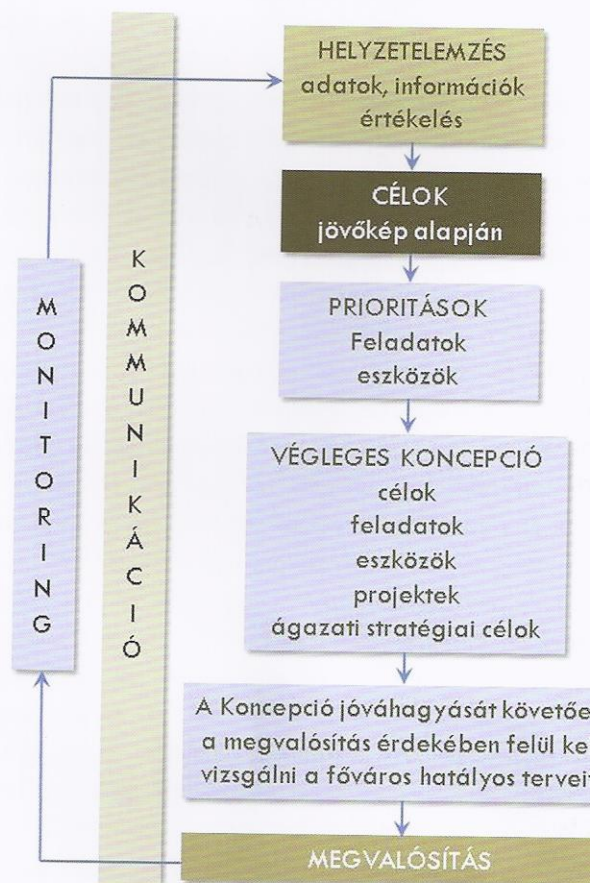
A fővárosi városfejlesztési koncepció újragondolásának folyamata és az agglomerációt érintő irányai

A városfejlesztési koncepció célja az adottságokra, értékekre építve meghatározni a város jövőképét, a lakosság érdekeinek legjobban megfelelő megoldást adni a legfontosabb társadalmi, gazdasági, intézményi és környezeti problémák megoldásához, megmutatni az alkalmazkodás lehetőségét a hazai és nemzetközi fejlődési trendekhez. Budapest jelenleg két hatályos városfejlesztési dokumentummal rendelkezik: hosszú távú fejlesztési dokumentuma Budapest Városfejlesztési Koncepciója (2003), középtávú fejlesztéspolitikai dokumentuma pedig Budapest Főváros Integrált Városfejlesztési Stratégiája (2008). Az elmúlt évek jelentős gazdasági és társadalmi változásainak következtében a korábban megfogalmazott igények nagyrészt elavultak. Ezért a városvezetés döntésének értelmében készül a következő 15 évre szóló fejlesztési stratégia, Budapest Új Városfejlesztési Koncepciója (1. ábra). A terv készítésének első fázisában, adat- és információgyűjtéssel átfogó képet kaptunk a város fizikai környezetéről, gazdasági és társadalmi viszonyairól. Ezzel párhuzamosan folyamatosan zajlik a civil társadalom tervezésbe történő bevonása.

A helyzetelemzés a várostérségre vonatkozóan i-
letes adatokat tartalmaz, mivel az adatgyűjtés
az agglomerációs települések polgármestereit,
tészeit felkértük, hogy fejlesztési elképzelése
terveikkel járuljanak hozzá a koncepcióhoz. Az
biek alapján a városfejlesztés céljainak meghatá-
történik a második fázisban, amikor a várospe-
kijelöli legfontosabb fejlesztési célkitűzéseit, a
fejlődésének legfontosabb irányait. A célok el-
hez szükséges eszközök meghatározása a harm-
fázis. Negyedik lépés a stratégiai célokból köve-
feladatok ágazati szinten történő kibontása az
igények és finanszírozási szükségletek függvény-
Minden fázisban kiemelt jelentőségű a szakér-
döntéshozók és az érintettek párbeszéde.

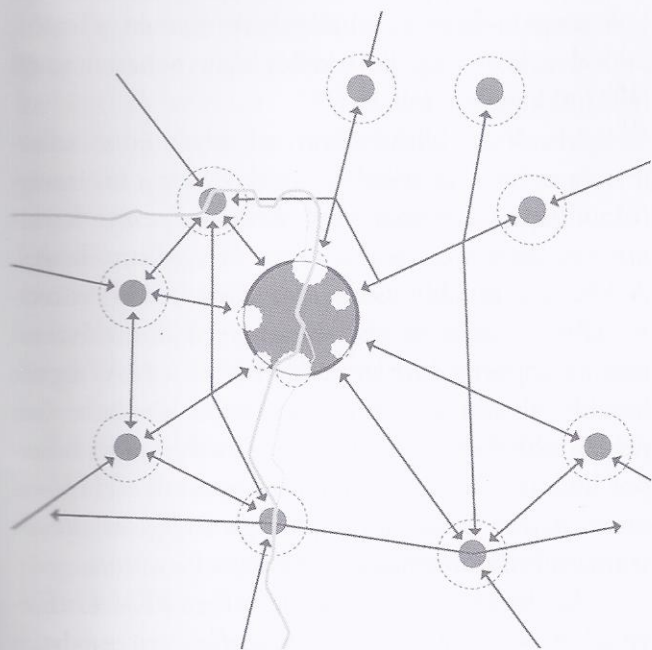
A közigazgatási határokon átnyúló, váro-
gekre kiterjedő stratégiai együtt tervezés gyakorla-
hiányában a meglévő kapcsolatok spontán alaku-
A térség településeinek együttműködési ren-
rét az egyes települések sajátosságaira, lehetőse-
építve kell kialakítani. Ennek feltétele a közös
zók megtalálása, folyamatos párbeszéd fennta-

1. A koncepció készítésének folya-



2. ábra

A budapesti metropolisztérség sematikus szerkezete



Forrás: Budapest Region Draft Structure Plan
(Budapest Főváros Önkormányzatának megbízásából:
Roeleveld-Sikkés Architects, Studio Metropolitana)

a jogi-igazgatási keretek megteremtése, az ösztönző rendszerek kiépítése. Így a települések együttes erővel eredményeket érhetnek el olyan regionális jelentőségű beavatkozások terén, amelyekben külön-külön esélytelenek lennének. Az együttműködést megnehezíti, hogy a „funkcionális nagyvárosi térség” definíciója és lehatárolása hiányzik a magyar területi tervezési szótárból. A lehatárolás nem egyszerű feladat, mivel egy funkcionális metropolisztérség (2. ábra) határai térben, időben és az együttműködési területek függvényében eltérőek lehetnek. Az információs technológia ugrásszerű fejlődésével ma már inkább az információáramlásról, a tapasztalatok megosztásáról szól a települések közötti együttműködés. Ugyanakkor a policentrikus térszerkezet kialakításához és a hatékony, közvetlen kapcsolathoz a közlekedési hálózatok és a kapcsolódó alrendszerek fejlesztése is szükséges. Az elérhetőség javítása a térszerkezet kiegyenlítetttségéhez, a többközpontúság kialakításához járul hozzá, csökkentve a központi város dominanciáját. Mivel az alközpontok környékén is fejlődnek a központszerephez köthető funkciók (vállalkozások, munkahelyek, intézmények), az alközpontok egymással és a mag-településsel is kölcsönös kapcsolatot ápolva megerősödnek. Egy többközpontú régióban a hálózat tagjai

közös érdekeken alapuló fejlesztési stratégia mentén valósítják meg a térség környezeti és gazdasági egyensúlyát. A településhálózatok összehangolt fejlesztéséhez azonban szoros önkormányzati szintű együttműködés és országos szintű politikai akarat is szükséges. A policentrikus fejlődés akkor a leghatékonyabb, ha a szereplők hosszú távú előnyök érdekében le tudnak mondani bizonyos rövid távú nyereségekről. Ez a szemlélet hosszú távú együtt gondolkodást igényel. A főváros és térsége sokoldalú lehetőségekkel bíró terület, a város és közvetlen térsége között létrejött és folyamatosan bővülő funkcionális kapcsolatrendszer és az együttműködések intézményes kereteit azonban még ki kell dolgozni. A Városfejlesztési Konceptió agglomerációra vonatkozó fő célja tehát: partnerség, együttműködés, együtt tervezés és koordinált fejlesztés kialakítása a várostérségben.

JEGYZETEK

VITÉZY DÁVID

vezérigazgató

Budapesti Közlekedési Központ

Közlekedésfejlesztés a budapesti agglomerációban

A Budapesti Közlekedési Központot (a továbbiakban BKK) 2010 őszén azzal a céllal hozta létre a Fővárosi Önkormányzat, hogy a főváros korábbi széttagolt közlekedési intézményrendszerét felváltsa egy központosított, egységes közlekedésirányítási rendszer. Az új, a londoni Transport for London mintájára létrehozott integrált közlekedésszervező a közlekedés valamennyi ágát összefogva végzi professzionális és felelős módon a tervezési, üzemeltetési, beruházási és ellenőrzési feladatokat.

Ugyan a BKK-nak alapvetően Budapest közigazgatási határán belül van csak kompetenciája, mégis fontos, hogy regionális szemléletben, a régió többi szereplőjével együtt keresse a megoldásokat a közlekedési kihívásokra. Erre azért van szükség, mert az elmúlt 20 év során a fővárosból az agglomerációba kiköltöző mintegy 300 000 ember Budapestre történő napi utazásai jelentősen megnövelték a főváros és agglomerációja közti ingázó forgalmat. Napjainkban a legnagyobb torlódások már nem a belvárosban tapasztalhatók, hanem a város határán, reggeli csúcsforgalomban szinte minden bevezető

útvonalon. A városhatárt átlépők 64%-a választja a személygépkocsit és csak 36%-a a közösségi közlekedést. A személygépkocsival érkezők száma és aránya különösen a bevezető autópályák mentén jelentős, amivel a közösségi közlekedés csak nehezen tudja felvenni a versenyt.

Mindezen kihívásokra csak oly módon adható válasz, ha a közlekedési intézkedések a fővárosorán túlnyúlnak az agglomeráció területére, ezért fontos a régió többi szereplőjével történő együttműködés. A BKK, a korábbi Budapesti Közlekedési Szövetség (BKSZ) szerepét részben átvéve, külön elővárosi munkacsoportot hoz létre. A BKV és a MÁV egyik korábbi sikeres együttműködésének köszönhetően például 2008-ban az Újpesti vasúti híd több hónapos lezárása során az esztergomi vonatok a HÉV-vel közös pályán jutottak el a Margit hídig, az utasok számára kedvező eljutási lehetőséget biztosítva.

Az elővárosi közlekedést jelenleg a BKV 4 HÉV-vonal, 37 nappali és 8 éjszakai autóbuszviszonylat, a MÁV-START 11 elővárosi vonal, a Volánbusz pedig 27 bevezető útvonal kiszolgálásával biztosítja. Az elmúlt évek agglomerációs fejlesztései közt említhető meg az éjszakai autóbuszközlekedés újjászervezése, Gyálon a BKV autóbuszos kiszolgálásának fejlesztése, a HÉV-vonalakon a folyamatosan zajló pályafelújítások, a vonalszámozás bevezetése és néhány településen P+R- és B+R-parkolók telepítése. A már ütemes rend szerint működő vasútvonalakon megjelentek és elterjedtek a korszerű motorvonatok, állomási és vonali felújítások történtek, valamint itt is épültek P+R- és B+R-parkolók. A regionális autóbuszközlekedésben az új járművek megjelenése mellett elsősorban az utastájékoztató fejlődött a vonalszámozás bevezetésével és új típusú vonalhálózati térképek megjelenésével. Valamennyi ágazatot érintő fejlesztés volt a 2009-től bevezetett Budapest-bérlet, mely a fővároson belül a BKV mellett a MÁV-START és a Volánbusz járataira is érvényes. A felsorolt fejlesztések a közeljövőben tovább folytatódnak.

A BKK több, nagyobb szabású infrastruktúra-fejlesztési projekt előkészítését is megkezdte, melyek jelentős hatással lesznek az agglomeráció közlekedésére is. Ezek közül az egyik a kettős metró és a H8–H9 (Gödöllői és Csömöri HÉV) vonalak összekötésének vizsgálata. A jelenleg mindkét vonal végpontjaként szolgáló Örs vezér téri átszállási kényszer nem kedvez az utasoknak sem eljutási idő, sem utazási komfort tekintetében. A BKK célja egy olyan átjárható rendszer létrehozása, melyben a HÉV-ek

kel érkező utasok átszállás nélkül, ugyanazzal a szerelvénnnyel folytathatják útjukat a belváros felé a mai kettős metró vonalán.

Egy másik fontos feladat az észak–déli regionális gyorsvasút projekt. Ennek keretében összekötésre kerülne az északi (H5) és déli (H6, H7) HÉV-vonalak egy belvárosi mélyvezetésű szakasz segítségével. Az így létrejövő, ötös metrónak is nevezett új vonalszakasz nemcsak a városon belül nyújtana új kapcsolatokat, de lehetővé tenné az érintett agglomeráció és a külső kerületek lakosai számára a közvetlen belvárosi eljutást, illetve a város számos pontjának elérését gyorsabban, kevesebb átszállással. Első ütemben a déli vonalcsoport Astoriáig történő bevezetésének vizsgálata történik meg különböző vonalvezetési alternatívák mérlegelésével.

Jelenleg mindkét fejlesztés előkészítése, uniós támogatások megszerzéséhez szükséges dokumentumainak elkészítése folyik. A megfelelő előkészítés biztosítja, hogy az Unió következő, 2014-től kezdődő pénzügyi ciklusában a Főváros azonnal pályázni tudjon uniós forrásokra a projektek megvalósulása érdekében.

Bízunk benne, hogy az ismerttetett fejlesztések révén javulni fog az agglomerációból a fővárosba eljutni kívánók helyzete.

JEGYZETEK

KOSZORÚ LAJOS

ügyvezető

Város-Teampannon Kft.

Tervtől a megvalósulásig – Budapest Liszt Ferenc Repülőtér rendezése

A Fővárosi Önkormányzat és a Budapesti Agglomerációs Fejlesztési Tanács összefogásával 2008-ban indult el az a közös munka, mely abból a felismerésből fakadt, hogy a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér és térsége – a Ferihegy-térség – a nemzetgazdaság, Budapest metropolisztérség versenyképessége és a térségben élők életminősége számára egyaránt páratlan lehetőségeket rejt, melyek feltáratlanok és sok elemükben kihasználhatatlanok a mai feltételek mellett.

A forráshiány, a választások és a fővárosi önkormányzat főpolgármesteri hivatalának újjászervezése átmenetileg megakasztották a munkát, ám 2011-ben megindult a továbbtervezés. Az

újonnan felállt Városépítési Főosztály – a tanulmányterv I. ütemének eredményei alapján – a továbblévő irányát egy olyan térségfejlesztési program megvalósításában látta, mely kormányzati szinten esélyt nyújt a kiemelt térségi program státusz elnyerésére.

Bécs(–Pozsony)–Kijev–Róma–Isztambul alkotta négyszögben a budapesti az egyetlen európai metropolisztérség, amely is jelentős utasforgalommal (2010-ben 8,5 millió utas) és növekedési potenciállal (2015-ig > 10 millió utas) rendelkező repülőtér. Bár a jelenlegi események (MALÉV csődbe menete, 330%-os adóemelés) a repülőtér évek óta tartó folyamatos fejlődését megakaszthatják, ám egy ilyen program a továbblévő fontos eszköze is lehet.

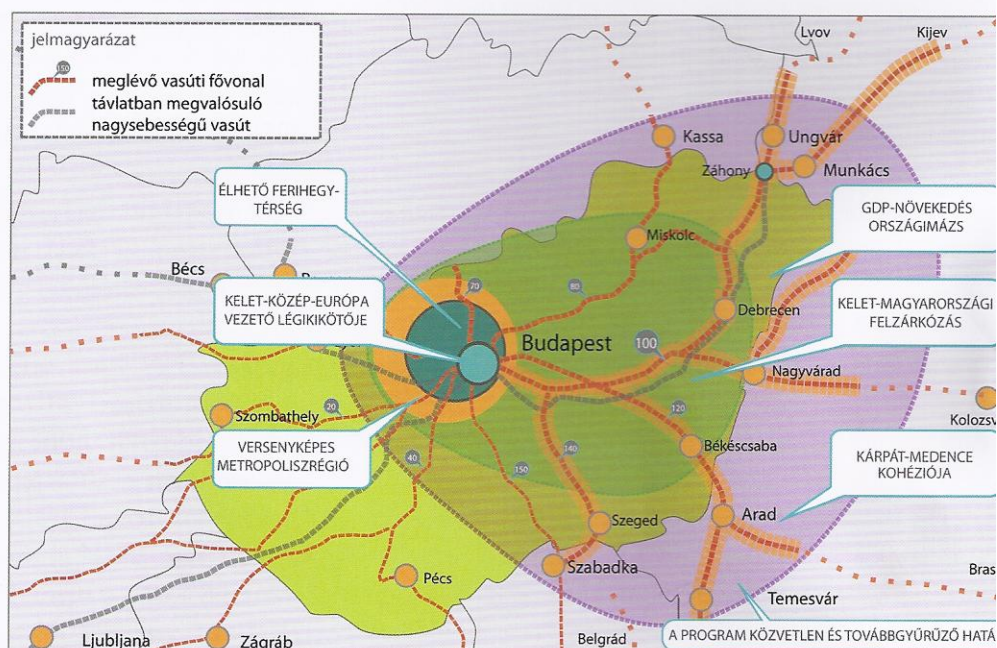
A Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér és térsége fejlesztésének egyik célja, hogy megerősödjön a repülőtér Kárpát-medencében betöltött közlekedési, logisztikai vezető pozíciója, térsége pedig a budapesti agglomeráció versenyképessége javításának és a keleti országrész felzárkóztatásának egyik motorjává váljon.

A 2011-ben kidolgozott program stratégiai céljai az alábbiak:

1. Radikálisan javuljon a repülőtér makroregionális – Kárpát-medencén belüli –, valamint a metropolisztérségen belüli elérhetősége, mind kapacitások tekintetében, mind pedig minőségi értelemben. (1. ábra)

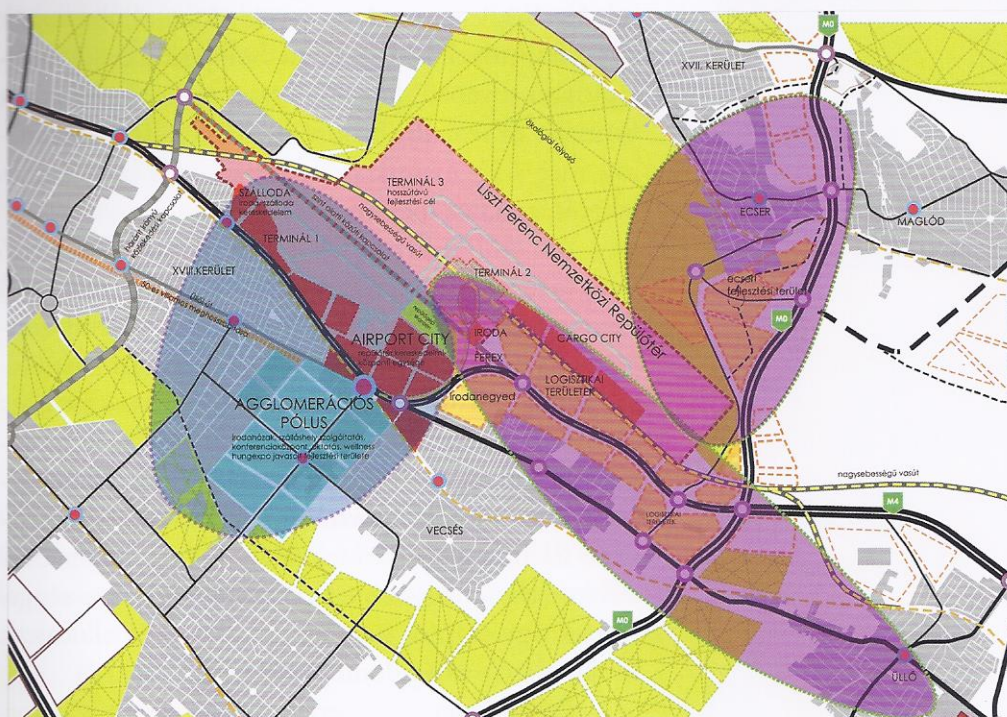
1. ábra

A Ferihegy-térség kárpát-medencei szerepe



2. ábra

A Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér mint pólustérség



2. A repülőtér és közvetlen környezetében *sokfunkciós nagyvárosi térség, erőteljes gazdasági pólus* alakuljon ki, benne az Airport City Programmal. A pólus az erőteljes vonzó hatásával a metropolisz keleti kapujaként működjön.
3. A budapesti agglomeráció délkeleti szektorában *a repülőtér térségi beágyazódását eredményező, összehangolt, funkciógazdagító, minőségi urbanizáció* váltsa fel a spontán szuburbanizációs korszakot.

E célokkal összefüggésben az *európai szintű földi kiszolgálás feltételeinek megerősítését* a tágabb térség területfejlesztési, szerkezetalkotási, ingatlanpiaci szempontjaival és a hosszabb távú országos szempontokkal összehangoltan szükséges megvalósítani. Nemzetgazdasági érdek, hogy az új és megújuló kapcsolatok – a főváros és az ország nagyvárosai mellett – *a határon túli nagyvárosok felől is biztosítsák a budapesti repülőtér gyors elérhetőségét*. A repülőtér szabályozási terve tartalmazza az ehhez szükséges kötőtpályás és közúti nyomvonal-változatokat, a Budapest Airport folyamatban lévő fejlesztései e kapcsolatok megvalósításának a lehetőségét biztosítják.

A Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér Kárpát-medencében betöltött szerepének megerősítése érdekében tehát szükséges és indokolt, hogy az ebből a szempontból kiemelkedően kedvező kötött pályás és

közúti nyomvonal-változatok ismételten napirendre kerüljenek. Szükséges továbbvizsgálni az M4 bevezető szakasz nyomvonalának, a repülőtér vasúti kiszolgálásának és a külső keleti körútnak a kérdését is.

A közúti és kötött pályás elemek egyetlen integrált rendszerként, egymásra kifejített hatásukban (is) vizsgálandók, mind a szükséges kapacitások, mind a komplex területfejlesztési és egyéb hatások, mind pedig a megvalósítási költségek tekintetében, vizsgálva a két hálózat időbeli ütemezésének eltéréseiből származó következményeket is.

A repülőtér optimális kiszolgálása mellett határon túlnyúló kapcsolatokkal és szerepekkel

bíró agglomerációs pólus kialakulása körvonalázódik a térségben, amely – miközben a 130–150 ezer lakosú, nagy munkahely-sűrűségű térség jelenleg abszolút hiányzó intézményi és ellátó központjává válik – nemzetközi szerepeket is kifejleszthet erre alkalmas adottságaira alapozva. *A Ferihegy-térségi pólus (2. ábra) ideális helyszín lehet az új, a jelenlegi Hungexpo-területről kiköltöztetni tervezett vásárváros, konferenciaközpontok, illetve cargo-, logisztikai, és különféle speciális munkahelyi fejlesztések számára.*

JEGYZETEK

PÁPAI MIHÁLY

elnök

Fővárosi Agglomeráció Önkormányzati Társulás

Nagyváros és agglomerációs övezetének együttélési lehetőségei

Előadásunk nagyváros és agglomerációs térségének együttélési lehetőségeit boncolgatja, három tematikai egységre bontva. Elsőként európai agglomerációs példákat hozunk, majd röviden a magyar úttal foglalkozunk. A harmadik részben célunk a Fővárosi Agglomeráció Önkormányzati Társulás (FAÖT) működésének ismertetése és annak bemutatása, hogy mi hogyan csináljuk, hogyan képzeljük el az agglomerációs települések együttműködését.

Három példánk a Párizs környékén lévő agglomerációs társulás, a Poznańi Agglomerációs Tanács, valamint a Genf Déli Kaputérsege Társulás.

A példák alapján lehetőség nyílik néhány óvatos következtetés megfogalmazására. Egyértelmű, hogy ezek az agglomerációs együttműködések két végpont között ingadoznak. Vannak egyrészt nagyon laza szövetségek, melyek egy meghatározott céllal jönnek létre, egy projektszervezethez hasonlóan. Léteznek azonban nagyon szoros együttműködések is, ahol a döntéshozó testületbe a tagok lakosságszámuk arányában delegálnak képviselőket. Ezek esetében az együttműködés a legtöbb

területen szigorú összehangoltságban működik. A két véglet között találhatók azok a szövetségek, ahol az ésszerűség által diktált együttműködések alakultak ki elsődlegesen olyan területeken, ahol a tagok együttes erővel könnyebben boldogulnak. Megálapítható továbbá, hogy az egyes együttműködési formáját és szabályait mindig a társulások határozzák meg saját maguk számára, a közös célokhoz és lehetőségeikhez mérten.

Az utóbbi évtizedek során a modernizálódó nagyvárosok – így Budapest is – szinte ugyanolyan demográfiai problémákkal kellett, hogy szembesüljenek. A városkörnyékek, az agglomerációs települések a nagyvárosok közelségéből adódóan ugyanígy számos terhet kell, hogy viseljenek, elég csak az infrastruktúrából adódó közlekedési igények jelentette nehézségekre gondolni. Az azonos kihívásokkal szembe néző települések korán felismerték, hogy egymással szövetségben nagyobb érdekérvényesítő képességgel bírnak, így számos nagyváros környékén alakultak ki társulások az agglomerációs településekből.

Ez Budapest esetében sem volt másképp, a közigazgatási törvény 89/1997. számú rendeletében az agglomerációs övezetet 78 Pest megyei településben határozták meg. Az agglomeráció jogi lehatárolása ugyanakkor eltér a főváros és a környező települések közötti tényleges munkamegosztás alapján megállapítható „együtt dolgozó” területtől.

Az agglomerációs együttműködés munkaszervezete a budapesti agglomeráció esetében a 2005-ben újjáalakított Budapesti Agglomerációs Fejlesztési Tanács (BAFT) volt, amely több, mint 80 településből fogott össze, és amelynek deklarált célja a főváros és a környéki települések fejlesztési elképzeléseinek egyeztetése, valamint az országos és regionális koncepciókkal, programokkal történő összehangolása volt. Ezt a célt azonban nem tudta megvalósítani, és napjainkra meg is szűnt.

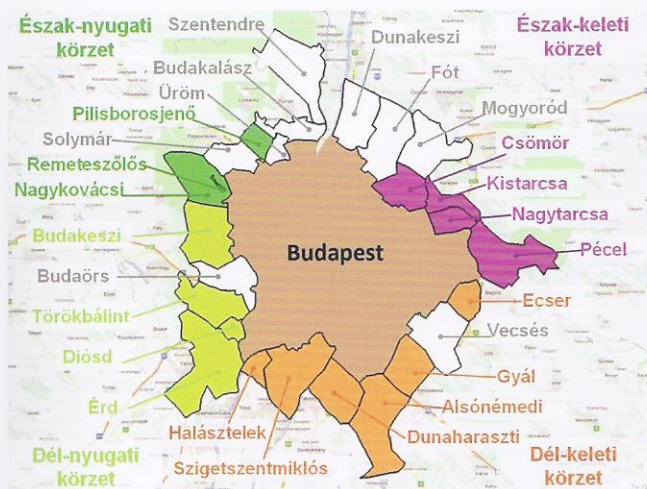
Mi, a Fővárosi Agglomeráció Önkormányzati Társulás tagjai úgy gondoljuk, hogy a fővároshoz közvetlenül kapcsolódó települések speciális, egyébként hasonló problémákkal küszködnek, ezért érdekeinek képviseletére, azok összehangolására hoztuk létre társulásunkat, melynek alapvető célja a érintett települések közös fellépése – bizonyos ügyekben Budapesttel együtt – az agglomerációs települések érdekében. A legfontosabb feladat a közös érdekérvényesítés, érdekvédelem, a közös gondolkodás és tapasztalatcsere a mindannyiunkat érintő problémákkal kapcsolatban.

A FAÖT 2011. június 15-én Gyálon alakult, 17, a fővároshoz közvetlenül kapcsolódó, azzal közvetlenül határos település részvételével (1. ábra). Cselekvési programunk kilenc olyan területet határoz meg, amelyekkel kapcsolatban feltétlenül fontosnak tartjuk az együttműködést:

- közösségi közlekedés;
- közúti közlekedés;
- vízgazdálkodás;
- közbiztonság;
- fővárossal való kapcsolattartás;
- gazdaságfejlesztés;
- környezet- és természetvédelem;
- pályázatok;
- kulturális, civil és sportkapcsolatok.

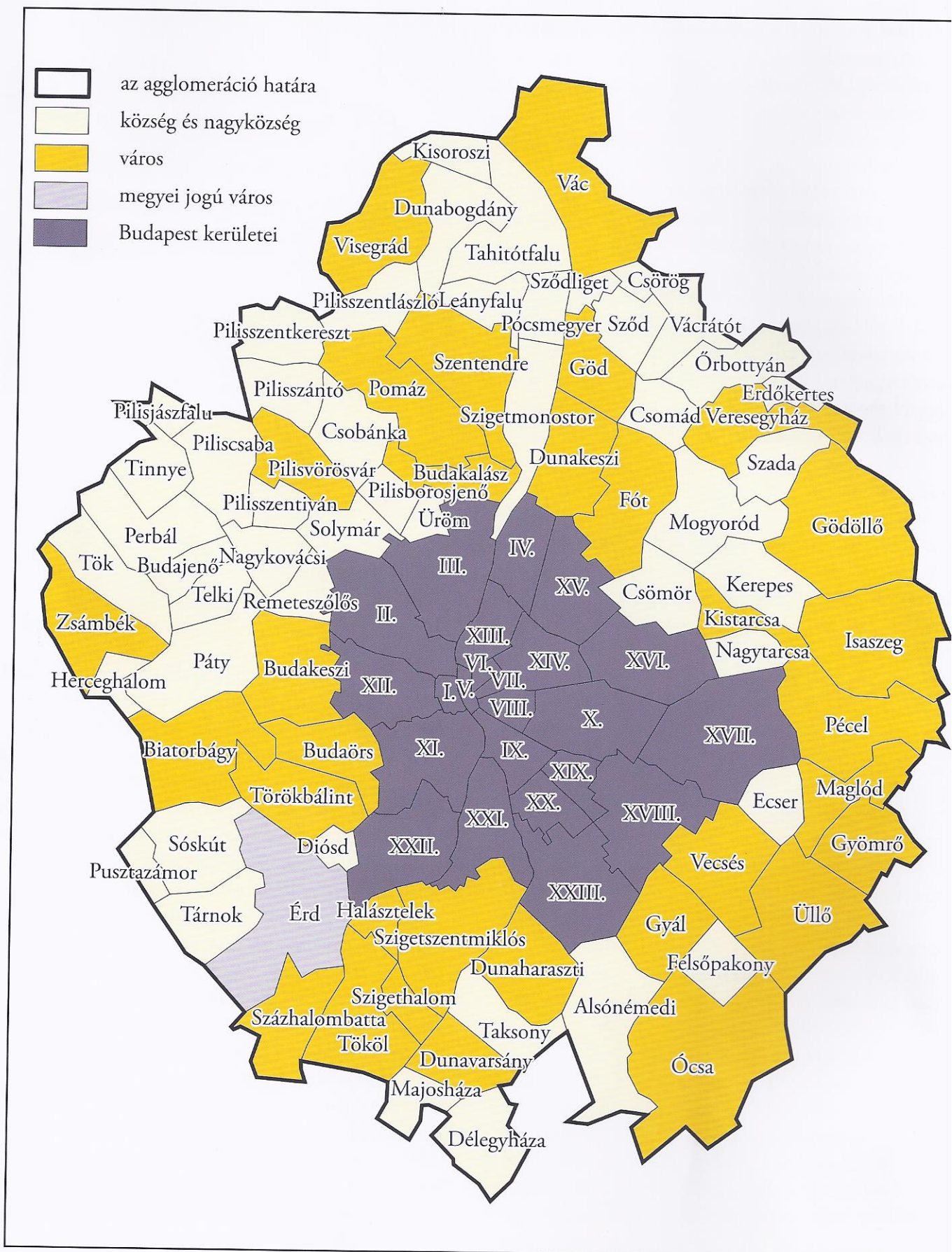
A FAÖT-öt alkotó 17 tagtelepülés célja tehát a közös alapokra helyezkedés, az, hogy a tagok ne elszigetelten, egymástól függetlenül harcoljanak érdekeikért, hanem a települések vezetői közös megoldási lehetőségekben gondolkodjanak.

*1. ábra
A FAÖT tagtelepülései*



JEGYZETEK

(Adatok forrása: 31/2011. KIM rendelet a területi számjelrendszerről)



A BUDAPESTI AGGLOMERÁCIÓ TELEPÜLÉSEINEK NÉPSSÉGSZÁM-VÁLTOZÁSA
(Adatok forrása: KEK KH)

