

V¹⁴₂₈

VECSÉS VÁROS

HOSSZÚTÁVÚ TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI KONCEPCIÓJA

2014-2028



II. kötet
FEJLESZTÉSI JAVASLATOK

JÓVÁHAGYVA VECSÉS VÁROS ÖNKORMÁNYZATÁNAK
KÉPVISELŐ-TESTÜLETE 45/2015. (III.24.) SZ. HATÁROZATÁVAL

2015. MÁRCIUS

VECSÉS VÁROS HOSSZÚTÁVÚ TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI KONCEPCIÓJA

(2014-2028)

II. kötet

FEJLESZTÉSI JAVASLATOK



Készítette:

Pro Balance Fejlesztési és Gazdasági Tanácsadó Kft.



Projektvezető és vezető elemző-tervező:

dr. Mesterházy Balázs (dr. jur., MA, fejlesztési szakértő)

Térképek:

Megyeri Zsófia (okleveles tájépítész mérnök)

2015. MÁRCIUS

Tartalom

II. kötet Fejlesztési javaslatok

	Bevezetés	4
II.1.	Összefoglaló helyzetelemzés	5
II.2.	Településrészek lehatárolása	18
2.1.	A városrészi lehatárolás keretei	19
2.2.	A tervezési városrészek	20
II.3.	Jövőkép	22
3.1.	A vecsési közösségi identitást meghatározó alakzatrendszer	22
3.2.	A város jövőképe	23
II.4.	Vecsés fejlesztésének horizontális elvei és átfogó céljai	26
4.1.	Belső alapelvek: a horizontális elvek rendszere	26
4.2.	Az Airport-kontextus: a Repülőtér-térség fejlesztési koncepciói	27
4.2.1.	<i>Repülőtér-specifikáció és a térség integrált fejlesztésének lehetséges modelljei</i>	
4.2.2.	<i>Vecsés és a repülőtér viszonyrendszere (stratégiai pontok)</i>	
4.3.	Az átfogó célok rendszere	32
II. 5.	A stratégiai célok rendszere	36
5.1.	Épített környezet fejlesztése az egyedi városarculat értékkelvű megőrzésével	38
5.2.	Zöld infrastrukturális fejlesztések	40
5.3.	Közlekedési rendszerek és közlekedési infrastruktúra fejlesztése <i>Integrált Térségi Közlekedésfejlesztési Program (ITKP)</i>	41
5.4.	Gazdasági-ipari területek dinamizálása - Gazdasági decentrumok kiépítése	47
5.5.	Üzleti célú szolgáltatóipar fejlesztése	52
5.6.	A gazdaság helyi rendszereinek fejlesztése	53
5.7.	Tudásgazdaság megtelepítése	56
5.8.	Humán közszolgáltatások integrált fejlesztése	57
5.9.	Befogadó és aktív társadalom	58
5.10.	Egészséges környezet és intelligens energiarendszerek	60
5.11.	Vállalkozó-gazdálkodó önkormányzat	62
5.12.	Szolgáltató és kezdeményező önkormányzat <i>Integrált Ügyfélkezelési Rendszer</i>	64
II.6.	Prioritások keretében alkalmazható eszközök (lehetséges beavatkozások, projektek)	67

Bevezetés

Jelen dokumentum a települési önkormányzatok településfejlesztési és településrendezési feladatait szabályozó **314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet a településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről** rendelkezéseinek megfelelően hosszú távon, 15 éves távlatot felölelő időintervallumban fogalmazza meg Vecsés város jövőképét és 2028-ig elérni kívánt céljait, térstruktúráját.

Vecsés város az alábbiakban ismertetett településfejlesztési eszköztár kidolgozásának munkáit és a város településrendezési eszközeinek aktualizálására irányuló munkákat párhuzamosan végzi, biztosítva ezzel az egyes fejlesztési és településrendezési eszközök illeszkedését és szinergiáját.

Jelen dokumentum mint Vecsés Város Hosszútávú Településfejlesztési Koncepciójának II., „Fejlesztési javaslatok” című munkakötete a város településrendezési eszköztárát kezelő és aktualizáló *Urbanitás Kft.-vel* közösen, 2014. május-szeptember között készített **I. kötet – „Helyzetfeltárás és Helyzetelemzés”** alapján készült. A stratégiai célrendszer alapstruktúrájának kidolgozására 2014 szeptemberében került sor.

Vecsés Város Önkormányzatának Képviselőtestülete **148/2014. (IX.30) határozatával** döntött arról, hogy a Vecsés Város Hosszútávú Településfejlesztési Koncepciójának I. kötetét jelentő „Helyzetfeltárás és Helyzetelemzés” című dokumentum megfelel a tervezés alapjának és az előzetesen a Képviselőtestület elé tárt, a fejlesztési irányokra vonatkozó javaslatokat elfogadja a 2014-2028 közötti időszak kidolgozandó fejlesztési irányaként.

Jelen dokumentumban mint a város **Hosszútávú Településfejlesztési Koncepciójának II. kötetében:**

- Összefoglalásra kerülnek a részletes helyzetfeltáró kötet legfontosabb elemei.
- Meghatározásra kerülnek a város fejlesztési szempontok szerint lehatárolt városrészei.
- Meghatározásra kerül a város jövőképe és 2028-ig szóló átfogó céljai.
- Kidolgozásra kerül az átfogó célok elérését szolgáló stratégiai és operatív célrendszer.
- Megjelölésre kerülnek a lehetséges eszközök a célok elérésére.

A dokumentum hosszú távú tervezési dokumentumként még valamennyi érdekelt szereplő (stakeholder) együttes erőfeszítéseinek lehetőségét vizsgálja.

A szűkebben vett, kizárólag **önkormányzati hatáskörben, középtávon** végrehajtandó fejlesztési elképzelések és fejlesztési akciók/akcióterületek meghatározása, a fejlesztések megvalósítási feltételeinek, intézményrendszerének bemutatása és a fejlesztési céloknak az egyes városrészekben történő konkrét megvalósítása a jelen dokumentum alapján 2015 őszi elkészítésre kerülő **Integrált Településfejlesztési Stratégia (ITS)** feladata.

A város településfejlesztési eszköztárának rendszere:

	<i>Dokumentum címe</i>	<i>Tervezési időtáv</i>	<i>Elkészülés időpontja</i>
1.	Középtávú Gazdaságfejlesztési Stratégia	2014-2020	2014. május
2.	Hosszútávú Településfejlesztési Koncepció (V14/28) I. kötet: Helyzetfeltárás és Helyzetelemzés	2014-2028	2014. szeptember
3.	Hosszútávú Településfejlesztési Koncepció (V14/28) II. kötet: Fejlesztési Javaslatok	2014-2028	2015. március
4.	Integrált Településfejlesztési Stratégia	2014-2020	2015. október

II.1. Összefoglaló helyzetelemzés

[Térségi és gazdaságföldrajzi szerepkör]

Vecsés város a Közép-Magyarországi régióban, Pest megyében, a Monori kistérségben helyezkedik el, 2013-tól a Vecsési járás központja. A budapesti agglomerációs térség egyik legjelentősebb települése, annak, a 80 településből álló agglomerációs övezetnek a tagja, amely térszerkezetileg a Budapesthez való viszony mentén határozódik meg és 33 városi rangú települést foglal magába. Pozícióját tekintve Vecsés a főváros és az agglomerációs zóna dél-keleti részének találkozási pontjaként is megközelíthető. Része a Liszt Ferenc Repülőtér térségét (a „Ferihegy-térséget”) alkotó 10 településnek, a repülőtér területének 30%-a Vecsés közigazgatási területén található.

Gazdaságstratégiaileg a Monori és a Gyáli kistérség, valamint a Ráckevei kistérség északi része **országos jelentőségű KAPU-térségi szerepre** ad lehetőséget, ám a terület gazdasági és társadalmi mutatóit, folyamatait áttekintve leginkább az tapasztalható, hogy a **kiemelt geostratégiai pozíció** nem jár együtt a gazdasági növekedéssel és társadalom átlagot meghaladó fejlődésével: a KAPU-szerep jelenleg, egyelőre nem működik.

A „Gateway”-pozíciónak megfelelően Vecsés területét – a főváros, a repülőtér, valamint a kistérség településeinek kontextusában – az Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Koncepció [OFTK] **országos jelentőségű, fejlesztésre kijelölt gazdasági zónának jelöli ki**, sőt a térség a megye és Budapest fejlesztési stratégiáiban is gazdasági pólustérségként van megjelölve. Ez a kitüntetett fejlesztéspolitikai pozíció – amellet, hogy jelentős méretű, akár országos jelentőségű fejlesztésekre ad lehetőséget – azzal a veszéllyel jár együtt, hogy a város többszörös fejlesztéspolitikai pozicionáltságából fakadóan (agglomerációs térség, a Ferihegy-térség része, országos jelentőségű, fejlesztésre kijelölt gazdasági zóna) sehol sem jelennek meg igazán a város fejlesztési érdekei, azok vagy nem képesek megfelelő erővel megmutatkozni, vagy felülírják őket az országos jelentőségű kontextusok.

Az agglomerációs települések esetében külön problémát jelentenek az egyes települések és a főváros adminisztratív viszonyában mutatkozó szerkezeti torzulások és nézőpontbeli-érdekeltségbeli különbségek, amelyek – elsősorban az egyes szereplők eltérő térségi és fejlesztéspolitikai súlya, az érdekérvényesítő képesség fokában mutatkozó eltérések miatt – **megnehezíthetik az összehangolt térség- és gazdaságfejlesztést**, a szinergia-hatások kiaknázását. Mindez legközvetlenebb módon a térség fejlesztésére irányuló stratégiai munkák asszimetriájában érhető tetten: az agglomeráció települései legtöbbször nem a becsatornázás, hanem a véleményezés fázisában válnak a Budapest-térség fejlesztését célzó tervezési munkák szereplőivé.

[Területhasználat és épített környezet]

Vecsés városszerkezetileg nem egyközpontú település, vagy talán még pontosabban: a város szerves, történelmileg évszázadokon át tartó kialakulása ellenére a város nem rendelkezik igazi, természetes városközponttal. És bár a Szent István tér – Piac tér átfogó fejlesztése következtében felismerhető **városközponti funkciót** kapott a terület, az egyes városrészek még ma is egymástól jól megkülönböztethető városrész-entitással bírva rendelkeznek saját alközpontokkal. A város területén négy ilyen markáns alközpont található:

- a Felső-telepen a Petőfi tér környezetében a Károly utcára is kiterjedően
- a Halmi-telepen a Halmy tér környékére koncentrálódva
- az Andrássy-telepen az Erzsébet tér környezetében
- a Faluban az Fő útnak az Ecseri út – Iskola utca közötti szakaszára koncentrálódva.

Mindemellett a központi városrészi szerep alapját az adminisztratív funkciók telepítettsége adja, nem pedig a sajátos, természetes és külön események nélkül is mutatkozó társadalmi mozgások, vagy lakossági jelenlét.

Az elmúlt évtized jelentős revitalizációs munkáinak és barnamezős beruházásainak köszönhetően a városban **felhagyott, leromlott állagú ipari, gazdasági területek**, vagy alulhasznosított barnamezős területek alig vannak, mára lényegében csak a Richter Gedeon Nyrt. Lőrinci út – Széchenyi u. keresztezésében lévő hatalmas kihasználatlan telephelye és a – szintén a Lőrinci utcában található – korábbi MAVAD-telep sorolhatóak ide. Ugyanígy megtörtént, vagy folyamatban van a korábbi kavicsbányák feltöltése, amely bár a kialakult „tájsebek” megszüntetését jelenti, a feltöltött területek újrafunkcionalizálása nagyrészt még várat magára.

Vecsés város lakóterületei jellemzően három típusra tagolódnak. A város északnyugati szélén *egy kisebb lakótelep* található, ami jellemzően kisvárosias karakterű, F+3 szintes lakótelepi jellegű épületekkel, mögötte garázssorral.

A város belterületének keleti szegletében a Fő út és a Jókai Mór utca mentén, illetve ezek környékén a *falusias beépítés* a jellemző. A telkek nagyobbak, hosszúkásak, a lakóházak mögött jellemzően nagyobb hátsó kertekkel vagy gazdasági épületekkel beépítve. Nagy számban itt találhatóak a vecsési savanyító savanyúságot előállító magánvállalkozások.

Vecsés egyéb lakóterületi részein a *kertvárosias, homogén beépítés* a jellemző. A telkek jellemzően nem túl nagyok, a beépítés földszintes, esetleg tetőtér-beépítéssel vagy egy emeletesek. Az elmúlt évtizedben megjelent a társasházak beépítés is, 4-6 lakással, vegyes területen ennél is magasabb lakásszámmal.

A város jelentős része tehát egyértelműen kertvárosias, vagy egyenesen falusias beépítettségű. Ez egészül ki a korántsem kisvárosias-falusias jelleget adó **országos jelentőségű gazdasági pozícióval** és a budapesti agglomerációs térség kikutatott elemeként az ehhez az agglomerációs funkcióhoz méltó, abból fakadó kiemelkedő közlekedésstratégiai adottságrendszerrel. Vecsés város esetében a megszokottnál élesebb tehát a **kontraszt a lakócélu területhasználattal** (lakócélu városi területhasználattal) és **a gazdasági aktivitásból fakadó területhasználattal, illetve a gazdasági funkciók jelenlétéből fakadó területhasználattal dinamikája között**. Ebből fakadóan több esetben keletkezhetnek konfliktushelyzetek, elsősorban a lakóterületeken vagy az ezekkel határos területeken alakulnak ki konfliktushelyzetek. Jellemző példa a lakótelkeken indított gazdasági célú kis- és családi vállalkozások, amelyek esetlegesen „kinövik” magukat és a lakótelek kereteit. És bár mára megindult a nagyobb üzemek kitelepülése a gazdasági területekre, ez a folyamat egyrésztől még korántsem teljes, másrésztől a lakófunkciók megzavarásához kisebb méretű gazdasági aktivitás is elégséges lehet.

A lakótelkeken indított vállalkozási tevékenységek növekedésének következménye az is, hogy a lakótelkeket a megengedettnél nagyobb arányban engedély nélkül beépítik és részben vagy egészben felszámolják a jogszabályok szerint kötelező min. 50 % zöldfelületet, a telek nem beépített részét leburkolva a gazdasági tevékenység vagy parkoló céljára. Ehhez kapcsolódó, a külterületeket érintő problematikus folyamat a külterületeken megindult engedély nélküli építések (magáncélu, mezőgazdasági funkciójú felépítmények) elburjánzása tájrombolási hatással bír: külterületek rendezetlen „bódésodása”, amely folyamat megállítása mára külön területrendezési eszköztár kidolgozását teszi szükségessé.

A különböző városi területhasználati módok talán mindennél jobban **kirajzolják egy adott város „dinamikáját”**, megjelenítik szerkezeti konfliktusait, de fejlesztési lehetőségeinek kereteit is kijelölik.

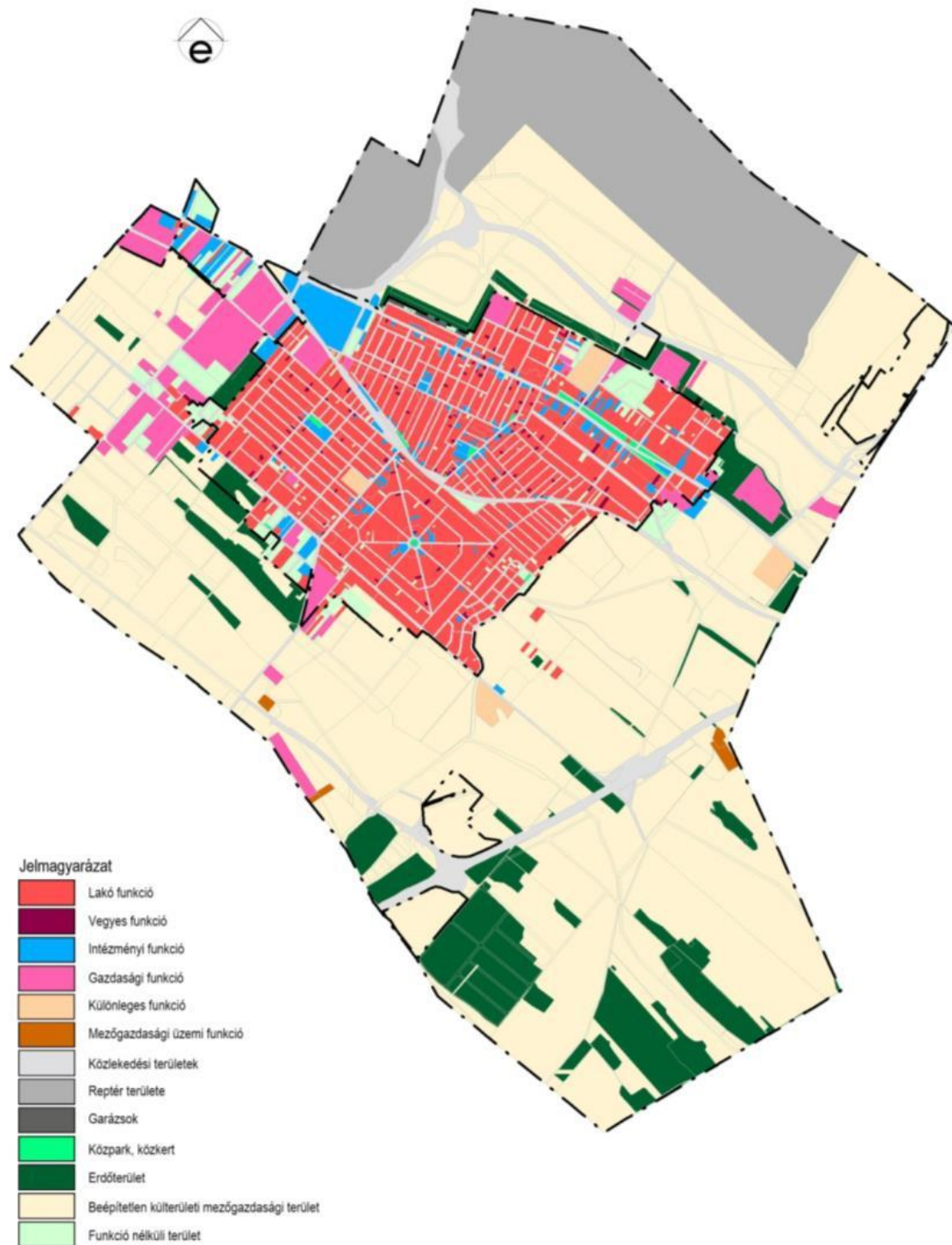
- Vecsésen a *lakóterületek* egy egységet alkotnak. Nincsenek elszakadó városrészek, vagy házcsoportok, de a többszintes többlakásos épületek nem alkotnak összefüggő rendszert, kivéve a város észak-nyugati felén (az Üllői út becsatlakozását követően, a Fő u. menti) lakótelep területét.
- *Intézményi területek* a belső városmag lakóterületei közé ékelődve, elszórtan és a főbb útvonalak mentén vannak jelen, kivéve a budapesti városhatárnál koncentráltan létesült új intézményterületeket.
- *Vegyes használatú területek*: a lakóterületek között előfordul, hogy a lakóház udvarán, vagy többszintes ház földszintjén egy vállalkozás is működik. Látható, hogy ez nem ritka jelenség, de rendszert nem érdemes keresni az elhelyezkedésükben.
- A *gazdasági területek* a központi belterület körül koncentrálnak, elsősorban a főbb megközelítési útvonalak mentén. Budapest irányában jól látható a kiemeltebb koncentráció.
- A *zöldfelületi rendszer* értékelése megmutatja, hogy bár Vecsés – kertvárosias vagy falusias beépítettségének köszönhetően – a legkisebb, egy főre jutó városi optimumot sokszorosan meghaladó lakókerti zöldfelülettel rendelkezik, mégis jelentős mennyiségi hiányokkal küzd a közterületi zöldfelület tekintetében: mindössze 6,8 m²/fő közterületi zöldfelület jut az optimális 14 m²/fő helyett.

A **vecsési külterületeken** meghatározóak a területfelhasználás szempontjából **a térségi infrastruktúra elemei**. Vecsés külterületén védőtávolsággal rendelkező gáz-, termék-, és elektromos vezetékek is futnak, köztük a Barátság kőolajvezeték. Vecsés külterületen **több mocsaras terület** található, amelyek részben részei a nemzeti ökohálóknak, egy részük pedig ex lege védett természeti terület. A településtől délre és keletre a nyilvánvalóan csökkenő tendencia mellett is jelentősnek mondhatók **a mezőgazdasági művelésbe vont területek**. Mindazonáltal Vecsés területén jelentős azoknak a szántó

területeknek az aránya, amelyek művelésre kevésbé alkalmasak, mivel vagy nagy a belvízveszély, vagy pedig túlságosan kavicsos, terméketlen területek.

Az elmúlt időszak robbanásszerű változásai Vecsés korábbi mezőgazdasági termesző múltját szint teljesen zárójelbe tették. Hatalmas területek alakultak át és épültek be gazdasági területté, különösen Férihegy és Budapest közelében. Ezek mellett további **jelentős tartalék területek vannak gazdasági célú használatra kijelölve** a szabályozási tervekben, megfelelő választ adva ezzel a kiemelt geopolitikai, gazdaságstratégiai elhelyezkedés által támasztott kihívásokra és felkínált lehetőségekre.

Az egyes területhasználati funkciók összesítése:

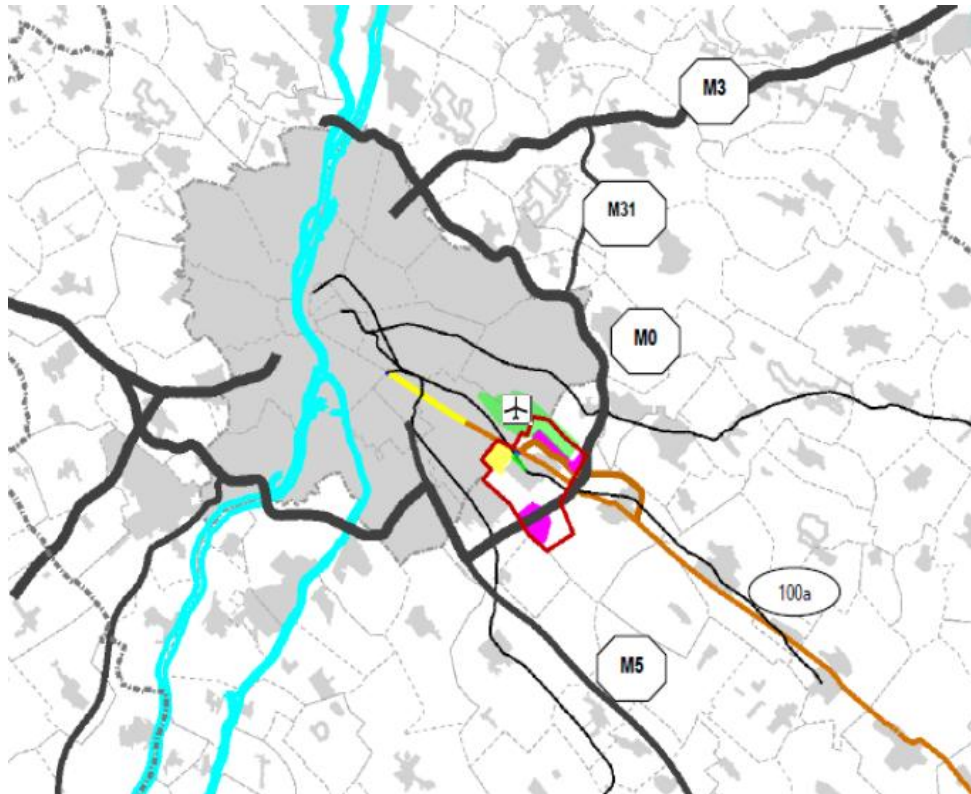


Térkép forrása: Vecsés Város Hosszútávú Településfejlesztési Konceptiója [V14/28] I. kötet – készítő: Urbanitás Kft.

[Közlekedésföldrajz és a közlekedési infrastruktúra alapszerkezete]

Vecsés közlekedési rendszere – a Budapest Várostérséghez való tartozás és centrális földrajzi pozíciójának megfelelően – rendkívül differenciált és fejlett, minősége azonban helyenként nem kielégítő.

Közút-hálózat: Vecsésen fut keresztül a 400. sz. főút mint térségi jelentőségű közút, amely a főváros határát elérve az Üllői útba torkollik, valamint a város dél-keleti részét átszeli az M0 számú gyorsforgalmi út. A 4. sz. főút (vastagított barna jelölés) Vecsés és Üllő belterületét elkerülő szakasza 2x2 sávós elsőrendű főút, gyorsforgalmi úttá fejleszhető paraméterekkel. A repülőtér és Vecsés fővárosi közúti összeköttetését elsődlegesen ellátó (a 4. sz. főút budapesti bevezető szakaszának tekinthető) gyorsforgalmi út minőségi és kapacitásbeli korlátai érzékeny, gyakran kritikus helyzetet jelentenek.



Térkép forrása: V14/28 I. kötet – készítő: Pro Balance Kft.

Vecsésre és a kistérségre magára is jellemző a **közúti infrastruktúra** tekintetében, hogy közlekedési szerkezete (akárcsak a megyéé) „**alapvetően sugaras szerkezetű és főváros irányú, hiányosak a harántoló kapcsolatok**, amelyek hozzájárulnak ahhoz, hogy a megye települései és kistérségei között nem kellő mértékű az együttműködés. A harántoló kapcsolatokat az M0 autópálya kivételével szinte kizárólagosan mellékutak biztosítják, amelyek állapota, burkolatminősége, kereszt-metszeti és vonalvezetési adottságai alacsony szolgáltatási szintet és elégtelen forgalombiztonságot eredményeznek.”¹ Az M0 térségi forgalomelosztó szerepét azonban jelentősen „korlátozza, hogy viseli a helsinki IV. és V. transzeurópai folyosó jelentős tranzitforgalmát.”²

Kötött pályás közlekedési formák: Vecsésen áthalad (annak belterületét is átszelve) a 100a jelű Budapest-Cegléd-Szolnok vasútvonal, amely a 4. számú főúttól eltérően **országos és nemzetközi jelentőségű vonal**, Szolnokról 100-as jelöléssel Debrecen-Nyíregyháza-Záhony (→UA) irányba és Ceglédi leágazással 140-es jelöléssel az ország déli határainak irányába közlekedik.

A 100a jelű vasútvonal egyben a városnak a fővárossal való közvetlen kötött pályás összeköttetését is jelenti. (Az egyéb kötött pályás rendszerek közül a 3-as metró végállomása Kőbánya-Kispest, az 50-es villamos pedig csak Budapest Béke térig közlekedik.) A vonal ezzel a megye (és az ország) **legnagyobb forgalmat bonyolító elővárosi kötött pályás**

¹ Pest Megye Területfejlesztési Koncepciója [továbbiakban: PMTK] I. kötet; 86. o.

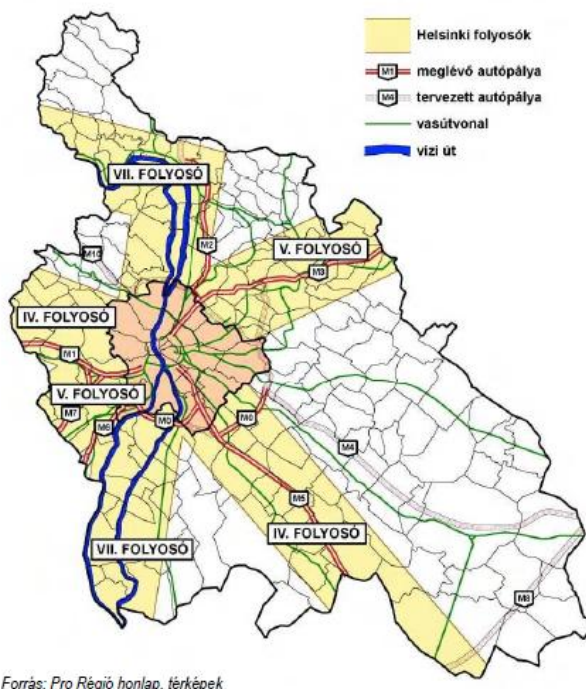
² Uo. 90. o.

közlekedési vonala. Mert bár a 90-es években meginduló szuburbanizáció elsősorban autós közlekedésre alapuló szuburbanizáció volt és a főváros határát mind a mai napig 100 utazásból 65-en autóval lépik át,³ a 100a vasúti vonal infrastruktúrája kiemelten leterhelt, kihasználtsága kapacitáshatáron mozog.

A kiemelkedő mértékű gépkocsi-használattal járó ingázást és a kötött pályás infrastruktúra kapacitásait összevetve megállapítható, hogy a kötött pályás közlekedés területén **mennyiségi és minőségi hiányok** mutatkoznak, valamint **hiányzik** az egyes kötött pályás **vonalak közötti integráció** is. Ugyanígy fejlesztésre szorulnak a kötött pályás közlekedéshez kötődő kiegészítő szolgáltatások is. Megállapítható, hogy a tényleges használat és a potenciális igény, valamint az infrastrukturális feltételek jelenleg nem állnak arányban egymással.

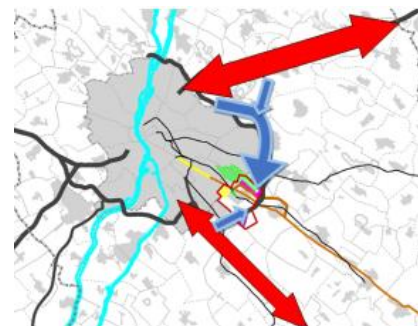
Légi közlekedés: A Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér területének 30%-a Vecsés közigazgatási külterületén helyezkedik el. Ez nemcsak az országban a legnagyobb, menetrend szerinti nemzetközi járatokat indító és fogadó légikikötő, de **nemzetközi súlyú és kapcsolatu repülőtér**. Ki kell azonban emelni, hogy „a légi közlekedés hatékonyan csak *intermodális rendszerbe integráltan* tud működni”⁴, amihez Vecsés minden adottsággal rendelkezik. Ugyanakkor ma az látható, hogy „a nemzetközi repülőtér nem tudott intermodális gócponttá válni, földi megközelítése nehézkes, nem épültek ki sem városi, sem térségi vasúti kapcsolatai, az utóbbi időkben a MALÉV megszűnésével korábbi jelentősége, gyűjtő-elosztó szerepe is csökkent.”⁵

Közlekedésföldrajzi szempontból Vecsés közlekedési hálózatokban elfoglalt pozíciói és közlekedési infrastrukturális adottságai elválaszthatatlanok Budapest és a budapesti várostérség centrális pozíciójától és nemzetközi szerepkörétől. Vecsés közlekedésföldrajzi pozíciói is a nemzetközi közlekedési rendszerekhez való viszonyrendszerben adhatóak meg elsődleges ráközelítésben. Pest megye területét érintik a nemzetközi jelentőségű európai közlekedési folyosók, Vecsés közlekedési pozíciója is meghatározható a transeurópai közlekedési rendszerhez való viszony révén. Vecsés a IV. helsinki folyosó dél-keleti ága és az V. helsinki folyosó keleti ága között helyezkedik el. A folyosók a térségben autópályán viszik a forgalmat (M5 és M3). **A város a két folyosó közötti térben, egy közlekedésföldrajzi olló két ága között helyezkedik el.**



Forrás: Pro Régió honlap, térképek

Az elsődleges közúti tranzitpozíció hiánya grafikailag ábrázolva:



³ PMTK I. köt. 87. o.

⁴ Dr. Legeza Enikő: *A repülőtér és környezetének kapcsolata* (BME Közlekedésgazdasági tanszék) – http://www.kgazd.bme.hu/kgazd_public/legeza 6.o.

⁵ PMTK I. köt. 84. o.

Az olló ágai közötti harántoló kapcsolatot – a korábban említett szerkezeti sajátosságoknak megfelelően – az M0 biztosítja. Így Vecsés csak egy nemzetközi (M3) és egy országos, esetleg szintén nemzetközi (M5) jelentőségű közúti hálózat harántoló útján (M0) keresztül kapcsolódik az elsődleges közúti tranzitpozíciót biztosító gyorsforgalmi utakhoz. Mert bár a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér egyedülálló adottságot jelent és speciális helyzetbe emeli Vecsést közlekedési szempontból, fontos kiemelni, hogy **elsődleges közúti tranzitpozíciója nincsen**.

A városi közlekedés rendszerét áttekintve ugyanaz a kettősség tapasztalható, mint a térségi és településközi infrastruktúra esetében: a relatív fejlettség mellett jelentősnek mondható mennyiségi és minőségi hiányok mutatkoznak.

A 4. sz. főút elkerülő szakaszának megépítése óta a belterületet érintő településközi és gyűjtőutak forgalma nem nevezhető kritikusnak. A *települést kettészelő vasútvonal* elválasztó hatása, a vasút által elválasztott településrészek közötti korlátozott kapcsolati és főként gyalogos közlekedési hiányok azonban megoldásra várnak: a különszintű átjárók hiánya, a gyalogosközlekedés biztonsági hiányai jelentős problémákat okoznak. A vasútvonal – Gyorsforgalmi út – Üllői út közlekedési csomópontja a gépjármű-közlekedés biztonsága szempontjából is kritikusnak mondható, különszintű közúti kereszteződések hiányoznak a Telepi út – Dózsa György út között és a Kertekalja vasúti megálló mellett is.

A közlekedési hálózat okozta problémák közül ma azonban talán a 0202/1 hrsz-ú út („Alacsikai út”) befejezetlensége, valamint az ennek következtében előálló, nem kívánt és *díszfunkcionális, átmenő teherforgalom* tekinthető a legjelentősebbnek: az M5-ös autópályáról a Vecsés észak-nyugati részén található ipari területeket és a repteret a tehergépjárművek a Gyáli út – Dózsa György út – Széchenyi út – Almáskert útvonalon közelítik meg, jelentős zaj és szálló por-terhelésnek téve ki a déli lakóövezeteket.

[Társadalom és humán infrastruktúra]

Vecsés a közép-magyarországi régió 20.000 fő feletti lakosságsszámmal rendelkező városai közé tartozik, lakónépessége 2012. év végén 20.164 fő volt. Mivel a város **vándorlási különbözete pozitív**, azaz többen „érkeztek” a városba, mint ahányan elmentek, a népességfogyás a születések és a halálozások negatív különbözetével magyarázható.

A lakosság **korösszetétele kedvezőnek mondható**: a 2012-es adatok szerint a lakosság 63%-a 15-59 éves, a 60 fölöttieknek a 14 év alattiakhoz képest számított aránya pedig kedvezőbb az országos aránynál (azaz a település lakossága „fiatalabb”), bár magasabb a kistérségi átlagnál. (Mindemellett tény, hogy a 60 feletti aránya növekedett a 2001-es és 2011-es népességszámlálás közötti időszakban.) nem szabad ugyanakkor megfeledkezni a tényről, hogy a bölcsődések száma 2010-ről 2012-re a felére csökkent.

A város 2007 óta jelentős mértékben **csökkenő vándorlási egyenlege**⁶ egyben világosan mutatja, hogy a 2000-es évek első évtizedének agglomerációs övezetbe történő kivándorlási tendenciái mára tehát megálltak, sőt egyes esetekben megfordulni látszanak. Vecsés 2007-es, 18,08-as értékű vándorlási egyenlege 2012-re 4,07-re csökkent.

A 2000-es években lezajlott erőteljes migráció egyik legfontosabb hatásaként említhető, hogy **az agglomerációs népességnövekedést nem követte a műszaki és humán infrastruktúra megfelelő fejlesztése** és a jelentős migrációs folyamat nem járt együtt a munkalehetőségek bővülésével sem. Az ezekből adódó szerkezeti problémák ma is tetten érhetők (függetlenül a kiköltözési folyamat megállásától vagy lelassulásától), például a munkavégzés miatt naponta ingázók magas arányában vagy a helyi munkaerőpiacon fellépő hiányok terén. Pest megye (Budapesten kívüli) 187 településéről a foglalkoztatottak 47,5 %-nak a munkahelye nem esik egybe lakóterületével. Eltérő lakóterület és munkahelyi terület esetén a munkahelyi utazások (hivatásforgalom) 80-90%-a a fővárosba, vagy annak közvetlen közeli térségébe irányul.⁷

Bár a megye egészére jellemző tehát, hogy a munkaerő jelentős része ingázik, Vecsés esetében **rendkívül differenciált ingázási folyamatokról** beszélhetünk: a város esetében egyszerre van szó primér és szekunder („helyettesítő”) ingázásról,

⁶ A vándorlási különbözet nem azonos a vándorlási egyenleggel. Az egyenleg egy arányszám (vándorlási egyenleg számítása: az odavándorlások számából kivonva az elvándorlások száma, elosztva a lakónépesség számával és szorozva ezerrel), a különbözet pedig egy természetes szám, amely önmagában (összehasonlítható adatok nélkül) is könnyen értelmezhető.

⁷ PMTK I. köt. 87-91. o.

azaz a vecsési munkavállalók jelentős része Budapestre jár dolgozni, Vecsésre pedig a megye – Budapesttől tekintett – távolabbi térségeiből járnak dolgozni a munkavállalók. Ráadásul a Vecsésre települt, de nem vecsési székhelyű, sokszor nemzetközi vállalkozások munkavállalói jelentős részét hozzák magukkal a fővárosból, azaz ők a vecsési fővárosba járókkal ellentétes irányba ingáznak a napi munkavégzés érdekében.

Mindemellett hangsúlyozni azt is, hogy Vecsés **kiemelkedően jó munkanélküliségi adatokkal** rendelkezik, nemcsak az országos átlaghoz viszonyítva, de még a kistérségen belül is. A munkanélküliségi ráta 2011-ben és 2012-ben is 4%-os volt, ami kiemelkedően kedvezőbb adat az országos átlag 10,9%-os mutatójánál és a régió 9% körül mozgó értékénél. Sőt, ez az érték a kistérség 5,7%-os értékénél is kedvezőbb. Fel kell egyben arra is hívni a figyelmet, hogy a gazdasági válság tetőzésének éveit (2009-2010) követően a város munkanélküliségi rátája újra csökkenő tendenciát mutatott, ellentétben a régió és a megye 2011-12-ben is emelkedő (jó esetben is stagnáló) mutatószámaival.

Kedvezőnek mondható egyben a **munkanélküliség szerkezete** is, mind a tartós munkanélküliek, mind pedig a pályakezdő munkanélküliek tekintetében: a tartós munkanélküliek aránya 2011-ben és 2012-ben sem éri el az összes munkanélküliek 50%-át és a pályakezdő munkanélküliek aránya rendkívül alacsony (2011-ben 13 fő, 2012-ben 28 fő). Ezzel együtt szükséges felhívni a figyelmet a foglalkoztatást helyettesítő támogatásban és a rendszeres gyermekvédelmi támogatásban részesülők számának erőteljesen növekvő trendjére, amely mutatók közül különösen az utóbbi a hátrányos helyzetű családok számának növekedését jelentheti.

A lakosság infrastrukturális ellátottsága (a feltételrendszer biztosíthatósága terén) teljesnek mondható, a közüzemi ivóvíz-vezeték-hálózatba bekapcsolt lakások aránya 2012-ben 93% volt (2007-2011 között ez az érték 99-100%-ot tett ki), a teljes mértékben kiépült közcsontra-hálózatba bekapcsolt lakások aránya pedig 71%. Az infrastrukturális egyik fő mutatójaként számon tartott közműolló értéke 2012-től meghaladja a 100%-ot. A település lakásállományának 95,1 %-a rendelkezik villamosenergia-ellátással és 92,9 %-a csatlakozott a földgázelosztó hálózatra. Mindezekkel összefüggésben a település lakásállományának 71,4 %-a összkomfortos, a lakásállomány 28,6 %-ában csak a részleges közműellátás biztosított és mindössze a lakásállomány 5 %-a, amely közműellátás szempontjából ellátatlan. A lakásmegszűnések száma rendkívül alacsony.

A város lakosságának **jóléti mutatói** több tekintetben is pozitív irányba haladják meg az országos és a megyei átlagot, elsősorban a lakossági villamosenergia-használat és a gépjárműhasználat adatai mutatnak kiemelkedően magas értékeket. Az egyik legfontosabb jóléti mutató, az *egy főre jutó nettó jövedelem* esetében a KSH nem tesz elérhetővé települési szintű adatokat, ennek az összefüggésnek a vizsgálatkor a „kistérségi – megyei – regionális – országos”-összefüggésrendszer áll rendelkezésünkre. Ezt áttekintve látható, hogy a fenti adatokkal nem korreláló módon a Monori Kistérség sem a magas jövedelműek lakosságon belüli arányát tekintve, sem pedig az egy főre jutó nettó jövedelem tekintetében nem éri el a megyei és a regionális mutatót (sőt, messze elmarad attól), és a jövedelem inkább a megye nyugati kistérségeiben és a fővárosban látszik koncentrálni. Fontos ugyanakkor hangsúlyozni, hogy Vecsés maga több, életminőséget és infrastrukturális ellátottságot mérő mutató tekintetében jelentős mértékben pozitív irányba tér el a kistérség egészétől, ezért települési adat hiányában ez az összefüggés csak részlegesen világítható meg.

A település humán infrastrukturális ellátottsága fejlett, térbeli szerkezetét tekintve kiegyensúlyozott. Vecsés város tartja fenn a kistérség legnagyobb óvodai infrastruktúráját, 2008 óta gyermeklétszámot meghaladó óvodai férőhelyszámmal. A város kiépült és magas ellátásbiztonságot adó szociális és gyermekvédelmi alapellátási rendszerrel és kiépült, megfelelő kapacitású járóbetegellátási és háziorvosi szakellátási rendszerrel rendelkezik.

Fejlesztést és beavatkozást igényelnek azonban az infrastruktúra energetikai rendszerei, azok energia-felhasználási mutatói a legtöbb esetben kedvezőtlenek. Ezen túl – bár a városi kompetenciakörön kívül esik, de – erőteljes hiányosságok és túlterheltség mutatkozik a megyei egészségügyi ellátórendszerben, Vecsést érintően a fekvőbetegellátás területén.

[Közművek és környezetvédelem]

Amint azt a társadalom jóléti és komfortabilitási mutatóinak vizsgálata során láttuk, a város jól közművesített, az infrastrukturális fejlettség egyik fő mutatójaként számon tartott közműolló értéke 2012-től meghaladja a 100%-ot. A település lakásállományának 95,1 %-a rendelkezik **villamosenergia-ellátással** és 92,9 %-a csatlakozott a **földgázelosztó hálózatra**.

A városban teljes kiépítettségű **csatorna-hálózat**, bár az arra való rácsatlakozási intenzitás gyenge: a közcsonna-hálózatba bekapcsolt lakások aránya alig több mint 71%. A közüzemi ivóvíz-vezeték-hálózatba bekapcsolt lakások aránya közelít a teljes bekapcsoltsághoz. Ugyanakkor a kiépült csatorna- és ivóvíz-vezetékrendszer ellenére Vecsés város egyik legérzékenyebb pontját jelenti a megfelelő **ivóvíz-minőség** biztosítása és a keletkező **szennyvíz kezelése**.

Vecsés az *I. Sérülékeny környezetű vízbázisok* területén fekszik és azon belül is az *I/1 Fokozottan érzékeny, üzemelő vízbázis területén* fekvő település. Az I. jelű vecsési vízbázis nagy távlatokban nem tartható fenn, annak folyamatos nitrátos elszennyeződése miatt. Jelenleg már csak két kút üzemel, ezért a védelmi övezetek megalkotásakor a hangsúlyt inkább a településtől K-re fekvő **II. vízbázis fejlesztetőségére** kell helyezni. A régi kerti talajkutakba történő illegális szennyvíz-bevezetések ugyancsak jelentős talaj- és vízvédelmi kockázatot jelentenek. A térségi szennyvízterhelés tekintetében Pest megye településeinek viszonylatában Vecsés a legterheltebb (15.000 lakos-egyenérték feletti terhelésű) területek közé tartozik. Mindemellett a közcsonna-hálózatra nem csatlakozó ingatlanoknál üzemelő szikkasztók a település lényeges szennyező forrásai. (Naponta átlagosan 550-600 m³ szennyvizet szikkasztanak a talajba.) A felszín alatti vizek tekintetében **a település már átlépte a terhelhetőség határát**, ezért a szigorú közművesítés szabályok, valamint a csatornázás kiépítését követő rákötési arány növelése, ellenőrzése igen fontos feladatot jelent.

Problematikusnak tekinthető a városban a **csapadékvíz-elvezetés** kérdésköre is: a szegényes élővíz-adottságok miatt nem áll rendelkezésre megfelelő befogadó és a nyílt csapadékvíz-elvezető árkok karbantartása nem rendszeres, vagy nem általános.

Az elmúlt évtizedben kiépültek ugyanakkor **a várost tehermentesítő, új szerkezeti utak** (M0, elkerülő 4. sz. főút), amelyek jelentős mértékben csökkentették a lakosságot érő zaj- és levegőszennyezési terhelést.

A település általános **levegőtisztasági helyzete** ugyanakkor korántsem jó. A város a *Budapest és Környéke Légszennyezettségi Agglomeráció* területén helyezkedik el, annak integrált levegővédelmi intézkedési programja Vecsés térségét több ponton emeli ki (ipari kibocsátás, közlekedés, benzoltartalom) mint közepesen szennyezett települést. A település lakóterületeinek levegőszennyezéséért mára leginkább a logisztikai célú forgalomból származó közlekedési eredetű levegőszennyezés felelős. Ebben a tekintetben különösen érzékeny kihívás a déli településrészt elérő, a közúti infrastruktúra hiányaira és diszfunkcionális használatára visszavezethető átmenő tehergépjármű-forgalom, amely lényegében az Airport/Budapest és az M5 közötti átmenő forgalom területévé teszi a város egy részét-

A **zajterhelés** tekintetében a légiforgalom által generált zajszennyezés mára már kontrollált problémát jelent csak, az I. számú felszállópálya zajgátló-övezete a település északi részen lévő lakóterületeket érinti. A korábbi években a BA Zrt. költségén megtörtént a lakóépületek nyílászáróinak zajgátló üvegezésűre való cseréje, valamint lakossági nyomásra az I. felszállópálya forgalmát korlátozták és a repülési forgalom túlnyomóan a II. felszállópályán bonyolódik.

A város **hulladékkezelési** feladatait az Önkormányzat tulajdonában álló Városgondnok Kft. hatékonyan látja el, a szelektív hulladékgyűjtés rendszere kiépítés alatt áll, ehhez az Önkormányzat elnyert pályázati forrással rendelkezik. Problémát ezen a területen leginkább a jogszabályi környezet átalakulásából (rezsicsökkentés, lerakási járulék) fakadó forráshiány és a perifériális külterületi szakaszokon, a jól megközelíthető dűlőutak mentén tapasztalható illegális hulladéklerakások jelentenek.

[Gazdaság]

A várost a nemzetközi közlekedési hálózatba bekapcsoló nemzetközi repülőtér kompenzálhatatlan komparatív versenyelőnyt jelent Vecsés számára a gazdaság terén. A repülőtér következtében a térség a Budapest-térség három legfontosabb logisztikai csomópontjának egyike. Mivel a Liszt Ferenc Repülőtér az ország és a főváros versenyképességének és gazdasági erejének egyik legfontosabb összetevője, Vecsés gazdaságföldrajzilag **országos jelentőségű KAPU-térség**, amely egyszerre jelent primér közlekedési KAPU-funkciót és gazdasági csatlakozási pontot: egy HUB lehetőségét. Ahogy azt már láttuk: ennek megfelelően a Ferihegy-térség (és ennek részeként Vecsés) az OFTK-ban *Országos jelentőségű, fejlesztésre kijelölt gazdasági térség*ként jelenik meg.

A repülőtér jelenléte és teljesítőképessége a vecsési gazdaság legfontosabb (bizonyos értelemben egyetlen igazi, multiplikatív hatásokon keresztül széles területeken ható) pillére. Ezért a város gazdasági helyzetét alapjaiban határozza meg a repülőtér helyzete, teljesítménye és jelentőségének, forgalmának alakulása. Ebben a tekintetben az látható, hogy a Liszt Ferenc Repülőtér jelentősége rövid- és középtávon visszaszorul a régióban, utasforgalma 2011-hez képest 400.000 fővel (8,92 millióról 8,52 millióra [2013]) csökkent, a járatok száma 2011-ről 2012-re több mint 20%-kal, 2013-ra 23,8%-kal csökkent. A számszerű csökkenésnél is fontosabb azonban **az utasforgalom szerkezetének átalakulása**: az üzleti célú utasforgalom visszaszorulása és a diszkont légitársaságokkal, vagy charter-gépekkel utazó turistaforgalom növekedése. Mindez **a térség mint üzleti központ háttérbe szorulására** utal:

„Míg 2011-ben az összes napi le - felszálló gép 82%-a volt hagyományos és 18%-a diszkont, addig 2012-ben csupán a 47% a hagyományos, és 48% a diszkont, illetve 4% a charter. A változás mutatja a tendencia legnagyobb veszélyét. Üzleti utasok ritkán utaznak diszkont légitársasággal. Budapest és Pest megye üzleti elérhetőségének viszonyai romlottak, az üzleti központ szerepkör hátrányba kerül.”⁸

A vecsési gazdasági-ipari szerkezet szempontjából a személyforgalomnál jelentősebb **a repülőtér áruforgalma**, a cargo-adatok. Ebben a tekintetben szintén a 2011-es év jelentette a csúcsot (69.683 t-val), amelyet 2012-ben jelentős, 11%-pontot meghaladó visszaesés követett (61.938 t). A 2013-as adatok azonban már azt mutatják, hogy – ellentétben a járatszám, vagy az utasforgalom mutatóival – ez a csökkenés megáll, vagyis nem tendenciaszerű.

Gazdaság-és térségfejlesztési szempontból azonban a repülőtér viszonylatában annak teljesítményénél is jelentősebb problémaként fogalmazódik meg egyrészt az a **strukturális deficit**, amely a repülőtérnek a térségbe való funkcionális beépülését illeti, másrészt pedig azok a térszerkezeti egyenlőtlenségek és **funkcionális, kapcsolati, infrastrukturális, sőt kulturális hiányok a térségben**, amelyek nemcsak a repülőtér hatékonyságát, de a repülőtér, valamint az egész várostérség versenyképességét rontják.

*

Vecsés város gazdasága az ipari szerkezet szempontjából a szolgáltatásokra épül. 2010-es adatok alapján az összes működő vállalkozás 72,5%-a működik a szolgáltatóiparban. Ezzel mintegy párhuzamosan kimondottan alacsony a mezőgazdaságban tevékenykedő vállalkozások aránya.

A szolgáltatásokon túlmenően jelentős ágazatok a város gazdasági életében **a feldolgozóipar és az építőipar**, 2011-ben együttesen a vállalkozások 27%-a dolgozott ezekben a nemzetgazdasági ágazatokban.

A működő vállalkozások száma alapján Vecsés elsődleges húzóágazata a „kereskedelem és gépjárműjavítás” ágazat. Az adat belső összetétele empirikus tapasztalatok szerint a *kereskedelem túlsúlyát mutatja*. A feldolgozóipar, az építőipar és a logisztikai szolgáltatások csak ezután következnek.

Szerkezetileg rendkívül fontos, ám valószínűleg nem csak Vecsésre jellemző sajátosság, hogy **nagyon széles az olló⁹ a regisztrált és a működő vállalkozások között**: a vállalkozásoknak több mint a fele valójában nem működik. Ebben a tekintetben **a feldolgozóipar és a logisztikai szolgáltatásokhoz kötődő ágazatok mutatják a legkedvezőbb képet**: a

⁸ PMTK I. köt. 92. o.

⁹ Az olló annál szélesebb, minél kisebb a működő vállalkozások aránya a regisztrált vállalkozásokhoz képest.

feldolgozóiparban a vállalkozások átlagosan 75%-a, a logisztikai ágazatban a vállalkozások 78-80%-a működő vállalkozás, szemben az átlagos 52-57%-kal. (A kereskedelmi vállalkozások terén ez az arány 65-70% között mozog.) Mindez az adott nemzetgazdasági ágban működő vállalkozások számától *eltérő szempontból* mutatja meg a működő és „helyi adó-erős” piacokat Vecsésen: első vonalban a logisztikai szolgáltatások és a feldolgozóipar szerepelnek, második vonalban a kereskedelem.

Vállalkozásszerkezeti szempontból külön vizsgálendő a vállalkozások mérete szerint megoszlás. Magyarországon 2009-2010-ben a vállalkozások 99,9%-a volt kis- és középvállalkozás, azaz 1-249 főt foglalkoztató gazdasági társaság. A 250 vagy több főt foglalkoztató nagyvállalatok aránya 0,1% (870 db) volt. Helyi gazdaságszerkezeti vizsgálatok szempontjából azonban talán még fontosabb adat, hogy a működő kis- és középvállalkozások 96%-a tíz főnél kevesebb létszámmal tevékenykedett, tehát mikrovállalkozás volt.¹⁰ **Vecsésen a legalább 1 főt foglalkoztató regisztrált vállalkozások 94%-a mikrovállalkozás**, 5%-a kisvállalkozás, 0,82%-a középvállalkozás és 0,04%-a (1 db) nagyvállalkozás).

A logisztikai szektor vecsési pozícióinak igazi erejét annak a városban való rétegzett jelenléte adja: Vecsésen a logisztikai szektorban egyidejűleg van jelen a „city logisztika”, a regionális logisztika, a szolgáltató logisztika és a nemzetközi légi szállítványozás.¹¹ Az agglomerációs térség részeként Vecsés egyrészt annak a fővárosi „kiszolgáló gyűrűnek”¹² is része, amely Budapest munkaerő- és áru-ellátását (részben) biztosítja és támogatja (körforgalmú szállítási rendszerek a fővárosba), sőt a már jellemzett munkavállalási-közlekedési folyamatokat is ez a viszonyrendszer határozza meg Vecsésen. Másrészt az MO környűri révén résztvevője **a hazai, illetve regionális/közel-külföldi (közúti) fuvarozási-szállítványozási rendszernek**. Ez, illetve a **légi szállítás lehetősége** pedig kiemelt szerepre predesztinálja az ellátási láncban való részvétel, az értéklánc-folyamatok területén. És bár a fővárosi vásárlóerőre való támaszkodás lehetősége a vecsési gazdaság erősségeként vagy lehetőségeként is megközelíthető, az közép- és hosszú távon komoly veszélyt hordoz magában, ha a város pusztán a fővároshoz való viszonyban határozódik meg és nem képes **az országos és nemzetközi ellátási láncba hatékonyan bekapcsolódni**.

A feldolgozóipar tekintetében Vecsést is alapvetően érinti és jellemzi a feldolgozóiparban a megyei szint egésze tekintetében is **mutatkozó szerkezetváltás**. Mivel a feldolgozóipar Pest megye legjelentősebb foglalkoztatója, közel 50 ezer fő foglalkoztatottal (ebben a tekintetben megyei szinten megelőzi a kereskedelem és a szállítás-raktározás ágakat), az ágazatot érintő átrendeződések jelentős kockázatként értékelhetők.¹³ Ez Vecsés esetében egyrészt **a járműgyártás beszállítói rendszereiben bekövetezett változásokat** jelenti, másrészt pedig a város „brandjét” is nagymértékben meghatározó savanyító ipart: kijelenthető, hogy mára **az őstermelői savanyítást háttérbe szorította/felváltotta az ipari savanyítás**. Ez a helyi gazdaság szerkezetében amúgy igen alacsony részt képviselő mezőgazdasági ág további háttérbe szorítását eredményezi. Ez a város identitásának és gazdasági profilja szerkezetének értelmezésében azért eredményez bizonyos strukturális feszültséget, mert **a város mint minőség-márka a köztudatban éppen a mezőgazdasági jellegén keresztül** (vecsési savanyúság, vecsési káposzta, stb.) **létezik és érvényesül**. Ezzel a feszültséggel Vecsésnek a jövőben foglalkoznia kell.

*

A város gazdasági szerkezetének meghatározó eleme a kiegyensúlyozott és szerkezetileg stabil önkormányzati gazdálkodás.

Ennek alapját a helyi adóbevételek jelentik, Vecsés helyi adóbevételi állománya szerkezetileg **iparüzési adóból** (IPA), **épitményadóból** és **idegenforgalmi adóból** áll össze. 2008-2013 között következőképpen alakultak a helyi adóbevétel szerkezeti arányai és összesített mennyisége. Látható, hogy az adóbevételek meghatározó részét (83-87%) az IPA jelenti, az épitményadó részesedése 13-17% körüli és az idegenforgalmi adó a helyi adóbevételeknek csak a 0,22-0,46%-át adja.

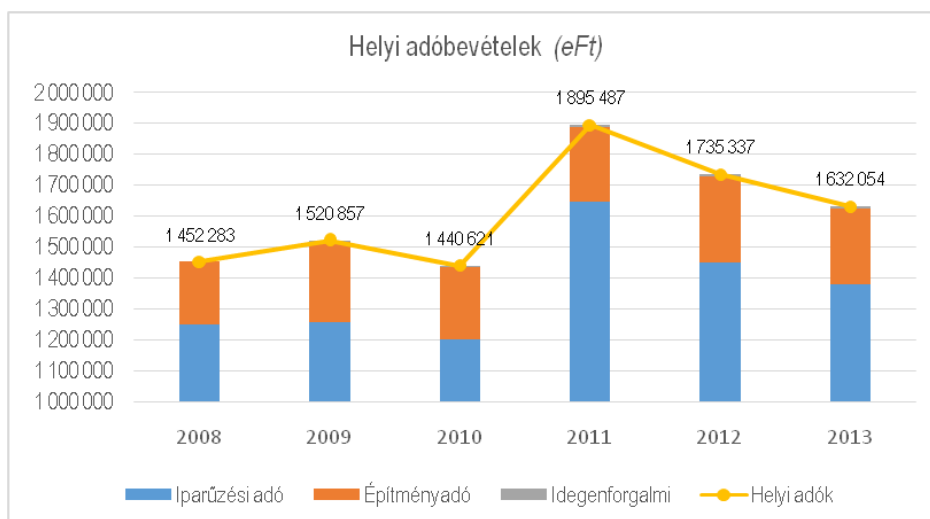
2008-2013 között következőképpen alakultak a helyi adóbevétel szerkezeti arányai és összesített mennyisége:

¹⁰ KSH: *A kis- és középvállalkozások helyzete a régiókban* (2011. szeptember)

¹¹ Lásd még: PMTK II. köt. 116. o.

¹² PMTK II. köt. 143. o.

¹³ Lásd: PMTK II. köt. 80. o.

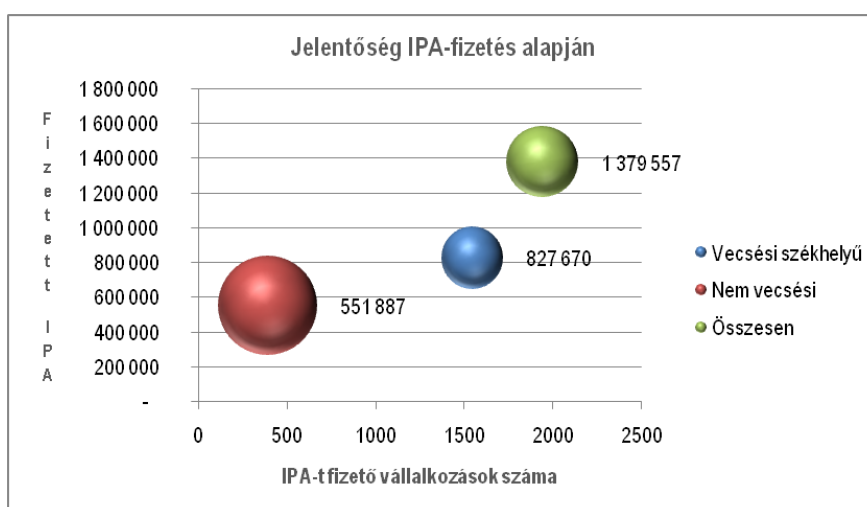


Adatforrás: Önkormányzati adatszolgáltatás

Az IPA 2013-as eredményének alakulása azért is különösen fontos, mert közvetve már információt szolgáltat a 2012-es MALÉV-csődnek a vecsési gazdaságra gyakorolt hatásáról is. A 2013-as IPA a 2012-es IPA 95%-a, ez **70 millió Ft-ot meghaladó lyukat jelent** a város költségvetésében, **a 2011-es értékhez képest az eltérés majd 270 millió Ft-**. Szükséges ugyanakkor hangsúlyozni, hogy a 2011-es kiemelkedő IPA-eredmény nem kizárólag strukturális hatásoknak volt köszönhető: kiemelkedő egyszeri hatással bírt, hogy ebben az évben Vecsésre adózott a Wizz Air légitársaság. A kimagasló IPA-bevétel eléréséhez mindemellett strukturális hatású események is hozzájárultak: 2009.12.31. napjával megszűnt a vállalkozók kommunális adója, így ezek a vállalkozások is bekerültek az iparüzési adó hatálya alá és 2011-ben folyamatosan töltődtek fel vállalkozásokkal az észak-nyugati ipari területek (az adótárgyak száma 2010.12.31-én 1944 db, 2011.12.31-én már 2127 db volt).

Az IPA és az építményadó strukturális hatásokat mutató csökkenése **össességében tehát 100 millió Ft.- feletti (103 millió Ft-) adókiesést jelent az önkormányzat költségvetésében 2012-ről 2013-ra.** (A 2011-es évhez viszonyítva összességében – valamennyi adófajta tekintve – több mint 263 millió Ft-os adóbevétel-csökkenésről beszélhetünk.)

Az IPA-bevétel szerkezetét – éppen a jelentős részben nemzetközi légi forgalomra épülő gazdaság miatt – más szempontból is elemezve látható, hogy **a az IPA 40%-át nem vecsési székhelyű vállalkozások fizették be.** Mindez azt jelenti, hogy az IPA 40%-át a Vecsésen IPA-t fizető vállalkozások 20%-a fizeti be (2013-ban 395 db nem vecsési székhelyű cég).



A gömbök mérete jól ábrázolja az összefüggést: az 1943 adózó által teljesített összes IPA tekintetében:

- 1 db vecsési székhelyű vállalkozásra jutó IPA összege: kb. 534.000 Ft-
- 1 db nem vecsési székhelyű rendelkező vállalkozásra jutó IPA összege: kb. 1.397.000 Ft-

Az egy nem vecsési székhelyű vállalkozásra átlagosan jutó befizetett adó tehát mintegy 2,6-szor nagyobb, mint az egy vecsési székhelyűre jutó.

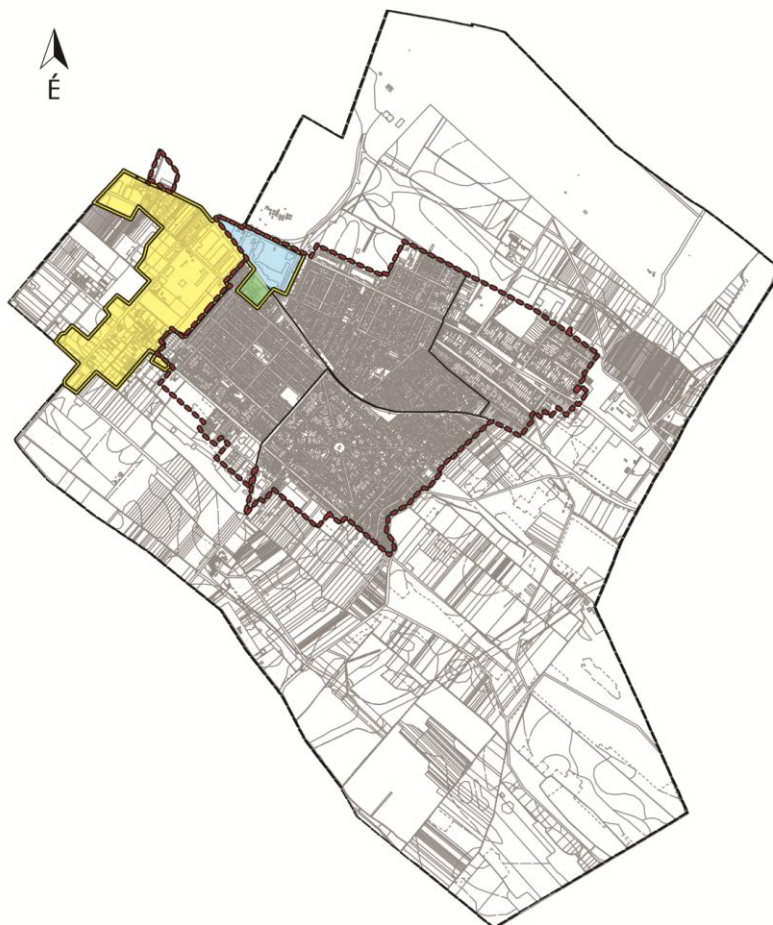


A vecsési adózás térszerkezeti vizsgálata rendkívül világos képet mutat: **a város észak-nyugati részén működő gazdasági-ipari zóna a vecsési gazdaság motor-területét jelenti:**

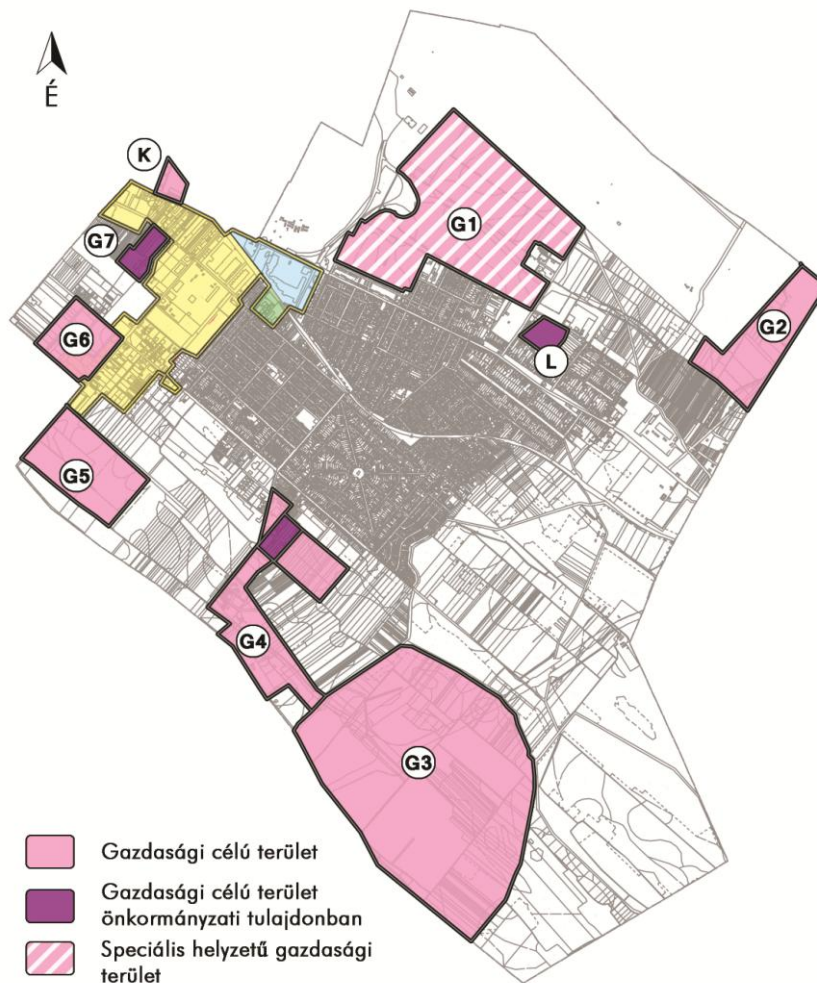
- 2013-ban a vecsési vállalkozások által fizetett IPA több mint felét (456 millió Ft-ot, azaz 55%-ot) erről a területről fizették be;
- Amennyiben feltételezzük, hogy a nem vecsési székhelyű vállalatok ezen az „ABC”-területen működnek (a maguk – 2013-ban – majd 552 millió Ft-os IPA-jával), akkor erről a területről kerül befizetésre a teljes vecsési IPA 73-75%-a.

Az A-B-C területek ehelyütt nem azt mutatják meg, hogy pontosan mely területek termelik ki ezt az adómennyiséget, *hanem azt, hogy ez az adómennyiség ezen a területen kerül kitermelésre.* Ezen a területen belül azonban már azonosítható és elkülöníthető az a terület, amelyet „**működő észak-nyugati ipari zónának**” nevezünk:

Látható, hogy ez a gazdasági motorterület lényegében a nyugati külterületi zónában letelepedett vállalkozások területeiből, a Market Central területéből és a Halmi telep városrészben található Business Parkból áll össze.



A jelenleg egyértelműen a város gazdasági motortérségét jelentő észak-nyugati gazdasági zóna mellett jelentős területek kerültek gazdasági-ipari használat céljával kijelölésre¹⁴:



A gazdaság- és térségfejlesztési szempontból is kiemelt stratégiai pozícióban lévő területek kijelölése (a gazdasági területé minősítés) azonban – leginkább az Agglomerációs tv. rendelkezései által némiképp siettetett módon, az azoknak való megfelelés miatt – legtöbbször stratégiai elemzések nélkül történt meg. Ennél is jelentősebb probléma, hogy a kijelöléseket nem követte a kapcsolódó infrastruktúra kialakítása vagy fejlesztése. Jelenleg megállapítható, hogy ennek a folyamatnak az eredményeképpen **a gazdasági területek infrastrukturális fejlettsége alacsony**. Az energiaközművek és a csatornaközművek külterületi kiépítettségének hiánya a gazdasági funkciójú használatra kijelölt (kül)területeken paralizálja (de legalábbis jelentősen nehezíti és drágítja) az ipartelepítést és az ipari célú beruházásokat. Egyes esetekben még a kapcsolódó közúti infrastruktúra kiépítettsége is részleges, vagy hiányzik.

A helyi gazdasági szerkezetek feltárásakor az is világossá vált, hogy az egyik legérzékenyebb problémát éppen mindemellett **a helyi vállalkozások és az ipari területek viszonyrendszerének torzulása** jelenti: a helyi KKV-k számára legtöbbször elérhetetlenek a telephelyek a jelentősebb vállalkozási zónában. Nem csak Vecsésen, hanem a megye egészében tipikus jelenség és a KKV-szektor növekedésének egyik legsúlyosabb gátja **a telephely-hiány, az elégtelen telephely problémája**. A nagyrészt a lakóövezetekben működő helyi vállalkozások vagy kinövik telephelyüket, vagy a lakóövezeti funkciókkal nehezen összeegyeztethető tevékenységet folytatnak, vagy egészen egyszerűen elégtelen infrastrukturális körülmények között működnek és az infrastruktúra a lakóövezetben nem fejleszhető megfelelően. Ugyanakkor a kijelölt gazdasági zónákba, ipari parkokba település számukra anyagilag nem kivitelezhető.

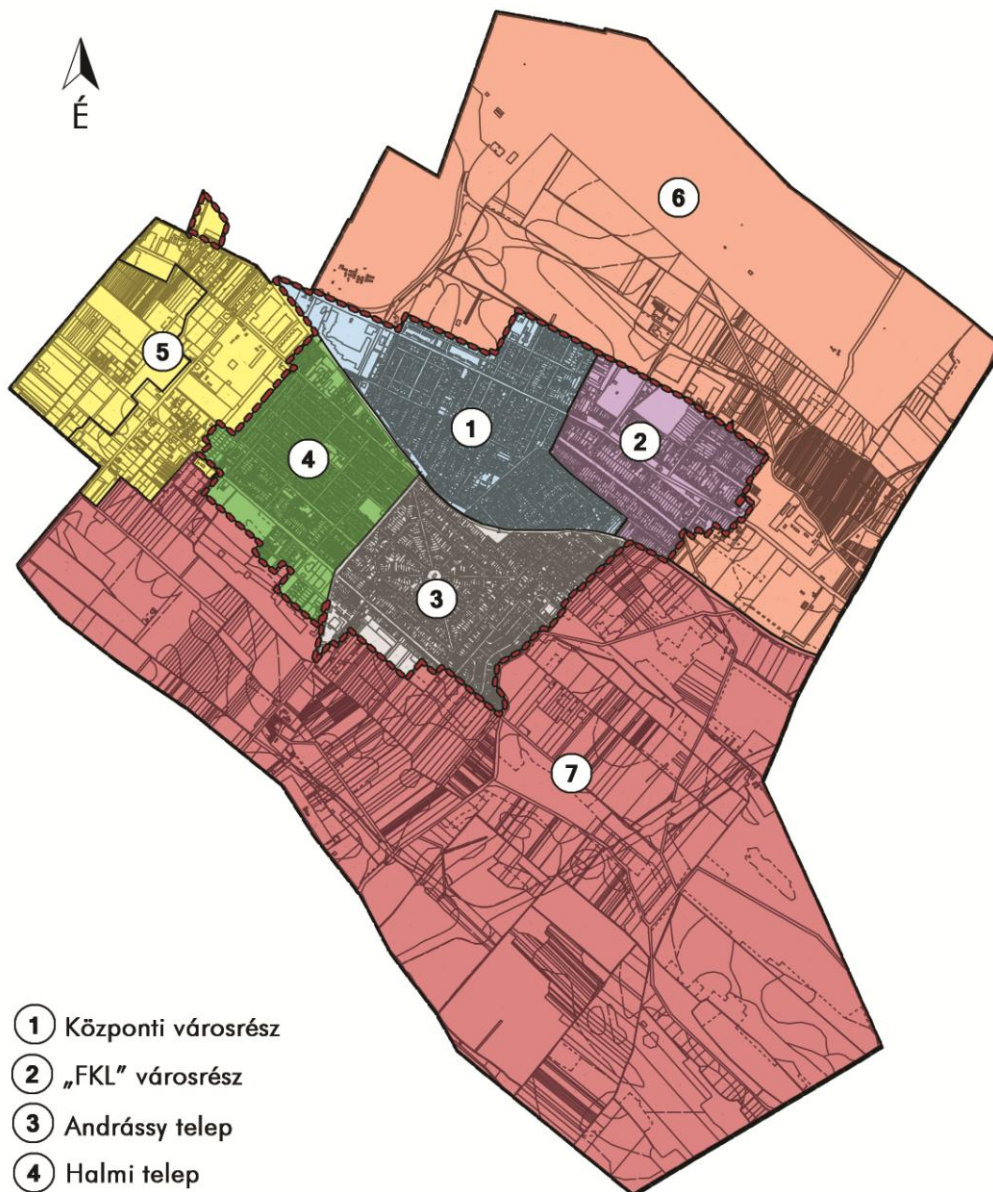
¹⁴ Ezek részletes elemzését tartalmazza: Vecsés Város Hozútávú Településfejlesztési Konceptiója [továbbiakban: V14/28] I. kötet 7.5.

II.2. Településrészek lehatárolása

A településfejlesztési dokumentumok alapvető tervezési egységei a városrészek. A városrészek kialakítása során figyelembe vettük:

- az egyes területek belterületi/külterületi státuszát
- a telekmorfológiai sajátosságokat
- a településszerkezetet meghatározó fő infrastrukturális elemeket
- a természetes (hagyományalapú) városrész-lehatárolásokat
- az egyes településrészek építészeti sajátosságait
- az egyes településrészek funkcionális sajátosságait

Mindezek figyelembevételével a településfejlesztési eszköztár kidolgozása során a következő településrészi lehatárolás kerül alkalmazásra:



- 1 Központi városrész
- 2 „FKL” városrész
- 3 Andrásy telep
- 4 Halmi telep
- 5 Nyugati külterületi zóna
- 6 Északi külterületi gyűrű
- 7 Déli külterületi gyűrű

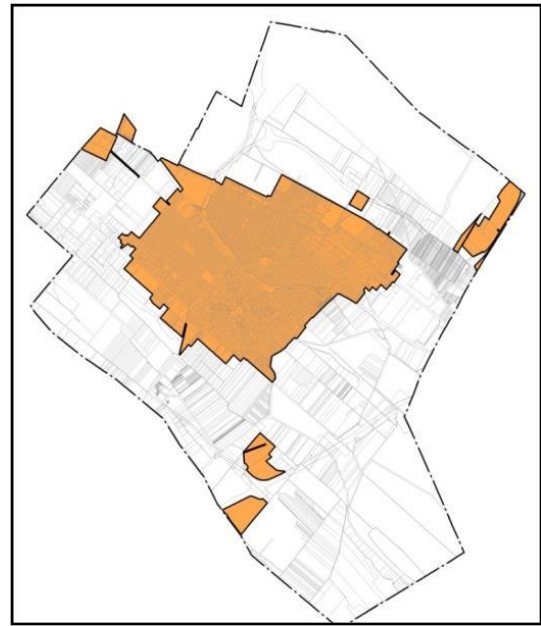
II.2.1. A városrészi lehatárolás keretei

A lehatárolás során figyelembe vettük, hogy Vecsés belterületi összesen 8 egymással nem érintkező településrészből állnak és egyes belterületi foltok külterületi részekbe ágyazódnak, különösen a város dél-keleti és észak-keleti részén.

Ezek a belterületi „enklávénak” külön elnevezésük sincs, nem lakófunkciójú területek.

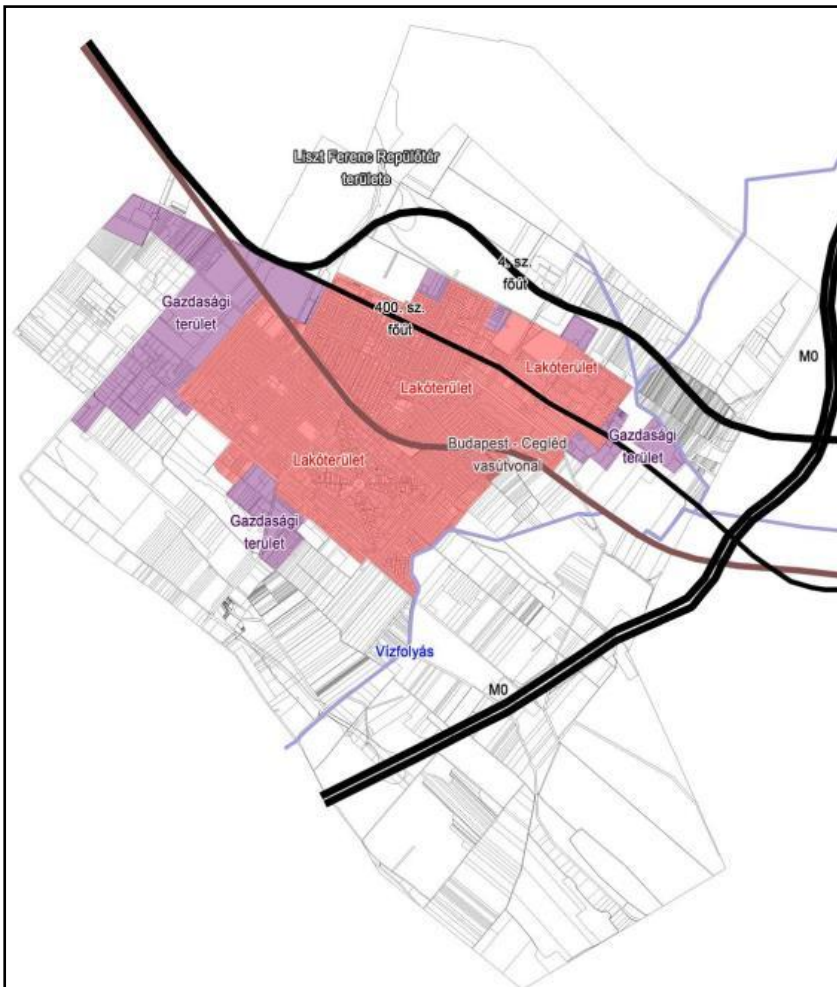
Ennek a helyzetnek némiképpen az ellentétéként a város észak-nyugati külterületi zónájában helyet kapó „Cziffra-telep”, amely bár központi vegyes területként besorolt külterület, rendelkezik lakófunkcióval és hagyományosan külön városrészként kerül nevesítésre.

Tekintettel a településrészek alapvetően funkcionális meghatározhatóságára, a városrészi bontás ezeket a foltszerű belterületi részeket az őket körülvevő külterületi egység részeként kezeli.



Térkép: V14/28 I. köt. – Urbanitás Kft.

A városrészek során figyelembe kellett venni a településszerkezetet, a város „természetes” tagozódását meghatározó főbb természeti és infrastrukturális elemeket is:



- A települést kelet-nyugati irányban átszelő 400. sz. főút
- A település magját északi irányból elkerülő 4. sz. főút
- A település magját kelet felől elkerülő M0 gyorsforgalmi út
- A települést kelet-nyugati irányban átszelő Budapest – Cegléd vasútvonal
- A település magját délkeleti irányból elkerülő Gyáli-patak
- A településhez északi irányból csatlakozó Liszt Ferenc Reptér területe
- Nagy kiterjedésű, jellemzően lakóterületi funkciójú központi belterület
- A központi belterület lakóterületei közé ékelődő központi vegyes területek térségei
- A belterülethez a jelentősebb utak mentén csatlakozó gazdasági területek
- A külterületen meghatározó mezőgazdasági és erdő területek

Térkép: V14/28 I. köt. – Urbanitás Kft.

II.2.2. A tervezési városrészek

1. számú városrész: Központi városrész

A városrész magában foglalja a *Felső telepet* a Market Central területével, a *Kertekalja* városrész vasútvonaltól északra eső részét.

Utcaszintű lehatárolása:

*Üllői út (közigazgatási határ) – 4. sz. főút – 400. sz. főút –
Kellner Dr. u. – 072/36 hrsz. telekhatár mentén északra –
0122/16 hrsz. telekhatár mentén – Mátyás u. – Vágóhid u. –
Telepi út – Ady E. u. – Ady köz - Vasútvonal*

A terület telekmorfológiai szempontból egységesnek tekinthető, kertvárosias lakóterületek alkotják, a falusias beépítésnél tapasztalhatóénál kisebb telekmérettel, rendszerint oldalhatáron álló, esetleg szabadon álló beépítéssel. A Felső telepi részen 600-800 nm nagyságú telkek, míg a később kialakult Kertekalján 400-500 nm nagyságú telkes kertvárosias beépítés alakult ki szűk utcákkal. A két terület között, a Telepi utca mentén alakult ki a városközpont területe a Piac tér és a Szent István tér környezetében, erőteljes igazgatási funkciókat adva a Központi városrésznek.

A területen található a város egyetlen, a Fő u. és a Kellner Dr. u. közötti területen elterülő, az egységesnek tekinthető kertvárosias beépítettségtől elütő lakótelepe, ahol a tömbtelkes-úszótelkes beépítést F+3 emeletes, lapostetős tömbházak és mögöttük garázsorok alkotják. A terület a városrészen belül sajátos, punktuális fejlesztési beavatkozásokkal fejlesztendő területnek minősül.

2. számú városrész: „FKL-városrész” (Falu-Krakkó-Lanyi területe)

A terület az egységes telekmorfológiai és funkcionális sajátosságok mentén fogja egybe a *Falu* és a *Krakkó* városrészeket, valamint a revitalizálás előtt álló *Lanyi-területet*.

Utcaszintű lehatárolása:

*Mátyás u. – Üllői u. – jobbra tartva 625 hrsz. telekhatártól a belterületi határ mentén a 4. sz főútig –
Sziget köz – Sziget u. – 6087, 658/5, 658/1, 659 hrsz. telekhatárok mentén –
József u. – Kakucsi u. – 957 hrsz. telekhatár mentén – Vasútvonal –
Ady köz – Ady Endre u. – Telepi út – Vágóhid u.*

A városrésze a falusias beépítés jellemző, a Falu területén nagyméretű, akár gazdálkodásra is alkalmas telkekkel, a Krakkó kisebb telkekkel. A városrész homogenitását a településfejlesztési aktivitás eredményeképpen meg fogja törni a Lanyi-terület, amely revitalizálását követően rekreációs, sportcélú és gazdasági funkciókat kapva a városrészt várhatóan megnyitja majd a 4. sz. főút irányába éppúgy, ahogy a funkcióbővülésnek köszönhetően a Fő úton keresztül a Központi városrész számára is jobban feltárja a területet.

3. számú városrész: Andrássy telep

A terület a már jelenleg is városrésznek tekintett, természetes városrésznek minősülő *Andrássy telepet*, valamint annak részeként a Dobó Katalin utca és a Gyáli (1.) csatorna között található lakóparki területet foglalja magában.

Utcaszintű lehatárolása:

*Dózsa György u. – Vasútvonal –
A belterület keleti határa dél felé tartva a Budai nagy Antal u.-ig –
6009 hrsz. mentén délre – 6009 hrsz. mentén ÉNy irányba a 6001 hrsz.-ig –
4232/4 és 4232/17 – Erdő u. – Külső Gyáli út*

Az Andrásy telepet et a XX. század elején egyszerre parcelláztak fel ennek köszönheti különleges struktúráját, jellegzetes sugaras utcahálózatát. A Dobó Katica utca környéke és a városrész keleti részén létesített lakópark területei ettől eltérően kb. egy évtizede beépített kertvárosias lakóterületek, ahol a beépítettség jellemzően magasabb, mint a korábban beállt lakóterületeken. A városrész természetes központja a kör alakú Erzsébet tér, ahol a jelentősebb intézmények is helyet kaptak.

4. számú városrész: **Halmi telep**

A városrész a *Halmi telep* és a *Felső halom* településrészeket foglalja magába.

Utcaszintű lehatárolása:

Dózsa György út – Wass Albert u. – Görgey u. – Széchenyi u. – Előd u. – Vasútvonal

A Halmi-telep szintén kertvárosias lakóterület, amely 50-es, 60-években alakult ki, de a települési átlaghoz képest kisebb – többségében 400-500m²-es – jellemző telekmérettel. Központja a Halmy József tér és környéke, ahol az alapellátást szolgáló intézmények találhatók. Ebben a városrészben található a Lőrinci úton a Business Park.

5. számú településrész: **Nyugati külterületi zóna**

A nyugati külterületi zóna ad otthont a város nyugati/észak-nyugati részén működő, a város gazdasági motortérségének nevezhető észak-nyugati gazdasági-ipari terület jelentős részének. Észak-nyugati csücskében belterületi besorolású terület-foltokat is magában foglal.

A területen a megtelepült és működő vállalkozások területei mellett *kereskedelmi, szolgáltató terület* besorolású, *egyéb ipari terület* besorolású, *általános mezőgazdasági terület* besorolású területeket foglal magában és található a zónában egy *rekreációs célra kijelölt különleges terület* besorolású terület is. A településrész északi felén egy több mint 10 ha területű önkormányzati tulajdon (rekultivált hulladéklerakó) található.

Lehatárolása:

Nyugatról és északról a város közigazgatási határa – Észak-keletről a vasút – Keletről a Halmi telep határát jelentő Előd u. –

Délen a Széchenyi út mentén a 0182/11 hrsz.-ig (savanyító üzem) – 0182/11 déli határa – 0182/6 – 0182/31 mentén É-ra Széchenyi útig – 0182/92 mentén délre 0182/65 hrsz.-ig – 0182/65 mentén ÉNy-ra – 0193/8 mentén délre – 0193/8 mentén ÉNy-ra – Almáskert út – közigazgatási határ

6. számú településrész: **Északi külterületi gyűrű**

A terület különleges jelentőségét egyrészt az adja, hogy ennek a településrésznek a területén található a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér egy jelentős része (többek között a 2-es számú kifutópálya), ezen kívül jelentős, vagy a repülőtérhez, vagy a 4.sz. elkerülő főúthoz és az M0-hoz közvetlen kapcsolattal rendelkező gazdasági besorolású területek helyezkednek el rajta. A területen halad át a várost északról elkerülő 4. sz. főút.

Lehatárolása:

A Központi és a „KFL”-városrészekről északra fekvő külterületek északon, nyugaton és keleten a közigazgatási határig, délen a vasútvonalig

7. számú településrész: **Déli külterületi gyűrű**





A terület jelentős nagyságú *gazdasági erdőterületeket* és *általános mezőgazdasági terület* besorolású területeket foglal magában, de részét képezi még több *kereskedelmi, szolgáltató terület* besorolású, *kertművelésű mezőgazdasági terület* besorolású és néhány *rekreációs célra kijelölt különleges és sport terület* besorolású terület is. A terület déli részén található az egyetlen, vecsési közigazgatási területen telepített M0-s kapcsolódó közlekedési csomópont. Ennek közelében kisebb területen *kertvárosias lakóterület* besorolású területek találhatók. A területen az önkormányzat jelentős tulajdonokkal rendelkezik, elsősorban a Wass A. u. alatt és a Külső Gyáli útnál.

Lehatárolása: Nyugatról, délről és keletről a közigazgatási határ – Északról a Nyugati külterületi zóna – belterületek határai – Vasútvonal

II.3. Jövőkép

II.3.1. A vecsési közösségi identitást meghatározó alakzatrendszer

A város hosszú távú jövőképének meghatározása jelentős részben támaszkodik a multiszektorális helyzetfeltárás és helyzetelemzés eredményeire, valamint a Vecsés város önképét meghatározó alakzatrendszerre, azokra az elemekre, amely a vecsési közösségi identitás alappilléreit jelentik.

A savanyúság, a káposzta		<p>A savanyításipari termékek automatikus, szinte reflexszerű összekapcsolása Vecséssel olyan nyelvi-kulturális művelet, amely ma Magyarország egész területén használatos és a várost a magyar nyelv sajátos alakzataként egyfajta „minőség-márkává” is avatja. A „vecsési” jelző a savanyúság, a káposzta előtt ma a teljes magyar nyelvterületen az eredetiséget, a kiváló minőséget jelenti. Ez a mezőgazdasági alapú alakzat jóval több sztereotípiánál: a város imázsának, a városnak mint „brand”-nek az egyik legnagyobb hatású eleme.</p>
A repülőtér		<p>Vecsés rendkívüli pozíciójának egyik legfőbb letéteményese az ország egyetlen nemzetközi jelentőségű repterének, a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtérnek a városhoz való közvetlen kapcsolódása, a repülőtérnek a városban való jelenléte. Ma Magyarországon a Budapest XVIII. kerületén kívül ma egyetlen település sincs olyan szoros és közvetlen viszonyban a reptérrel, mint Vecsés. Ez nemcsak a helyi munkaerőpiac szerkezetére van döntő hatással (helyi foglalkoztatottak a reptéren; a logisztikai iparág megtelepülése a városban), de jelentős komparatív versenylőnyt jelent: a légi szállítás üzletág esetében a repülőtértől való távolság növekedésével hatványozottan csökkenek a repülőtérhez köthető előnyök. Ebben a tekintetben Vecsés pozicionális előnye behozhatatlan.</p>
Az agglomeráció városa		<p>Földrajzi pozíciójából fakadóan a város identitása részben természetes módon a fővároshoz való viszonyban határozható meg. A Budapesttel való összekötöttség nagyban befolyásolja a foglalkoztatottsági, oktatási és egészségügyi ellátási szerkezeteket. A főváros jelentős piacot jelent a helyi vállalkozások számára, de munkaerő-elszívó hatással is bír. A szuburbanizáció várossalakító hatásai éppen úgy hoztak jelentős értékeket a városba (a városnak), ahogy új típusú problémákat is eredményeztek, elsősorban a műszaki és humán infrastruktúra párhuzamos fejlesztésének deficitjei és a munkalehetőségek arányos bővülésének elmaradása által.</p>
Logisztika		<p>Vecsés a repülőtértől függetlenül is jelentős közlekedési hálózattal van átszöve. A várost keresztiülszelő nemzetközi jelentőségű vasútvonal mellett M0-kapcsolattal és a készülő M4-hez való közvetlen kapcsolódással rendelkezik. És bár a város közötti tranzitpozíciója nem elsődleges (közvetlen), a repülőtér és a nemzetközi jelentőségű vasútvonal lehetőségeit kihasználva jelentős, de továbbfejlesztésre szoruló multimodális közlekedési csomóponti szereppel bír.</p>

Erős hagyományrendszer



Vecsés a mezőgazdasági-savanyításipari hagyományok, a német nemzetiségi kultúra és tradíció, valamint a Bálint Ágnes-örökség mentén is meghatározza önmagát. Olyan településként tekint magára, ahol a modern, dinamikus törekvések nemcsak, hogy megférnek a hagyományokkal, hanem kimondottan előfeltételezik azokat.

Jellegzetes településszerkezet



A település sajátos szerkezete a város történetileg hosszú és fokozatos kialakulásának eseményét jeleníti meg: az egymástól jól elhatárolható történeti városrészek sajátos beépítettsége és térszerkezete az egyes korok kulturális, politikai, városfejlesztési folyamatait jelenítik meg, különleges lehetőséget és kihívást is jelentve a mai városfejlesztési törekvések számára.

II.3.2. A város jövőképe

A Településfejlesztési Konceptió részletes helyzetelemzési munkáinak alapvető belátásaira építve a város önmagára irányuló, 15 éves távlatban értelmezhető víziója, hosszú távú jövőképe a következőképpen kerül megfogalmazásra:

*Vecsés élhető és szerethető, harmonikusan fejlődő,
jelentős térségi és országos gazdaságstratégiai szereppel rendelkező,
hagyományait őrző, jellegzetes arculattal bíró, modern és dinamikus kisváros*

Élhető és szerethető város



Minden településfejlesztési beavatkozás végső célja alighanem az, hogy az adott városban jó legyen élni és a városban lakók szeressék azt a helyet, ahol élnek. Bármilyen alapvetőnek és egyszerűnek is tűnik ez a célkitűzés, lényegében minden egyéb beavatkozás végső célja csak ez lehet. Vecsés víziója önmagáról 15 éves távlatban éppen ez: **legyen jó a városban élni és a lakók szeressék városukat.**



Ehhez elengedhetetlen az **egészséges városi környezet** biztosítása: a káros környezeti hatások (zajterhelés, szállópor, levegőszennyezés) jelentős mérséklése, az egészséges ivóvíz biztosításához szükséges infrastrukturális és társadalomfejlesztési feladatok elvégzése, a közlekedésbiztonság jelentős mértékű javulása, a „zöld közlekedési formák” előtérbe helyezése és a városi zöldfelület fejlesztése.



Egy olyan városban, amelynek gazdasága forgalomintenzív és gyakran erős környezetterheléssel járó iparágakra épül, elengedhetetlen, hogy a város gazdaságának egyensúlyát, dinamikáját biztosító gazdasági tevékenységek és a lakosság kiegyensúlyozott, kölcsönös elégedettségen alapuló kapcsolat alakítson ki. Vecsés 15 éves távlatban olyan várossá válik, ahol **úgy folynak dinamikus gazdasági tevékenységek, hogy a lakosság érdekei (egyáltalában is a lakófunkció maga) nem sérülnek.**

Harmonikusan fejlődő város



Mindez azt is jelenti, hogy **a város gazdasága 2028-ra kiegyensúlyozottan, fenntartható módon fejlődik**: a kapacitásokat kihasználva, de a város műszaki infrastruktúráját, környezetét és társadalmát nem túlterhelve.



A tervezési időszak végére, 2028-ra a város gazdasága megfelelő irányba fejlődve eléri, hogy megerősödik a város **logisztikai csomóponti szerepe** és a logisztikai potenciál mögé **kiépülnek a magasabb hozzáadott értéket termelő háttérpári rendszerek**. Ezzel a város gazdasága egy dinamikus, szerkezetileg kiegyensúlyozott pályára áll, amely közgazdaságilag is fenntartható.



Az országos és nemzetközi piacra termelő jelentős, gyakran multinacionális cégek jelenléte mellett **a helyi vállalkozások is aktív, jelentős szereplőivé válnak a helyi gazdaságnak**. Képesek és tudnak beruházni, fejlődni, a lakókörnyezettel nem, vagy nehezen összeegyeztethető ipari tevékenységeket **helyi vállalkozói parkokba kitelepülve** végzik, elsősorban a helyi, a kistérségi és a főváros-térségi piacokra termelve.



2028-ra **a repülőtér versenyelőnyének kihasználása mellett több pólusú, jellegzetes profillal bíró, differenciált gazdasági szerkezet** alakul ki a városban. Elsősorban a logisztikai, a logisztikához kötődő szolgáltatási iparágak, valamint az árfolyam megállítását eredményező háttérpári rendszerek kiépülése révén Vecsés gazdasága országos, regionális és külföldi piacra is termel, a helyi vállalkozások pedig a helyi és térségi piacok jelentős szereplőivé válnak.

Jelentős térségi és országos gazdaságstratégiai szereppel rendelkező város



Vecsés már jelenleg is járási központ. Térségi szerepköre nem is elsősorban adminisztratív értelemben kell, hogy megerősödjön, hanem leginkább **az intermodális csomóponti szerep** fejlődésén és az egyes szolgáltatóipari fejlesztéseken, valamint a logisztikai és környezetvédelmi iparágakhoz kötődő oktatási szerepkör kialakítása révén.



2028-ra Vecsés már nem pusztán a főváros csatlakozó övezeteként, hanem a repülőtér-viszonylat egyenrangú szereplőjeként, a főváros jelentős partnereként, a környező kistérségek legerősebb és legstabilabb gazdaságával rendelkező városként definiálódik. Ehhez **erős, differenciált szerkezetű kapcsolati hálót épít ki és működtet**, amelynek keretében kreatív kezdeményező szerepben lép fel, érdekeket közvetít és kölcsönös megállapodásokban érdekelt. A saját lakosságával való viszonyban **szolgáltató önkormányzatként működik**.

Hagyományait őrző város

Vecsés arculatának meghatározó elemét adja a hagyományos mezőgazdaságra épülő zöldségtermesztés és a várost minőségmárkává emelő savanyításipar. Attól függetlenül, hogy az őstermelői savanyítás helyét mára már egyre inkább az ipari savanyítás veszi át, a város az egyre inkább kiüresedő, visszaszoruló, ámde a város imázsát, a várost mint „brand”-et

Jellegzetes arculattal bíró, modern és dinamikus város



mégis leginkább meghatározó **mezőgazdasági profilt tudás- és technológiaalapú, oktatási aktivitásra épülő fejlesztések** révén kívánja megőrizni és hasznosítani.

A településfejlesztési aktivitás következtében Vecsés valós, **funkciógazdag városközponti résszel rendelkezik** és egyes településrészeiben **kisvárosi szintű alközpontok** jönnek létre. A gazdasági területek és a közlekedési infrastruktúra átfogó fejlesztése mellett a város megtartja jellegzetes, történeti kialakulását is megjelenítő települési arculatát, szerkezetét, ugyanakkor **a kiszélesedő városközpont és a repülőtérrel, valamint a fővárossal érintkező területek dinamikus, a szolgáltatások rétegzett és aktív jelenlétére épülő területhasználatot mutatnak.**

II.4. Vecsés fejlesztésének horizontális elvei és átfogó céljai

II.4.1. Belső alapelvek: a horizontális elvek rendszere

A településfejlesztési koncepció tervezési alapelveinek egyik legjelentősebb csoportját jelentik azok az **inherens, a koncepció tartalmát belső összefüggések szerint meghatározó alapelvek**, amelyek valamennyi fejlesztési prioritás esetében érvényre juttatandó elvek. Ezeknek az ún. **horizontális elveknek** az egyes fejlesztési aktivitások során való érvényre jutása biztosítja, hogy az egyes beavatkozások a város mint egységes közigazdasági rendszer egésze szempontjából hasznosak, sikeresek, megtérülők legyenek.

Mindez egyrészt azt jelenti, hogy a különböző fejlesztési beavatkozások nem termelnek más szektoroknak felesleges költségeket, illetve **az egyes térségi vagy szektorális rendszerekkel való szinergia** következtében a lehető leghatékonyabban valósulnak meg. Másrészt pedig – az elvek egymáshoz való viszonyában – azt is jelenti, hogy **azok nem egymás rovására jutnak érvényre**, vagyis az egyik érvényre jutásával nem sérül a többi elv valamelyike, sőt optimális esetben azok szinergikus hatása következtében az elvek együttes érvényesülése összességében nagyobb hasznosságot eredményez, mint amilyen az azok által külön-külön elérhető hasznok összessége volna. Az ilyen alapelvek a fenti megfogalmazásnak megfelelően **horizontális elvekként** épülnek be a stratégiai tervezés rendszerébe.

Vecsés város hosszú időtávú Településfejlesztési Koncepciójának horizontális elvei:

- × **Térségi szemlélet**
- × **Fenntarthatóság**
- × **Élhetőség**

Térségi szemlélet

Ahogy az mind Vecsés város fejlesztéspolitikai pozicionáltságának, mind gazdaságföldrajzi és gazdaságszerkezeti adottságainak elemzéséből világossá vált: Vecsést a kisvárosok szokásos térszerkezeti kapcsolatainál **komplexebb térségi összefüggésrendszer jellemzi**. A város egyrészt a Monori kistérség egyik kulcstelepülése, másrésztől Budapest főváros agglomerációs övezetének része, harmadrészt pedig – a Liszt Ferenc Repülőtér révén – Magyarország egészének egyik nemzetközi kaputérsége, légiforgalmi kikötő-területe. Ennek megfelelően fejlesztési pozícióit illetően éppúgy **önálló város**, ahogy **Budapest agglomerációs térsége** (és mint ilyen a fővárossal együttes tervezésén alapuló integrált városfejlesztési program szereplője) és **országos jelentőségű gazdasági térség**.

Gazdasági szerkezetét tekintve hasonlóképpen, leginkább **piacai térségi rétegzettségével** jellemezhető:

- a helyi gazdaság
- Budapest
- a kistérség (repülőtértől tekintve) távolabbi részei
- a déli és keleti „közelkülföld”, a szomszédos déli, dél-keleti és keleti országok
- egyéb európai és az európai kontinensen kívüli desztinációk.

A fenti differenciált fejlesztési pozicionáltság és piaci szerkezet lehetetlenné teszi, hogy Vecsés fejlesztéséről zárt rendszerben, **térségi kapcsolati rendszerek** nélkül lehessen beszélni.

Fenntarthatóság

A város mint komplex közigazdasági rendszer fejlesztése kapcsán a fenntarthatóság elvének érvényesülése alatt éppen úgy értjük a gazdasági fenntarthatóságot, ahogy a környezeti és társadalmi fenntarthatóságot is. Az előbbi esetben **pénzügyileg és közigazdaságilag fenntartható** (megtérülő) fejlesztésekről beszélünk, amelyek a vecsési közigazdasági egység (azaz a város) nettó pozícióit javítják. Az utóbbi szempontok pedig **a fenntartható fejlődés** általános elvét juttatják érvényre, amely a véges erőforrásokkal rendelkező Földön élő emberi társadalmak alapvető szervező elvekként azt jelenti: „anélkül elégtjük ki

a jelen szükségleteit, hogy ezzel aláásnánk a jövő generációk azon képességét, hogy majd kielégítsék saját szükségleteiket”.¹⁵

Élhetőség

A város átfogó, az egyes társadalmi, gazdasági, közlekedési és adminisztratív részrendszereket egyaránt érintő fejlesztése végső soron nem szolgálhat más célt, mint **a városban élők életminőségének javulását**. Valamennyi fejlesztési beavatkozás és az azok eredményeképpen javuló mutatók célja egyértelműen egy élhetőbb városi környezet, egy magasabb életminőséget fenntartható módon biztosítani tudó társadalmi-gazdasági rendszer kialakítása.

II.4.2. Az Airport-kontextus: a Repülőtér-térség fejlesztési koncepciói

Vecsés esetében – szem előtt tartva a térségi szemléletű tervezés kívánalmát – külön fejlesztéspolitikai kontextust és kihívást jelent a fővárosi tervezés és a repülőtér fejlesztési koncepciójának keretrendszere. A fővárosi fejlesztési tervekhez való kapcsolódás több ponton is szükségszerűen megjelenik a város saját céljai között, de a repülőtér kontextusát külön is szükséges tárgyalni, elsősorban a következő okok miatt:

- A repülőtér fejlesztése alatt nem egyszerűen a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér [LIFE] fejlesztését kell érteni, hanem egy **integrált térségi fejlesztési programot**, amelynek éppen úgy részét képezik az agglomeráció érintett települései, ahogy a főváros, vagy maga a LIFE területe.
- **A Repülőtér-térség fejlesztési koncepciója** erőteljesen összefonódik a főváros fejlesztéspolitikai elképzelérendszerével, annak kidolgozása részben ugyanahhoz a csapathoz köthető, mint a fővárosi fejlesztési eszköztáré.
- A repülőtér tulajdonosa a magyar állam, de a repülőteret koncesszió birtokában gazdasági vállalkozás, a Budapest Airport Zrt. üzemelteti, amely saját fejlesztési dokumentumállománnyal rendelkezik, elsősorban **az ún. „kerítésen belüli” fejlesztések** vonatkozásában, amelyek mindazonáltal egyrészt építenek az országos és fővárosi fejlesztési elképzelésekre, másrészt várakozásai nem feltétlenül azonosak teljes mértékben azokkal.

A Repülőtér-térség fejlesztésének összefüggésrendszere tehát egy rendkívül speciális kontextust teremt minden szereplő, így Vecsés területfejlesztési elképzelései és tervezése számára. Nemcsak a város gazdasági pozícióinak áttekintésekor nem lehet ugyanis figyelmen kívül hagyni a LIFE helyzetét, valamint a város gazdasági életében betöltött szerepét, de a térségi közlekedési infrastruktúra, a helyi és térségi munkaerőpiac, valamint a társadalmi mozgások szempontjából is meghatározó jelentőségű. **Olyan összefüggésrendszer ez, amelyhez az adott szereplőknek viszonyulnia kell saját fejlesztési eszköztárak kialakításakor.**

II.4.2.1. Repülőtér-specifikáció és a térség integrált fejlesztésének lehetséges modelljei

A LIFE és térsége adottságrendszerét és fejlesztési terveit részletesen vizsgáló, a Repülőtér-térség hosszú távú fejlesztési koncepcióját kidolgozó tanulmány¹⁶ a nemzetközi szakirodalmat idézve a repülőterek következő specifikációját alkalmazza:

- **Repülőtér-hálózat:** nemzeti, vagy regionális szinten koordinált repülőtér csoport (lásd Olaszország)
- **Globális fontosságú csomópontok:** csomópont, ahol a jelentősebb globális légi útvonalak csatlakoznak
- **Repülőtér-város:** minden fontosabb városi szolgáltatást nyújtó repülőtér térség
- **Multimodális légikikötő:** repülőtérváros erős intermodális kapcsolatokkal

¹⁵ ENSZ, Brundtland-jelentés (1987)

¹⁶ Város-Teampannon Kft. – Pestterv Kft: Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér térsége – Integrált térségfejlesztési terv (2014) – Az „airLED Helyi gazdaságfejlesztés repülőterek vonzáskörzetében”-projekt No. 4CE485P4 CENTRAL EUROPE PROJECT, partnerségi megállapodás alapján) 13.o. /továbbiakban: AirLED-tanulmány/ [A magyarra fordított szakkifejezéseknek a hivatkozott tervben használt helyesírását módosítottuk.]

- **Repülőtér mint célállomás:** reptér, amely kereskedelmi és szolgáltató központ is egyben a helyi közösség számára
- **Üzleti utak bázisa:** üzleti forgalomhoz igazodó repülőterek
- **Diszkont bázisok:** diszkont légitársaságokra koncentráló repülőterek
- **Teherszállító bázisok:** teherforgalom keltette igényeket kiszolgáló repülőterek

A térségfejlesztési terv pontosan tárva fel azokat a funkcionális hiányokat és adminisztratív akadályokat, amelyek egy repülőtér-város típusú funkcióösszűsödés (azaz a repülőtér-városmodell) kialakulása útjában állnak, megállapítva egyben, hogy „jelen állapotában leginkább egy diszkont bázis jellemzői illenek a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtérre”¹⁷

három lehetséges területfejlesztési forgatókönyvet nevesít:

- az első, amire az airLED projekt alapvetően irányul, az „**Airport-city**” (repülőtér-város);
- a második az „**Airport-corridor**” (repülőtéri tengely), amely a repülőtér és a „CBD” (központi üzleti negyed) közötti területek iránti fokozott befektetői érdeklődés esetén lehet releváns modell;
- a harmadik, az „**Intermodal hub**” (repülőtéri intermodális csomópont-térség) amit akár a repülőtér-város típusú fejlesztés első lépésének is tekinthetünk.¹⁸

Ahogy azt a tanulmány megfogalmazása maga is világossá teszi: az integrált térségfejlesztési terv leginkább a **repülőtér-város modelljéből** kiindulva, azt a **fejlesztési stratégia koncepcionális keretként** alkalmazva¹⁹ elemzi a lehetőségeket és a térség hosszú távú fejlesztési-stratégiai jövőképét is ennek, a **repülőtér köré épülő várost** jelentő modellnek az irányából fogalmazza meg. Mindez **egyfajta diskurzív – a stratégiai dokumentumokban nem igazán gyakori és talán nem is túl termékeny – feszültséget eredményez**, amely végigvonul a szöveg egészén:

⇒ bár a dokumentum igen világosan és egyértelműen távolinak és számos tényező által akadályoztatottnak látja nemcsak a repülőtér-város térségi szervező elvvé válását, de még a LIFE – ennél sokkal kevésbé összetett funkcióösszűsödést feltételező – multimodális légikikötővé válását is (22.o.);

⇒ mégis ennek a modellnek mint integrált szerkezetalakítási modellnek a keretrendszerében igyekszik megfogalmazni a Repülőtér-térség jövőképét.²⁰

Ennek az ellentmondásnak megfelelően és korántsem váratlanul a kialakított fejlesztési stratégia megfogalmazásakor a **repülőtér-város alakzata** már voltaképpen a **Ferihegy-Vecsés határára térségére koncentrálódva „kisebb területre „húzódik” össze**” és „az „agglomerációs pólust” felváltja a XVIII. kerület központjának funkcióbővítő továbbfejlesztésére [...] építő potenciális központtérség” kialakításának eleme.²¹ Ez nem jelent mást, mint hogy a térség fejlesztésének két központi területe:

1) a repülőtér és Vecsés határán tervezett **Airport-City projekt területe** és az ahhoz térszerkezeti és multiplikatív hatásrendszerek mentén csatlakozó vecsési és XVIII. kerületi fejlesztési területek

2) **XVIII. kerület központjának** funkcióbővítő továbbfejlesztését jelentő területek.

Ezzel párhuzamosan (a tényleges javaslatok pontján mintegy elengedve a Repülőtér-város modelljét) a stratégiai terv tényleges kidolgozására egy tengely-alakzat, az ún. „**Repülőtér-tengely**” alakzata mentén kerül sor, amelynek lényegi alkotóelemei:

- a Kálvin tér és a repülőtér közötti 18 km-es, lényegében az Üllői út és a gyorsforgalmi út vázára épülő közlekedési csatornák mentén képződő városi funkciócsoportokra építve alakítja ki a „repülőtéri tengely” alakzatát;

¹⁷ Uo. 21.o.

¹⁸ A felsorolás idézet: uo. 14.o.

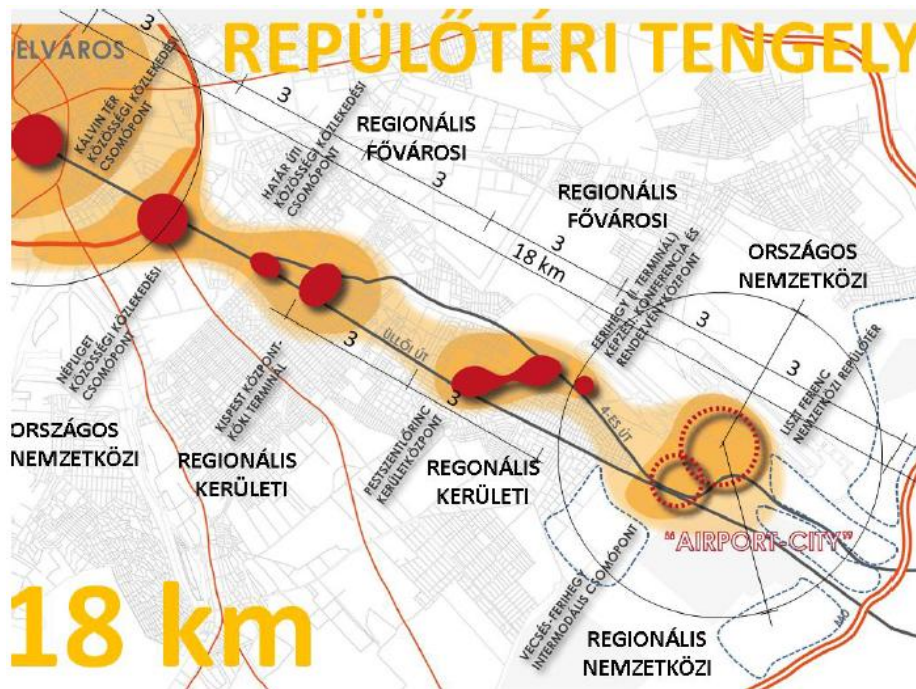
¹⁹ Uo. 73.o.

²⁰ Nem is véletlen, hogy leginkább az válik plasztikussá, hogy miért **nem** reális a LIFE köré épülő repülőtér-várossal számolni a térség szerkezeti fejlesztése terén.

²¹ Lásd: 74.o.

- a Budapest-fókuszú repülőtér helyett-mellett egy Kárpát-medence-fókuszú repülőtérre tesz javaslatot;
- egy, a repülőtéren (alatta) átvezetett vasúttal és közúttal számol.

A „Repülőtéri tengely” mint térségi szerkezetalakítási és integrált térségfejlesztési modell:



Forrás: Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér térsége – Integrált térségfejlesztési terv (2014)

II.4.2.2. Vecsés és a repülőtér viszonyrendszere (stratégiai pontok)

Vecsés közlekedéscsoporthoz tartozó adottságai és az a tény, hogy a repülőtér területének 30%-a Vecsés város közigazgatási területén található, szükségessé teszi, hogy a repülőtér kontextusa és az ennek a viszonyrendszernek a meghatározó aspektusai a településfejlesztési tervezés stratégiai szinten kitüntetett elemeivé váljanak a tervezés során. Nem horizontális elvek ezek, hanem leginkább olyan **premisszák (akár versenypremisszák), amelyek meghatározzák a jövőről való gondolkodást**, mert annak kitüntetett fontosságú keretrendszerét képezik.

A) Milyen szcenárióval számol Vecsés a LIFE kapcsán? Hogyan viszonyul a Budapest Airport Zrt. fejlesztési terveihez?

Jelen stratégia a vecsési szakmai szempontokat veszi kiindulópontnak. Ezek alapján – a hivatkozott airLED-tanulmány saját tipológiáját alkalmazva – jelen dokumentum a LIFE-t **jelenleg leginkább „diszkont bázisnak”**, azaz egy diszkont légitársaságokra koncentrált és épülő repülőtérnek látja és tekinti.

Középtávon lehetségesnek és elérendő célkitűzésnek tekinthető a „**teher szállító bázissá**”, egyfajta cargo-bázissá fejlődés,

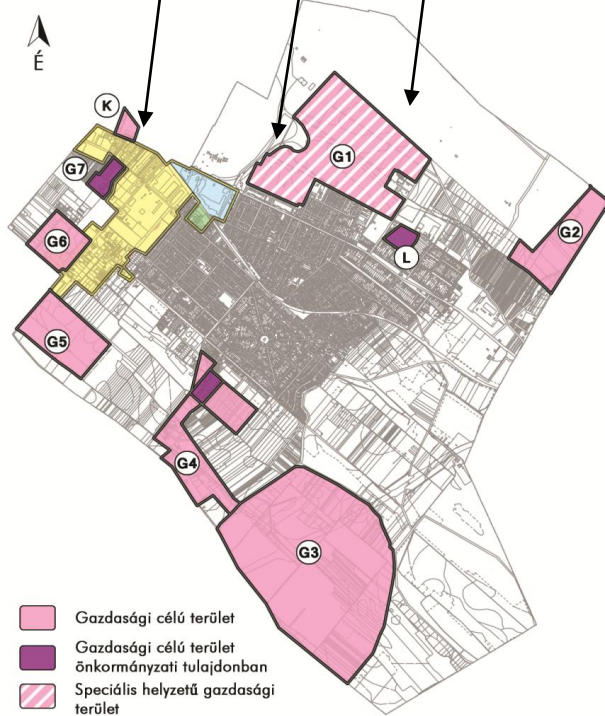
hosszú távon pedig elképzelhető és kívánatos egy erős **intermodális (de akár multimodális) kapcsolatrendszerrel rendelkező és az áruforgalom köré felépülő szekunder és terciér iparok (feldolgozóipari és szolgáltatási háttér ipari rendszerek) által támogatott cargo-központtá válás, erősödő üzleti célú utasforgalommal.** (Az airLed-tanulmány tipológiája értelmében ez egyfajta kombinációja a „teher szállító bázis”-reptérnek, a multimodális légikikötőnek és az üzleti utakban erős reptérnek.)

Vecsés város koncepciója lehetőséget lát a LIFE esetében:

- a repülőtéren megforduló áru mennyiségének jelentős növelésére;

- a repülőtér kerítésen belüli fejlesztési terveinek és a környező települések/kerületek gazdasági célú területfejlesztési eredményeinek szinergiájából fakadó szekunder háttérpar (feldolgozóipar) a jelenleginél sokkal hatékonyabb megtelepülésre;
- a kereskedelmi és szolgáltatóipari funkciók további fejlődésére;
- uniós belépési ponttá válására (a vámkezelési szabályok átalakításával párhuzamosan).

A repülőtér struktúratervében szereplő „kerítésen belüli” beruházások és a vecsési gazdasági célterületek térképe²²:



A vecsési településfejlesztési koncepció által reálisnak tartott reptérfejlesztési potenciál és irányt alátámasztják:

- a) a teherszállító központtá válás tekintetében:
- megfelelő az ország geopolitikai pozíciója;
 - a repülőtér része az európai közlekedési törzshálózatnak és klasszikus híd-szerepe van kelet és nyugat / dél és észak között;
 - jelentős a közép-magyarországi felvevőpiac (3,5 millió fő);
 - már jelenleg is jelen vannak a repülőtér intermodális közlekedési kapcsolatrendszerei, amelyek továbbfejlesztendők;
 - a térségben multinacionális vállalatok telepedtek meg;
 - sikeres beruházásként valósult meg az elmúlt években a BA Zrt. „Cargo-bázis” projektje.

- b) az inter- és multimodalitás tekintetében:
- jelentős adottságnak tekinthető a légi-, a szárazföldi és a vasúti forgalmi rendszerek együttes jelenléte;
 - a forgalmi rendszerek fejlesztését is támogató gazdasági besorolású (ám nagyrészt jelenleg mezőgazdasági területként működő) területek környező jelenléte.

- c) az üzleti célú utasforgalom tekintetében:
- a jelenleg meglévő kapacitások;
 - a repülőtér ilyen célú forgalmát kiszolgálni képes funkciók (konferencia, szálláshely, stb.) megtelepítésére alkalmas területek logisztikailag és térszerkezeti szempontból elhelyezkedése;
 - a térség (és főként Budapest) európai szinten is jelentős konferencia-szereplő státusza.²³

A szekunder és terciér jellegű háttérpari kapacitás tekintetében jelenleg inkább a kihívások nagysága és a – területileg és ágazatilag is – összehangolt tervezés hiányosságai látszanak leginkább. Ahogy azt Vecsés város Középtávú Gazdaságfejlesztési Stratégiájának beavatkozási elemzése összefoglalja:

„A meglévő logisztikai potenciálra (vagy ezen potenciál mögé) **nem épültek ki az ellátási lánc egyéb részrendszeit jelentő ipari szegmensek** (összeszerelés, feldolgozás, áru- és folyamatmenedzselés, de akár bizonyos gyártási folyamatokat is ide vehetünk), amelyek pedig az anyagáramlás megállításának és az érték-hozzáadásnak az igazi

²² A felső térkép forrása: airLED-tanulmány és Budapest Airport Zrt.

²³ A Magyar Kongresszusi Igazgatóság közlése szerint „Budapest még mindig a 20. legjelentősebb konferenciaváros a világon, illetve 15. Európában. A tavalyi 1017 magyarországi nemzetközi konferencia 70,4%-át Budapesten rendezték, és 237 801 résztvevőt vonzott.” (in: airLED-tanulmány 21.o.)

lehetőségét jelentenék. Némi leegyszerűsítést megengedve: az értékteremtő folyamat részfolyamatai közül az anyag mozgását (szállítást) és nyugvását (raktár) jelentő folyamatok köré/mögé **nem igazán épültek ki az anyag alakításával kapcsolatos, magasabb hozzáadott értéket termelő háttérpári rendszerek.**²⁴

Jelen Konceptió értelmezésében **a városi funkciókkal rendelkező repülőtér különböző modelljei és narratívái nem jelentenek reális jövőképet** a Konceptió időtávján (15 év).

B) A repülőtér közelsége és a logisztikai csomóponti funkció összefüggérendszer

Ahogy azt már jelen Konceptió Helyzetelemzés-kötetének vonatkozó fejezetei és a *Pest Megyei Területfejlesztési Konceptió* elemzései is megmutatták: a térség közlekedési adottságai és gazdaságföldrajzi adottságai bár a térséget egyfajta, országos KAPU-térségi pozícióra predesztinálják, „a várakozások (lakásépítés, ingatlanpiac) és a tényleges gazdasági teljesítmény egyelőre nincsen egyensúlyban.”²⁵ „Jelenleg a Monori kistérség gazdasági helyzetelemzésének és migrációs, társadalmi folyamatai megértésének vezető motívuma, hogy **a kistérség gazdasági KAPU-szerepe a térszerkezeti és közlekedés-földrajzi adottságok ellenére nem működik**, sőt bizonyos gazdasági mutatók tekintetében a megyei átlag alatt teljesít.”²⁶ Az airLED-tanulmány is úgy fogalmaz, hogy a repülőtér közelsége **„egyelőre nem emeli a térséget a főváros kiemelkedő logisztikai központjává.”**²⁷

Valamennyi elemzés egyetért tehát abban, hogy valami nem működik a térség gazdasági szerkezeteiben. Úgy tűnik ráadásul, hogy ez a diszfunkcionalitás („nem-működés”) összetett, strukturális hatások eredménye, következménye. **Vecsés város ezt a nézőpontot kiemelten fontosnak tekinti** és törekvése, fejlesztési eszköztára kidolgozásának egyik kiemelt célja éppen az, hogy érvényes válaszokat adjon ezen problémakör tekintetében.

C) A kertvárosias települési szövet és az Airport multikulturális, nagyvárosias miliójének kontrasztja

Az airLED-tanulmány úgy fogalmaz, hogy a „környező kertvárosias települési szövet és a repülőtér város nagyvárosias miliója közötti kontraszt feszültséget kelthet a lakossági és a helyi [...] fogadókészség tekintetében”.²⁸ Ez a sajátos feszültség Vecsés szempontjából, azaz jelen konceptió optikájában is megfogalmazható, és valóban fel kell tenni a kérdést, hogy **stratégiaileg mihez kezd ezzel a feszültséggel a város**, vagy pontosabban: olyan feszültség-e ez, amellyel kezdenie kell valamit.

Nem szabad elfelejteni, hogy egy ilyen típusú feszültség magán a városon belül, a különböző célú városi területhasznalatok között is jelen van. Ahogy jelen tanulmány 1. fejezete is megfogalmazza: „Vecsés város esetében a megszokottnál élesebb tehát **a kontraszt a lakócélu területhasznalat (lakócélu városi területhasznalat) és a gazdasági aktivitásból fakadó területhasznalat, illetve a gazdasági funkciók jelenlétéből fakadó területhasznalat dinamikája között.**”²⁹ Vecsés számára tehát ez a probléma nem ismeretlen, kezelése a város településfejlesztési elképzeléseinek gerincét képezi.

A város optikájából azonban a repülőtér térségszervező funkcionális egységgé válását nem elsősorban ez, a kétségtelenül fennálló kontraszt és **az ebből fakadó „eltérő dinamikájú városi területhasznalatok” jelentette feszültség** akadályozza, sőt ez a feszültség optimális esetben még előnyé és sajátossággá is konvertálható volna, hanem – az airLED-tanulmány által is rendkívül világosan megfogalmazott és a jelen Konceptió helyzetelemzési kötetében is kimutatott – jogi sajátosságok, szolgáltatóipari és területrendezési hiányosságok:

- a repülőtér sajátos ingatlanjogi helyzete (állami tulajdonú ingatlan, piaci üzemeltető);
- a térség elaprózott tulajdonosi, telekszerkezete és építészjogi feltételrendszere (ahogy ez igen érzékenyen megmutatkozott a G1 jelű, a repülőtér fejlesztése szempontjából leginkább fontos vecsési telekrendszer, az ún. „Oscar-telekrendszer” kapcsán is³⁰);

²⁴ Vecsés Város Középtávú Gazdaságfejlesztési Stratégiája 65.o.

²⁵ PMTK 47.o.

²⁶ Lásd: V14/28 I. kötet, 1.2. fejezet

²⁷ airLED 27.o.

²⁸ Uo. 36.o.

²⁹ Lásd még V14/28 I. kötet, 13. fejezet

³⁰ Lásd: V14/28 I. kötet, 7. fejezet és jelen kötet 1. fejezet

- a földi közlekedési kiszolgálás minőségi és kapacitív hiányosságai;
- a repülőtérre vezető közlekedési folyosó menti területek lepusztult állapota.³¹

Vecsés város településfejlesztési tervezése ebben a tekintetben **az épített környezet sajátos arculatának és szerkezetének megőrzése és értékelvé, a szolgáltatóipari funkciók gazdagítását feltételező fejlesztése** mentén képzeli el a város jövőjét.

D) Funkcióhiányok a repülőtér-térségben

A fenti stratégiai pont továbbvezet a repülőtér-térségben mutatkozó erőteljes funkcióhiányok felismerésének és kezelésének stratégiai kérdésköréhez. Ahogy az fentebb is megfogalmazást nyert: Vecsés látván és érzékelvén az eltérő dinamikájú területhasználatból eredő feszültségeket, erre egyszerre kíván a **„jól piacosítható hagyományrendszer”** (a hagyományos szerkezetek értékelvé megőrzéséhez való ragaszkodás) és **a szekunder, valamint a terciar ipari szerkezetek megtelepítése, a szolgáltatóipari funkciók sűrűsödésének támogatása mentén** érvényes válaszokat adni.

A településrendezési és a településfejlesztési eszköztárak egyik elsődleges feladata ebben az értelemben az **élhető és szerethető város** megőrzése mellett a **dinamikus városi funkciókkal bíró város** megteremtése. Ebben az értelemben Vecsés részvázolatát kíván adni a sportfunkciók, a konferenciaközponti és szálláshely-szolgáltatási funkciók, valamint az irodai kiszolgálói infrastruktúra hiányosságai vonatkozásában, azaz **ezen a területeken a városi fejlesztések a repülőtér kapacitásainak kihasználását előtérbe helyező térségfejlesztést is szolgálni tudják majd.**

A vecsési fejlesztéspolitika azonban nem tartja elképzelhetőnek a funkcióhiányok szerves és európai mércével mérve is érzékelhető javítását az összehangolt, **a térségi szereplők egyenrangú részvételével zajló integrált fejlesztés (és tervezés) eszközrendszere nélkül.**

Ebben a kontextusban a város különösen fontos elemnek tartja:

- a repülőtérre vezető közlekedési folyosó menti területek leromlott és funkcióhiányos állapotának kérdését
- a térségi közlekedési rendszerek minőségi és kapacitáshiányainak kérdését.

Azaz ebben a tekintetben valóban **egyfajta „tengely-alakzat” mentén szükséges a repülőtér-viszonyrendszerről gondolkodni.**

II.4.3. Az átfogó célok rendszere

Az előzetes helyzetfeltárás és helyzetelemzés eredményeinek, valamint az EU irányelveinek megfelelően és az országos fejlesztéspolitikai dokumentumok célrendszeréhez illeszkedve Vecsés város hosszú távú fejlesztési elképzelései négy tengely mentén fogalmazódnak meg:

- ⇒ Épített és természeti környezet
- ⇒ Társadalom
- ⇒ Gazdaság
- ⇒ Szabályozási környezet, adminisztratív rendszerek

Ennek, valamint a város sajátosságainak (adottságainak és lehetőségeinek, konfliktusainak és hiányainak) megfelelően a város hosszú távú fejlesztésének átfogó céljai [ÁC] a következők:

³¹ Összefoglalva az airLED-tanulmány alapján: 36.o.

ÁC1 Fejlett városi környezet és infrastruktúra

Vecsés város önkormányzatának célja egy fejlett, vagyis egészséges, funkciógazdag, korszerű városi környezet és jól használható, felesleges társadalmi és pénzügyi költségeket nem termelő városi infrastruktúra kialakítása.

Ennek a célkitűzésnek a részeként szükséges a városi központ funkcióbővítő fejlesztése, a városi (elsősorban szolgáltatóipari) funkciók sűrűsödésének elősegítése és a városnak a főváros közelségét, a repülőtér viszonylatrendszerét a társadalmi-fogyasztói mozgások és gazdasági lehetőségek terén egyaránt kihasználó dinamizálása. A városközpont további funkcionális erősítése és a település észak-nyugati részében tapasztalható dinamikus területhasználat „széthúzása” mellett szükséges további városi alközponti funkciók kialakítása.

A fejlett környezet egyben egészséges városi környezetet is jelent, amelynek kialakításához elengedhetetlen a zöldfelületi rendszer mennyiségi és funkcionális fejlesztése, a zöld mobilitás rendszereinek kialakítása (P+R-, B+R-parkolók és terminálok, bicikliutak, gyalogos utak, stb.) és nem utolsósorban a közlekedési infrastruktúra minőségi, közlekedésbiztonsági és kapacitásbeli fejlesztése.

Stratégiai kulcsok:

- Városi funkciók bővülése, sűrűsödése
- Dinamizált város
- Alacsony társadalmi költségeken használható városi infrastruktúra
- Egészséges városi környezet
- Zöld infrastrukturális fejlesztések
- Zöld mobilitás
- Közlekedési infrastruktúra

ÁC2 Fenntartható, növekedni képes gazdaság a helyi szereplők részvételével

Mint az mind a Gazdaságfejlesztési Stratégia, mind pedig a Településfejlesztési Konceptió helyzetelemzési fejezetéből világossá vált, Vecsés gazdasági pozícióit leginkább a szolgáltatóipar, azon belül is a kereskedelem, a logisztikai szolgáltatások, valamint az ipar-építőipar határozzák meg. A mezőgazdasági ágban működő vállalkozások száma alig haladja meg az 1%-ot.

A város ipari profiljának megváltozása, a mezőgazdasági profil egyértelmű és erőteljes visszaszorulása egyszerre jelenti a területhasználat módjaiban bekövetkezett változásokat és a városi gazdaság alapját jelentő adófizető vállalkozások adminisztratív szerkezetének változását. Ez utóbbi tekintetében látható volt, hogy a vecsési helyi adóvolumen majdnem felét (az IPA-nak 40%-át) nem vecsési székhelyű közép- és nagyvállalatok fizetik. Ezzel párhuzamosan a vecsési vállalkozások jelentős része valójában nem működik, illetve 0-9 fő közötti foglalkoztatottat jelentő mikrovállalkozás. Kitüntetett jelentőségű cél tehát, hogy a helyi szereplők aktívabban, jelentősebb mértékben vegyenek részt a gazdasági rendszerek működésében, és a város gazdasági teljesítménye a jelenleginél nagyobb mértékben támaszkodjon a helyi vállalkozásokra.

Kitüntetett stratégiai célkitűzés, hogy a város használja ki a Liszt Ferenc Repülőtér [LIFE] által kínált adottságrendszert, de hosszú távon olyan, fenntartható gazdasági rendszert alakítson ki, amely nem kizárólagosan a légi forgalom alakulásától és a repülőtér helyzetétől függ, azaz a városnak alternatív növekedési területeket kell azonosítania és fejlesztenie.

A városnak ebben az értelemben a légi forgalomból származó versenyelőnyök kihasználása mellett:

- fokozottabban ki kell használnia a logisztika városban való rétegzett jelenlétét;
- fókuszba kell állítani és fejleszteni kell az inter- és multimodális közlekedési csomóponti szerepet;
- iparterületileg decentralizálni kell a várost, a meglévő ipari zóna déli irányba tartó spontán terjeszkedésének támogatásával és a város kelet felé történő megnyitásával;
- koncentrálni kell a kapcsolódó infrastruktúra (különösen a közlekedési vonalak és közmű-hálózat) csatlakozó fejlesztésére.

Vecsés Város átfogó célja tehát gazdasági területen, hogy a világgazdaságot megrengető hitelválság és a város gazdaságát alapjaiban meghatározó LIFE pozícióinak romlását követően növekedni képes és fenntartható módon növekedni képes gazdasági pályát építsen ki, a helyi gazdasági szereplők fokozott részvételével.

Stratégiai kulcsok:

- Szolgáltatóipari profil
- Nem vecsési székhelyű vállalkozások szerepe
- Helyi vállalkozások aktivizálása
- Alternatív növekedési területek azonosítása
- A logisztika rétegzett jelenléte
- Inter- és multimodális közlekedési csomóponti szerep
- Iparterületi decentralizáció
- A város iparterületi megnyitása kelet felé
- Fenntartható módon növekedni képes gazdasági pálya

ÁC3 Egészséges, környezetével harmóniában élő, javuló életminőségű társadalom

„Nemzetközi összehasonlításban a társadalmi környezet állapotát nagyon jól adja vissza az OECD által alkalmazott jóléti mutató, a *'better life index'*, melyben a 2011. évi adatok alapján Magyarország az Európai Unió tagállamai közül a második legrosszabb összértékű mutatót érte el.”³² A társadalmi környezet és infrastruktúra fejlesztésére, valamint a társadalom alapvető viszonyrendszereinek fejlesztésére irányuló céltengely ennyiben az egyik legkomolyabb elmaradásokkal küzdő terület fejlesztését jelenti.

A város célja a népességnek egy kedvező életkori összetétel melletti stabilizálása, a társadalom tagjai közötti – a városban már jelenleg is korlátozottnak és kezelhetőnek mondható – életszínvonalbeli-társadalmi különbségek további csökkentése, valamint a közszolgáltatásokhoz (egészségügyi, oktatási, szociális, igazgatási szolgáltatásokhoz és kulturális javakhoz) való egyenlő esélyű hozzáférés biztosítása és szélesítése, az egészséges lakókörnyezet biztosítása. Ehhez elengedhetetlen a város közintézményeinek energiahatékonysági korszerűsítése, a zöld energia különböző formáinak beépítése az ellátási rendszerbe, valamint a szükséges környezetvédelmi beavatkozások megvalósítása.

A környezettel való harmonikus együttélés azonban egy olyan dialógus, amelyben maga a társadalom (és a társadalom környezethez való odafordulása, a környezethez való viszonyulás módja) is élő, viszonyt alakító tényező. A társadalom fejlesztése minden adminisztráció kiemelten nehéz feladata: a gyakran viselkedési mélystruktúrákat, kulturális alapkódokat formáló beavatkozások eredményei csak hosszabb távon és nem ritkán áttételesen mutatkoznak csak meg, azonban ezek nélkül valós, strukturális és hosszan ható változásokról nem beszélhetünk. A város hosszú távú célkitűzései közé tartozik a befogadó, környezetéért felelős és annak alakítása terén aktív és proaktív civil társadalmi környezet erősítése, az ilyen irányú társadalomfejlesztési beavatkozások megvalósítása, az ebbe az irányba ható társadalmi folyamatok támogatása.

További cél a város erős logisztikai, szállítmányozási irányultsága és frekventált, agglomerációs helyzetéből, valamint az erőteljesen jelenlévő gazdasági aktivitásból eredő, a különféle társadalmi funkciók közötti közlekedés terén jelentkező konfliktusok csökkentése, minimalizálása.

Stratégiai kulcsok:

- Népesség megtartása
- Kedvező korösszetétel
- Egyenletesen magas vagy emelkedő életszínvonal
- Közszolgáltatásokhoz egyenlő esélyű hozzáférés
- Energiahatékonyság, zöld energia
- Viselkedési mélystruktúrák és kulturális alapkódok

³² Emberi Erőforrás Fejlesztési Operatív Program 8.o.

- Befogadó társadalom
- Aktív civil társadalom
- Társadalmi funkciók közötti konfliktusok minimalizálása

ÁC4 Szolgáltató, partnerként megjelenő, költséghatékony önkormányzat

A 21. századi technológiai és geopolitikai környezetben az önkormányzatoknak még a korábbiaknál is komplexebb környezetben, sokkal összetettebb szerepkörben kell megnyilvánulnia és működni. Igazgatási és üzemeltetési funkciói piaci-gazdasági és fejlesztési feladatok ellátása nélkül nem működtethetőek. Ebben a komplex környezetben a helyi, a térségi és az országos adminisztrációs, társadalmi és piaci rendszerek szintjein és szektoraiban sok szereplővel kell együttműködni. Ezért az önkormányzati céltengelyen elhelyezkedő prioritások mindig előfeltételezik a komplex kapcsolati rendszerben való meghatározottságot, a partneri kapcsolatok építését, kapcsolatháló kialakítását és szélesítését mind horizontális (önkormányzatok közötti), mind vertikális (adminisztratív szintek közötti), mind pedig interszektoralis (piac, társadalom, non-profit szereplők) viszonylatban.

Ennek a történelmileg is jól azonosítható funkcióbővülésnek és funkcióváltásnak az egyik legfontosabb eleme és folyamánya az „irányító” önkormányzat helyett a lakosság számára partnerként megjelenő, szolgáltató, költséghatékony önkormányzat kialakulása.

A város gazdasági rendszereinek lényeges része maga a városgazdálkodás, és egyik leglényegesebb szereplője a városi önkormányzat. Jelen koncepció az önkormányzati gazdálkodást és a gazdasági folyamatokat egyfajta kompakt gazdasági egységként fogja fel és közelíti meg. Az önkormányzat ebben az összefüggésrendszerben nem csak gazdálkodik (az önkormányzati vagyon üzemeltetésével, értékének növelésével a közcélú feladatok egyidejű ellátása mellett), de adminisztratív eszköztárának segítségével alakítja az önkormányzati gazdálkodáson túli, de a várost érintő gazdasági folyamatokat is. A jogi és adókönyvet alakításával meghatározza a területhasználat szabályait, kialakítja az adópolitikát. Ezen eszközök használatával indirekt befolyásolja (ösztönzi, támogatja, vagy éppen fékezi) az egyes gazdasági folyamatokat.

Az önkormányzatnak saját gazdálkodási tevékenységének keretében értelem szerűen a racionális, költséghatékony gazdálkodás megvalósítása lehet a célja. A vagyongazdálkodási és városüzemeltetési feladatok ellátására létrehozott alrendszerek szerkezeti alakítása (racionalizálása), az őket befolyásoló és működésüket meghatározó jogi környezet alakítása képezi ebben a kérdéskörben eszköztárának gerincét. A városgazdálkodás körében egyértelmű cél a megújuló energiaforrások és energiatakarékos technológiák alkalmazása. Egyrészt a költséghatékony, másrészt pedig a magasabb minőségű feladatellátás és az általa eredményezett jobb minőségű helyi élet, vagyis összefoglalóan: a gazdasági és környezeti fenntarthatóság elveinek egyszerre való érvényesülése érdekében.

Stratégiai kulcsok:

- Az önkormányzati szerep komplexitásának növekedése
- Kapcsolatháló, kapcsolati rendszerek
- Szolgáltató önkormányzat
- Adminisztratív eszköztár a folyamatok alakítása terén
- Költséghatékony feladatellátás
- Gazdasági és környezeti fenntarthatóság

II.5. Stratégiai célok

Vecsés város településfejlesztési koncepciója az EU-s célkitűzésekkel és direktívákkal, a hazai szabályozási keretrendszerekkel és a helyzetfeltárás és helyzetelemzés eredményeivel összhangban az alábbi stratégiai célokat határozza meg a település hosszú távú jövőképének elérését jelentő átfogó célok megvalósítása érdekében:

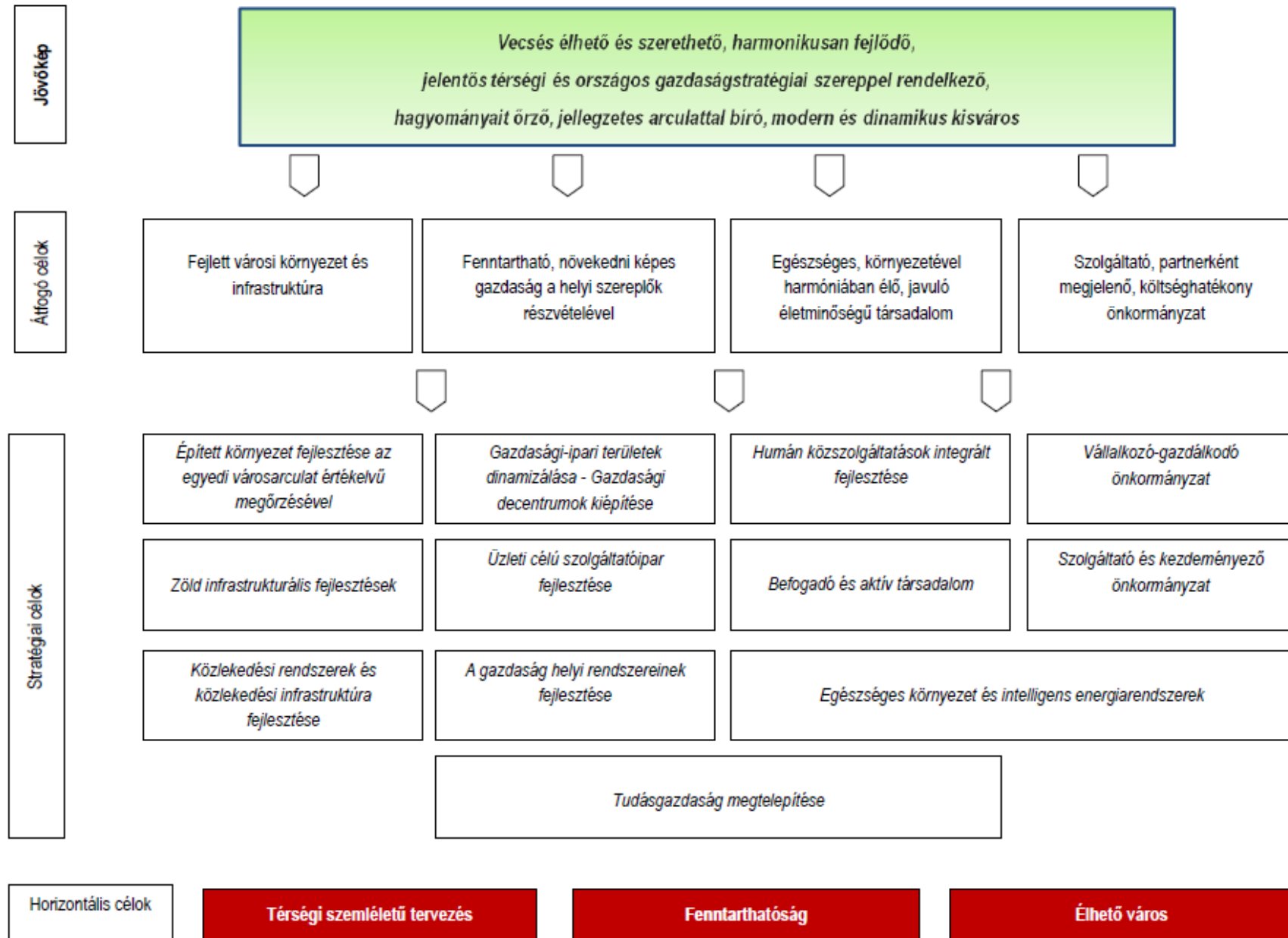
1. Épített környezet fejlesztése az egyedi városarculat értékelvű megőrzésével
2. Zöld infrastrukturális fejlesztések
3. Közlekedési rendszerek és közlekedési infrastruktúra fejlesztése
4. Gazdasági-ipari területek dinamizálása - Gazdasági decentrumok kiépítése
5. Üzleti célú szolgáltatóipar fejlesztése
6. A gazdaság helyi rendszereinek fejlesztése
7. Tudásgazdaság megtelepítése
8. Humán közszolgáltatások integrált fejlesztése
9. Befogadó és aktív társadalom
10. Egészséges környezet és intelligens energiarendszerek
11. Vállalkozó-gazdálkodó önkormányzat
12. Szolgáltató és kezdeményező önkormányzat

Az egyes stratégiai célok a következő módon járulnak hozzá az átfogó célokban megfogalmazott területek fejlesztéséhez:

	Környezet	Gazdaság	Társadalom	Adminisztratív rendszerek
Épített környezet fejlesztése az egyedi városarculat értékelvű megőrzésével				
Zöld infrastrukturális fejlesztések				
Közlekedési rendszerek és közlekedési infrastruktúra fejlesztése				
Gazdasági-ipari területek dinamizálása - Gazdasági decentrumok kiépítése				
Üzleti célú szolgáltatóipar fejlesztése				
A gazdaság helyi rendszereinek fejlesztése				
Tudásgazdaság megtelepítése				
Humán közszolgáltatások integrált fejlesztése				
Egészséges környezet és intelligens energiarendszerek				
Befogadó és aktív társadalom				
Vállalkozó-gazdálkodó önkormányzat				
Szolgáltató és kezdeményező önkormányzat				

	Közvetlen hatás és hozzájárulás
	Közvetett hatásrendszer

Vecsés város településfejlesztési koncepciójának célrendszere:



II.5.1. Épített környezet fejlesztése az egyedi városarculat értékkelvű megőrzésével

Vecsés klasszikus, szerves kifejlődés eredményeként kialakult városközponttal nem rendelkező város. Az utóbbi években megvalósult városközpont-fejlesztési aktivitás eredményeképpen a Szent István tér és környéke ma már egyre inkább valós **városközpontként** működik a *Központi városrészben*, de a mindennapi használatot multiplikáló funkciók ma még hiányosak, ahogy a lakosság használata is erősen célirányos, bár rétegzett: közügyek intézése, kereskedelem, kulturális fogyasztás. A rétegzett funkció-jelenlét segíti a városi terek szerves használatát, de ennek **további erősítése és fejlesztése** szükséges.

A város szerkezet-stratégiaiailag kiegyensúlyozott fejlesztése szükségessé teszi a **települési alközpontok** fejlesztését, erősítését, vagy éppen létrehozását. A város hagyományos (elsősorban a közlekedési infrastruktúra és a kulturális hagyományrendszer által tagolt) funkcionalitása életszerűvé és kívánatosá teszi az *Andrássy telep városrész* központjaként funkcionáló Erzsébet tér funkcióbővítő fejlesztését és a *Halmi telep városrészben* – elsősorban a humán infrastrukturális ellátórendszer erőteljes jelenléte következtében – erős és rétegzett területhasználati funkciókkal rendelkező Halmi tér és környéke további, **városi funkciók sűrűsödését eredményező** fejlesztését.

A **Lanyi-terület rehabilitálása** megfelelő közlekedésfejlesztési beavatkozásokkal karöltve (a 4-es főút hiányzó csomópontjának kiépítésével, az Üllői utca és a környező utak, járdák szilárd burkolatú utakká fejlesztésével) képes a terület funkcionális feltárására és a város vérkeringésébe való fokozottabb bekapcsolására. A terület **lakossági rekreációs funkciók**, valamint **helyi vállalkozásfejlesztési célú funkciók** mentén való revitalizálásával funkcionális, területhasználatra épülő kapcsolat létesülne a **lakóterületek és a város észak-keleti területein** már megindult vállalkozási célú befektetések, a már most is jelentős potenciállal rendelkező, de az M4-autópálya elkészültét követően várhatóan még inkább felértékelődő észak-keleti külterületek között, hozzájárulva ezzel ennek a stratégiai fontosságú területnek a komplex (társadalmi és gazdasági) feltárásához. A terület reaktiválása egyben egy **új típusú, hosszú távon kiépíthető repülőtéri kapcsolat lehetőségét is feltárja**, a repülőtér keleti területeihez való közlekedési és logisztikai viszony újragondolásán keresztül.



A Lanyi-terület reaktiválásának területfeltáró hatásrendszere:

→ *Funkcionális*, területhasználatra épülő kapcsolat a lakóterületek, a 4-es főút és az észak-keleti külterületek között.

→ *Új típusú repülőtéri kapcsolat* lehetősége logisztikai potenciállal.

Összefoglalóan: látható, hogy a fejlesztés eredményeképpen lényegében az egész „FKL”-városrész megnyílik, egyrészt a Központi városrész irányába, másrészt az intenzívebb területhasználat a Fő úton keresztül keleti irányba is feltárja a városrészt. Ez a feltáró munka nyilvánvalóan akkor lehet igazán eredményes, ha a terület a 4-es úthoz csomópontot kap és az Ecseri út sorompóval lezárt zsákutca-területe helyett **a város északi bevezető területévé fejlődik**.

Ezen a stratégiai tengelyen prioritásként határozható meg a város több pontján található, egyedi, **punktuális fejlesztési beavatkozás keretében fejleszthető lakóterületek** fejlesztése. Ezek közül kitüntetett jelentőséggel bír a város egyetlen igazi lakótelepe a terület észak-nyugati felén, a főváros felől való bevezető útként szolgáló Fő u. mentén.

A város épített környezetének funkcióbővítő és területfeltáró fejlesztése ennyiben egy **5 pontos, csillagszerű fejlesztési szerkezetet jelent**, amely stratégiaileg kiegyensúlyozott, stabil fejlesztési portfóliót jelent a város hosszú távú építkezéséhez.

Csillag alakú fejlesztési szerkezet a városi területek fejlesztésében



Ezen a stratégiai tengelyen kap helyet **az épített ipari és kulturális örökség védelme, újrafunkcionalizálása**. Kiemelt szerepet kaphat ebben a tekintetben a Víztorony, amely a városközpont fejlesztésének második üteméhez kapcsolódva jelenthetné a terület funkciógazdagítását.

Az 1. Stratégiai célhoz rendelhető fejlesztési prioritások:

Stratégiai cél (1.)	Prioritás (Operatív cél)
Épített környezet fejlesztése az egyedi városarculat értékkelvű megőrzésével	1.1. Településközpont és városi alközpontok fejlesztése 1.2. Ponszerű beavatkozások városi területen 1.3. Épített örökség hasznosítása, újrafunkcionalizálása és védelme

II.5.2. Zöld infrastrukturális fejlesztések

1. Zöldfelületi intenzitás növelése

Vecsés közterületi **zöldfelület-rendszere mennyiségi és minőségi (funkcionális) hiányokkal küzd**, sőt a rendszer az elmúlt évtizedben tovább gyengült, rekonstrukciójára nem jutott kielégítő mennyiségű forrás, több elemének léte részben a tervezett területhasználat-váltás, részben pedig a fenntartás hiánya miatt veszélybe került. Míg a városban igen jelentős nagyságú lakókerti zöldfelület jut egy főre, addig a közterületi zöldfelületek aránya kevesebb, mint fele az optimálisnak tekinthető arányhoz (14 m²/fő) képest. És bár a zöldfelületi rendszer az elmúlt időszakban – korlátozott mértékben, elsősorban az európai uniós városközpont-rehabilitációs pályázatoknak köszönhetően – új elemekkel is bővült, **a zöldfelületi rendszer fejlesztése, a zöldfelületi intenzitás növelése**, vagyis érezhető, egybefüggő nagyságú területekkel való bővítése szükséges.

Az új közcélú zöldfelületek létesítésével kapcsolatban kiemelkedően fontos a terület-növekedés mellett a létrehozott vagy bővített területek funkcionálitása. Kiemelten fontos, hogy a megfelelő mennyiségű közcélú zöldfelület mellett egyben megfelelő minőségű (szerkezetű és funkciójú) zöldfelület jöjjön létre. A fejlesztések szempontjából tehát elsődleges prioritás a zöldfelület mértékének és nagyságának növelésén túl, hogy **valós városi és rekreációs szerepet betöltő zöldfelületi rendszer** jöjjön létre: új városi közparkok, közkertek, jelentős zöld felülettel rendelkező játszótérek, szabadtéri sportolásra alkalmas zöldterületek létrehozása szükséges.

Az új zöldfelületek mellett **a jelenleg meglévő zöldterületek rehabilitációja vagy funkcióváltásának** menedzselése is szükséges. A meglévő, de rendezetlen, elaprózódott területek intenzív területekké építésére **közösségi programot szükséges kidolgozni** (akár a településfejlesztési CLLD-programok részeként) és meg kell teremteni a funkcióváltó zöldterületek pótlásának adminisztratív hátterét.

2. Zöld mobilitás: környezetbarát közlekedési formák fejlesztése

A környezetbarát közlekedési rendszerek fejlesztése és kiépítése egyszerre jelenti:

- a városi mobilitás eszközrendszerének fejlesztését;
- a városi környezet javítását (elsősorban a CO₂-kibocsátás mérséklésével);
- az egészségesebb társadalom elérése felé tett lépést.

A zöld mobilitás rendszerei, a környezetbarát közlekedési formák ilyen módon azon túl, hogy közvetlen közlekedésfejlesztési hatással rendelkeznek (és emelik a városi közlekedés színvonalát), éppen úgy hozzájárulnak a természeti környezetet és a társadalom fejlesztéséhez is.

Elengedhetetlenül szükséges a bicikliút-hálózat fejlesztésére, a P+R és B+R parkolórendszerek fejlesztésére, valamint a korszerű, biztonságos gyalogosforgalmi utak fejlesztésére épülő **integrált zöld mobilitási beavatkozás-rendszer** kidolgozása. A kerékpárút-hálózat fejlesztése során tanácsos a fejlesztést térségi projektként megvalósítani, kapcsolódva a főváros és a környező társtelepülések kerékpárút-hálózataihoz.

A gyalogos közlekedési infrastruktúra (járdák, terek) fejlesztése Vecsés esetében jelen állapotok szerint sok helyen az alapvető infrastruktúra kiépítését jelenti (szilárd burkolatú gyalogos utak), azok tehát elsődlegesen a városi infrastruktúra ma még hiányzó elemeinek pótlására korlátozódnak, háttérbe szorítva azok – egyébként meglévő – egészségpolitikai és közösségfejlesztési hatásait.

A 2. Stratégiai célhoz rendelhető fejlesztési prioritások:

Stratégiai cél (2.)	Prioritás (Operatív cél)
Zöld infrastrukturális fejlesztések	2.1. Zöldfelületi intenzitás növelése 2.2. Zöld mobilitás: környezetbarát közlekedési formák fejlesztése

II.5.3. Közlekedési rendszerek és közlekedési infrastruktúra fejlesztése

Bár kijelenthető, hogy Vecsés közlekedési hálózata – a Budapest Várostérséghez való tartozás és centrális földrajzi pozíciójának megfelelően – differenciált szerkezetű és fejlett, fontos megemlíteni, hogy az infrastruktúra állapota és kapacitása bizonyos esetekben nem megfelelő. Mind a vasúti, mind a közúti, mind pedig a légi közlekedési módok infrastruktúrája fejleszthető, ahogy az egyes közlekedési módok közötti kapcsolat is.

Mindemellett nem lehet figyelmen kívül hagyni a közlekedési infrastruktúra Vecsés város határain belül mutatkozó deficitjeit sem. Mert bár a belterületi úthálózat állapota valamennyi település egyik legfontosabb (a lakosság által közvetlenül érzékelt és a városban élhető élet minőségét közvetlenül befolyásoló) tényezője, Vecsésen a problémakör fokozottan jelentkezik.

Egyrészt, mert a város gazdasága jelentős részben eleve a logisztikai, szállítmányozási és kereskedelmi iparágakra épül. Másrészt a város közlekedésföldrajzi pozíciójából fakadóan létezik Vecsésnek egy **nem kívánt, diszfunkcionális közúti tranzitpozíciója**: az Üllői út menti ipari területek M5-öt célzó teherforgalma, illetve (a másik irányból) a Vecsés észak-nyugati felén található ipari zónákat és az Üllői út menti területeket az M5 irányából megközelíteni akaró **teherforgalom az M5-ről lehajtva nem az M0 → 4-es elkerülő főút-vonalon halad**, hanem az M0 gyáli csomópontján lehajtva Gyál belterületén (Vecsési út) és Vecsés belterületének határán (Széchenyi út) haladva éri el az Üllői utat, a repülőteret, vagy éppen Vecsés Budapesthez közeli ipari területeit. Ezzel olyan **jelentős mértékű átmenő teherforgalomnak téve ki a város lakóövezeteit**, amely komolyan rontja az életminőséget, végletekig túlterheli a belterületi úthálózatot, rontja az utak állapotát, sőt a város egészségügyi mutatóinak romlásában (tüdőrák halálozási ok magas aránya) betöltött szerepe is felmerül.

1. Városi úthálózat fejlesztése

A belterületi úthálózat folyamatos fejlesztése egyrészt forgalomtechnikai okokból, másrészt pedig a jelentős teherforgalom miatt az utak műszaki állapotában bekövetkező romlások rendszeres javítása miatt szükséges.

Mindent megelőzően fontos a **0202/1 hrsz-ú földút („Alacscai út”) fejlesztése** (szilárd burkolatú úttá kialakítása). Az út lényegében a város déli külterületén Ny-K-i tengelyként köti össze a város XVIII. kerületi és keleti határát. Különös jelentőséget ad neki, hogy a keleti végén található az egyetlen, Vecsés közigazgatási határain belül lévő M0-csatlakozási pont (fel- és lehajtó). Az utat teljes hosszában szilárd burkolatú úttá fejlesztve ez az út jelenthetné lényegében a kapcsolatot az M0 és a város észak-nyugati részének ipari területei között, az M0-ról való lehajtás és esetlegesen az arra való felhajtás lehetőségével a már említett **átmenő teherforgalom alól mentesítve a város lakóövezeteit**.



Térkép forrása: V14/28 I. kötet – készítő: Pro Balance Kft.

A vecsési gazdasági célú területek kapcsán a helyzetelemzés korábban láthatóvá tette, hogy mind a már működő, mind pedig a potenciális (gazdasági célú használatra kijelölt, de még tényleges gazdasági funkcióval nem rendelkező) gazdasági területek jelentős része Vecsés külterületén helyezkedik el és nagy részük megközelítése problematikus, azoknak nemcsak a közművesítése hiányzik, de közlekedési kapcsolataik is kiépítetlenek, olykor teljesen hiányoznak. A város stratégiai céljainak megvalósításához szükséges egyik előfeltétel (és egyben a befektetés-ösztönzés egyik eleme is) a **külterületi gazdasági területek közlekedési kapcsolatainak a gazdasági funkciók tényleges elnyerésével összhangban történő kiépítése**, a külterületi gazdasági területeknek a meglévő közúthálózatba való bekapcsolása.

2. A fővárosi összeköttetés közlekedési rendszereinek fejlesztése

Azt a legmagasabb szintű magyarországi tervezési dokumentumok is rögzítik, hogy „a budapesti agglomeráció kiterjedésében és funkcióiban egyedi világvárosi jelenség hazánkban, sajátos kihívásokkal és lehetőségekkel.”³³ Az agglomerációs kérdéskör kihívásai közül kiemelkedik a **tömegigényeket kiszolgáló közlekedés, illetve a közlekedési infrastruktúra kérdése**. Láthattuk, hogy a kistérség egészére jellemző, hogy a munkaerő jelentős része ingázik, Vecsés esetében ráadásul primér és szekunder („helyettesítő”) ingázásról egyszerre beszélhetünk, azaz a vecsési munkavállalók jelentős része Budapestre jár dolgozni, Vecsésre pedig a megye – Budapesttől tekintett – távolabbi térségeiből járnak dolgozni a munkavállalók. Ráadásul a Vecsésre települt, de nem vecsési székhelyű, sokszor nemzetközi vállalkozások munkavállalóik jelentős részét magukkal hozzák a fővárosból, azaz ők a fővárosba járó vecsési munkavállalókkal ellentétes irányba ingáznak a napi munkavégzés érdekében.

A jelen Konceptió „Helyzetfeltárás és helyzetelemzés” kötetében bemutatott erőteljes migrációs folyamatok egyik meghatározó eleme, hogy a **népesség mozgását nem követte érdemben a műszaki (különösen a közlekedési) és a humán infrastruktúra fejlesztése**. Az ezekből a komplex, mindenképpen kétirányú folyamatokból eredő szerkezeti torzulások közgazdaságilag úgy fordíthatóak le, hogy az agglomeráció lakossága a nem kielégítő közlekedési infrastruktúra következtében **aránytalanul magas költségeken** jár dolgozni és helyüket ismét fajlagosan drágábban a fővárostól távolabb eső településekről érkezőknek kell betölteniük a munkaerőpiacon.

Fontos tényező, hogy a 2000-es évek első évtizedének migrációs folyamata **autós közlekedésre épülő szuburbanizáció** volt. A főváros viszonylatában nemcsak az autós közlekedés rendkívül magas (megyei szinten 65%-os) aránya jelent jelentős terhet, de a közösségi buszközlekedés is jelentős mennyiségű ingázó utaztatását látja el, még ha Vecsés és a Monori kistérség esetében ez nem is a közvetlenül a fővárosba irányuló közlekedést, hanem a kötött pályás közlekedésre való ráhordó funkciót jelenti inkább. Nem szabad egyben elfeledkezni a **repülőtér által generált és a reptéri gyorsforgalmi út 2x1 sávja által elhordani sokszor nem képes forgalomról** sem. A közúti közlekedés Vecsés-Budapest viszonylatának ma egyértelmű élő tapasztalata a **gyorsforgalmi út rendkívül szűk keresztmetszete**.

Bár Vecsés és a főváros viszonylatában nem állnak rendelkezésre pontos adatok az ingázók száma és az ingázás szerkezete vonatkozásában, a megyei összesítés alapján nemcsak azt látjuk, hogy a hivatásforgalom majd 50%-a gépkocsi-használattal járó forgalom (40-45%), a kötött pályás közlekedési forma jelentősége is világosan látszik. **A Vecsésen áthaladó ceglédi vonal** nemcsak a **legjelentősebb kötőtpályás elővárosi közlekedési vonal a térségben**, de az utas-áram 66-71%-a hivatásforgalom, 55%-a napi ingázó. Makro adatokból tudható egyben az is, hogy míg a közösségi személyszállítás összesített adatai jelentős visszaesést (2001-2012 között az utasok számát tekintve 18%-os) mutatnak, a kötőtpályás közlekedésnek stabil a helyzete.³⁴

Vecsés és a főváros viszonylatában tehát egyszerre van szükség:

- A kötött pályás közlekedési módok, különösen az elővárosi közlekedés fejlesztésére
- A közúti közlekedési hálózat fejlesztésére
- A Budapest – Liszt Ferenc Repülőtér-kapcsolat közlekedési összeköttetésének fejlesztésére

A szűkebben vett térség budapesti közlekedési kapcsolatai (már-már reflexszerűen) elsősorban abból a nézőpontból kerültek az utóbbi évtizedben tárgyalásra, hogy miképpen oldható meg a repülőtér fővárosból (és ott is leginkább a

³³ Nemzeti Fejlesztés 2030 – Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Konceptió, 138. o.

³⁴ Uo. 34. o.

belvárosból) való elérése és a repülőtér utasainak Budapest belvárosába történő bejutása. Ebben a horizontban gyakran elvesztek azoknak az agglomerációs településeknek az érdekei, amelyek szorosan kötődnek ugyan a repülőtérhez, de helyzetük mégsem azonosítható teljes mértékben a repülőtér helyzetével. Így szorult háttérbe a Budapest-belváros – Repülőtér-összeköttetés horizontjában Vecsés város ingázó és munkaforgalmi helyzetének rendezése. Jelen Koncepció mindkét aspektust egyszerre figyelembe véve igyekszik integrált válaszkör kidolgozására.

A fentiek szerint **az elővárosi kötött pályás közlekedés (a 100a vonal) fejlesztésének kérdése** tekintetében is háttérbe szorultak a napi ingázó forgalmat olcsóbbá tevő fejlesztési szükségletek annak a kérdésnek a horizontjában, hogy vajon a 100a vonalából kiágazó szárnyvonalon lehetséges-e és miképpen a repülőtér transzfertszükségleteinek kielégítése.³⁵ A repülőtér pozíciójának és nemzetközi jelentőségének alakulását figyelembe véve **ma már fordított irányból tehető fel a kérdés:** a 100a vonal mint a 11 budapesti elővárosi vasútvonal közül a legjelentősebb fejlesztése ne olyan módon történjen-e meg, hogy egyben lehetőséget teremtsen a működő terminál belvárosból való közvetlen elérésére³⁶, hiszen a szinergikus hatások következtében fajlagosan sokkal olcsóbb a két fejlesztési cél együttes megvalósítása.

3. Megyei és kistérségi közlekedési kapcsolatok fejlesztése

A Pest megye által készített területfejlesztési koncepció világosan foglalja össze a megye közlekedési szerkezetének legérzékenyebb problémáit:

„A megye közlekedési szerkezete alapvetően sugaras szerkezetű és főváros irányú, hiányosak a harántoló kapcsolatok, amelyek hozzájárulnak ahhoz, hogy a megye települései és kistérségei között nem kellő mértékű az együttműködés.

A harántoló kapcsolatokat az M0 autópálya kivételével szinte kizárólagosan mellékutak biztosítják, amelyek állapota, burkolatminősége, kereszt-metszeti és vonalvezetési adottságai alacsony szolgáltatási szintet és elégtelen forgalombiztonságot eredményeznek.

A közösségi közlekedés kötőpályás hálózata (MÁV és HÉV vonalak) fejlett, de kizárólagosan főváros irányú, a harántoló közösségi kapcsolatokat biztosító autóbusz-közlekedés a közúthálózaton zajlik, ami megbízhatóságát kedvezőtlenül érinti.”³⁷

Mindez Vecsés és mikrotérsége (Gyál, Ecsér, Üllő, stb.) vonatkozásában is igaz, ahogy a Monori kistérség egészére nézve is. Ezért szükséges **a térség belső kapcsolatrendszerének, integritásának fejlesztése, a haránt irányú közúti és vasúti közlekedés infrastruktúrájának és szolgáltatási feltételrendszerének javítása, a sugaras szerkezetű közlekedés mellett egy hálós szerkezetű közlekedési rendszer fejlesztése (kiépítése).** Kiemelt érdek, hogy a térség központjai között Budapest és az M0 kohéziós erején túlmutató közlekedési kapcsolat létesüljön (ezt nevezhetjük a térség tényleges integritásának).

A közúthálózat leterheltségét illetően hangsúlyozandó, hogy **az M0 infrastruktúrája** egyszerre hordja a napi ingázó forgalmat és a tranzitforgalmat, egyfajta diszfunkciót és mennyiségi túlterheltséget eredményezve ezzel. Mindez a jelentősebb tranzitforgalmat hordó utakra is igaz általában: a funkcionális zavarok mellett **fokozottan jelentkezik a műszaki állapot romlása, az infrastruktúra fokozott mértékű elhasználódása.** Ennyiben Vecsés és mikrotérsége vonatkozásában is igaz a megyei elemzés megállapítása: *„a következő időszakban kiemelt figyelmet kell fordítani a megye leromlott úthálózatának felújítására, ezzel egy időben a közlekedésbiztonsági feltételek javítására is. Mivel a megye főúthálózatát nem csak a térség belső közlekedési igényei, hanem szinte az egész ország, illetve az átmenő nemzetközi forgalom egy része is igénybe veszi, ezért nem csak kizárólag Pest megyei érdek az úthálózat minőségének mielőbbi javítása.”³⁸* Ehhez kapcsolódóan elengedhetetlen a településközi kapcsolatokat biztosító **mellékúthálózat felújítása, korszerűsítése, hiányzó elemeinek pótlása.**³⁹

A vasúti közlekedés tekintetében többször megállapítást nyert, hogy **mennyiségi, minőségi és integrációs hiányok** egyaránt jellemzik. Ehelyütt nem egyszerűen a harántoló kapcsolatok hiányáról van szó, hanem a közösségi személyszállítási módok közül a legstabilabb utasszámmal rendelkező utazási mód átfogó szerkezeti, infrastrukturális és

³⁵ Lásd: LIFE 105. sk.o.

³⁶ Európai városokban 5 milliós utasforgalom felett már valóban megjelenik a kötőpályás közlekedési forma. Vö.: LIFE 105.

³⁷ PMTK I. köt. 86. o.

³⁸ PMTK II. kötet 141. o. (kiemelés: jelen tanulmány)

³⁹ Lásd: uo. 142. o.

kapcsolódó szolgáltatásokat illető fejlesztéséről. A megyei területfejlesztési koncepció hosszú távon „az S-bahn rendszerű integrált közösségi közlekedés szerkezeti, infrastrukturális és intézményi feltételeinek” megteremtését tűzi ki célul⁴⁰, amely célkitűzés – a reptéri közlekedés helyzetének kontextusában is – egyértelműen támogatható. Középtávon elérendő célként **a pályarendszer és az egyéb infrastrukturális szűk keresztmetszetek** (leromlott állapotú hidak, felsővezetéki és energiaellátó berendezések, hiányzó vágányok, állomásvégeken nagyobb sebességet lehetővé tevő kiterők, egyidejű állomási vonatbejárás feltételrendszere, központi forgalom-irányítás, vasúti optikai hálózat) fejlesztése, valamint maguknak **a kötött pályás járműveknek** a minőségi fejlesztése tűzhető ki. Az infrastrukturális fejlesztések mellett kulcsfontosságú **a vasúthasználat szolgáltatási rendszereinek** jelentős fejlesztése: információs és utas-tájékoztató rendszerek fejlesztése, menetrendi harmonizáció, a vasúti csomópontokon (vasútállomásokon) elérhető szolgáltatások színvonalának emelése, az **intermodális közlekedés feltételrendszerének kiépítése**.

Integrált Térségi Közlekedésfejlesztési Program

A fenti szükségletrendszer sokrétűségét, az egyes beruházások forrásigényét, a stakeholderek nagy számát és a fejlesztések közigazgatási határokon átvívelő voltát figyelembe véve a fenti **közös szükségletrendszer** leginkább egy **Integrált Térségi Közlekedésfejlesztési Program (ITKP)** keretében valósítható meg. Látható ugyanis, hogy:

- a repülőtérre vezető úthálózat fejlesztése
- a Budapest – Cegléd-vasútvonal fejlesztése
- a térség harántoló úthálózatának erősítése
- a térség és a 4-es főút kapcsolatának fejlesztése
- a térség gazdaságfejlesztési aktivitását meghatározó gazdasági célú területhasználat előzetes feltáró munkái

csak az egyes térségi szereplők és az állam együttműködésében megvalósítható projektelemek, amelyek a **„Repülőtér-térség” mint agglomerációs terület integrált közlekedésfejlesztését teszik szükségessé**.

Külön említést érdemel – és az Airport-kontextusnak az újbóli aktivizálását jelenti – az integrált közlekedésfejlesztési beavatkozás-rendszer meghatározó alakzata:

Budapest és a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér kötőtpályás közlekedési kapcsolatának fejlesztése

Az egyes, a témában készült dolgozatok⁴¹ számos alternatívát vizsgáltak a kérdés kapcsán. Ezek és a nemzetközi gyakorlatok áttekintése alapján a térséget tekintve a következő (gyakran csak elméleti) alternatívák mutatkoznak:

A. A 3-as metró (M3) LIFE 2-es terminálig való meghosszabbítása

A megoldás a rendkívül magas finanszírozási költségek és az egyes utasforgalmi funkciók keveredése miatt lényegében nem tekinthető reális alternatívának.

B. Az M3 meghosszabbítása interoperábilis üzemben

A megoldás a metró és a MÁV meglévő vonalának (100a vonal) kombinálása. A műszaki javaslatok alapján metró Kőbánya-Kispesttől a MÁV ceglédi vonalon haladna. Előnye a közvetlen és sokrétű belvárosi kapcsolatok létesítése, ugyanakkor magas költségigénye miatt ez a változat sem tekinthető reálisnak.

C. Az 50-es villamos vonalának meghosszabbítása és fejlesztése

A Határ úttól közlekedő villamos önmagában nem jelent megoldást a repülőtér közvetlen Budapest/Belváros-kapcsolatának kialakítására, leginkább az átszállási szükséglet miatt. Ugyanakkor a térség közlekedési infrastruktúrája fejlesztésének

⁴⁰ Uo.

⁴¹ Lásd: LIFE (2011); airLED-tanulmány (2014)

tervezésekor nem szabad, hogy a belváros közvetlen elérése szempontjának való meg nem felelés elhomályosítsa (egyfajta „horn-hatásként”) azokat a közgazdasági előnyöket, amelyeket ez a megoldás jelent.

Az 50-es villamos-vonal Vecsés Market Central-ig való meghosszabbítása, minőségi fejlesztése (akár fejlesztett gyorsvillamossá alakítása) reális forrásszükséglet mellett jelentős mértékben csökkentené a vecsési és kistérségi ingázók, valamint a külső kerületekből utazók főváros-irányú közlekedésének gazdasági és társadalmi költségeit, jelentős mértékű ingázót „szedve le” egyben a jelenleg kapacitáshatárán (csúcsidőszakokban pedig azon túl) terhelt Budapest – Cegléd vasútvonalról.

D. Közvetlen gyorsvasút a Nyugati Pályaudvar és a LIFE között (FEREX)

Mivel ez a megoldás megállás nélkül érné el a repteret, az agglomeráció és a budapesti közlekedés számára nem lenne használható, ezért nemcsak a megfelelő utasszám biztosítása ütközne nehézségekbe, de a jelentős pénzügyi költségeket nem ellensúlyoznák megfelelő mértékű társadalmi hasznok.

E. A fővárosi elővárosi vasúti rendszer részeként történő kiszolgálás a MÁV Budapest – Cegléd vonalából kiágazó szárnyvonalon, külön Nagysebességű vasúti nyomvonal (NSV) kiépítésével

Az elmúlt években ennek az alternatívának különböző verziói forogtak „közkezen”. **A Budapest – Cegléd vonalról kiágazó, a repülőtérén átvezetett, majd a 4-es elkerülő úttal párhuzamosan keleti irányba haladó pálya** elképzelése szerepel a Budapest Főváros Településszerkezeti Tervében is és az arra való utalást a főváros közlekedésfejlesztési stratégiájának számító Balázs Mór Terv egyeztetési változata is tartalmazza.⁴²

Jelen Konceptió megközelítése szerint azonban a Konceptió időtávján (2014-2028) sem az M3 meghosszabbításaként elképzelt repülőtéri kötött pályás összeköttetés, sem pedig a két felszállópálya között elvezetett vasúti (és közúti) pálya nem tartozik a reális scenáriók közé. Ebben az egyik leglényegesebb kérdés, hogy ennek a reptéri vonalnak dolga-e, hogy kiszolgálja a repülőtér „mögötti” területeket és „közvetlen kapcsolatot biztosítson a belváros mellett a keleti országrésszel is”⁴³.

F. S-Bahn típusú elővárosi vasúti vonal a MÁV Budapest – Cegléd vonalából kiágazó szárnyvonalon

A megyei tervezés stratégiai szempontjával összhangban hosszú távú tervezési horizontot feltételezve valószínűleg **egy S-Bahn típusú, a 100a vonal pályáját és áramellátási infrastruktúráját használó, a vonal kapacitásának növelését – 3. vágány építését – feltételező,** a terminálokot közvetlenül elérő, de a repülőtérén túli agglomerációs térség kiszolgálásának feladatát magára nem vevő elővárosi gyorsvasút építése a leginkább reális alternatíva. A 3. vágány építésének költségei ellenére – a meglévő infrastruktúrára való ráépülés és a repülőtérén túli térségek utaztatásától való eloldás miatt – a scenárió a többi verzióhoz képest valószínűleg vállalható költségigényekkel rendelkezik.

A kötőtpályás közlekedési formák és a közútrendszer egyes elemeinek fentiekben javasolt fejlesztéseinek legfontosabb térbeli és hatásrendszerbeli metszéspontja:

Az Üllői út – Vecsés intermodális közlekedési csomópont

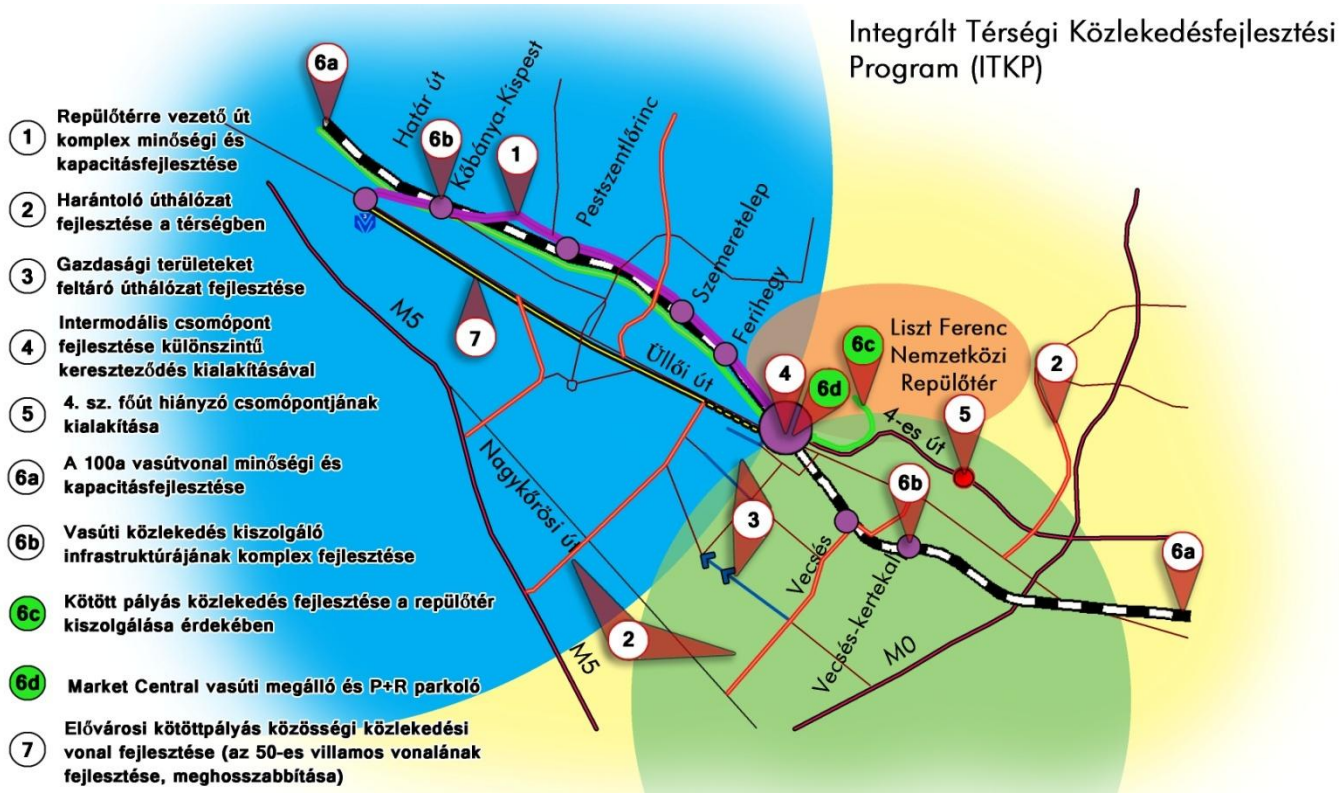
Az elemzésekből már eddig is világossá vált, hogy a csomópont jelenleg nemcsak, hogy közlekedésbiztonsági szempontból balesetveszélyes (elsősorban a különbszintű kereszteződés hiánya miatt), de **jelenleg a közlekedési csomóponti funkciók kívül nem képes gazdasági motorterületi funkciók és városi szerepek integrált betöltésére.** A csomópont fejlesztése következtében a Főváros – Vecsés – Repülőtér ezen közös metszéspontjában egy igazi **multifunkcionális csomópont** alakulhat ki, amely a csomópontban található kereskedelmi és szolgáltató (irodai és logisztikai) funkciók intenzív jelenléte, valamint a gazdasági területekkel (Business Park, Europolis Park, stb.) való közvetlen összekötöttsége révén a térség egyik legjelentősebb csomópontjaként egyszerre lehet:

⁴² Balázs Mór Terv 52.o.

⁴³ LIFE 106.o.

- közlekedési csomópont
- közösségi közlekedési központ és átszállóhely
- gazdasági-logisztikai csomópont
- városi terület

A városi környezet és infrastruktúra-fejlesztési szükségleteinek és lehetőségeinek feltárása során definiált elemek mentén a következőképpen foglalható össze Vecsés város ITKP-javaslatát a térségi főszereplők (Budapest – LIFE – Pest megye – környező pest megyei települések – Vecsés) térbeli pozíciójára vetítve (az ITKP az olyan vecsési kötődésű közlekedésfejlesztési elemeket tartalmazza, amelyek térségi, vagy térségi gazdaságfejlesztési hatással bírnak):



A 3. Stratégiai célhoz rendelhető fejlesztési prioritások:

Stratégiai cél (3.)	Prioritás (Operatív cél)
Közlekedési rendszerek és közlekedési infrastruktúra fejlesztése	Integrált Térségi Közlekedésfejlesztési Program

II.5.4. Gazdasági-ipari területek dinamizálása - Gazdasági decentrumok kiépítése

Vecsés gazdaságát alapjaiban határozza meg a város észak-nyugati felén kialakított és részben spontán módon is alakuló gazdasági zóna, valamint a területen működő ipari létesítmények teljesítménye. A terület térszerkezeti pozíciói rávilágítanak annak gazdasági összefüggésrendszerére is: a Budapesthez (az Üllői út tengelyéhez), az M4/M0-útvonalhoz és a repülőtérhez való szerves viszonyra és az abból eredő kereskedelmi, logisztikai funkciók (főképpen szállítmányozási és raktározási funkciók), valamint az azokhoz kapcsolódó szolgáltatások dominanciájára.

A helyzet áttekintése és a területen mutatkozó strukturális hiány felhívja a figyelmet a helyi gazdaságfejlesztés egyik lehetséges fő irányára: a meglévő logisztikai potenciálra támaszkodva (vagy még inkább: ezen potenciál mögé) **nem épültek ki az ellátási lánc egyéb részrendszereit jelentő ipari szegmensek** (összeszerelés, feldolgozás, áru- és folyamatmenedzselés, de akár bizonyos gyártási folyamatokat is ide vehetünk), amelyek pedig az anyagáramlás megállításának és az érték-hozzáadásnak az igazi lehetőségét jelentenék. Némi leegyszerűsítést megengedve: az értékteremtő folyamat részfolyamatai közül az anyag *mozgását* (szállítás) és *nyugvását* (raktár) jelentő folyamatok köré/mögé **nem igazán épültek ki az anyag alakításával kapcsolatos, magasabb hozzáadott értéket termelő háttérpári rendszerek.**

De magával a logisztikai szolgáltatásokkal kapcsolatban is fontos hangsúlyozni: a város közlekedés- és gazdaságföldrajzi pozíciói, a közlekedési hálózat fejlettsége egyértelműen lehetővé teszi, hogy a logisztika a város egyik húzóágazatává váljon, de **a logisztikában rejlő lehetőségek szélesebb körű és egyértelmű kihasználása még várat magára:**

- a komplexebb logisztikai folyamatok magasabb hozzáadott értéket termelni képes rendszerei csak részlegesen alakultak ki
- a térség (részben hasonló adottságokkal rendelkezve) folyamatosan termeli ki a konkurenciaterületeket az iparágban.

A következő fejlesztési időszakban ezért kiemelt cél és prioritás a város számára **az áruflowot megállító háttérpári fejlesztések** (helyi feldolgozás, összeszerelés, beépítés, gyártás, stb.) támogatása, a feldolgozóipar további erősítése, a járműipar helyi struktúraváltásának ösztönzése, és általában: a logisztikai lánc mint áramlási folyamat megállítása, vagy még inkább: **cél az ellátási láncban hozzáadott érték-termelő szereplőként való részvétel.** Láttuk ugyanis: az áru vagy mozog, vagy nyugszik, vagy alakul. Ez utóbbi részfolyamat ráadásul kitüntetett a hozzáadott érték-teremtés tekintetében. A városnak úgy kell tehát kihasználni kitüntetett logisztikai lehetőségrendszerét, hogy

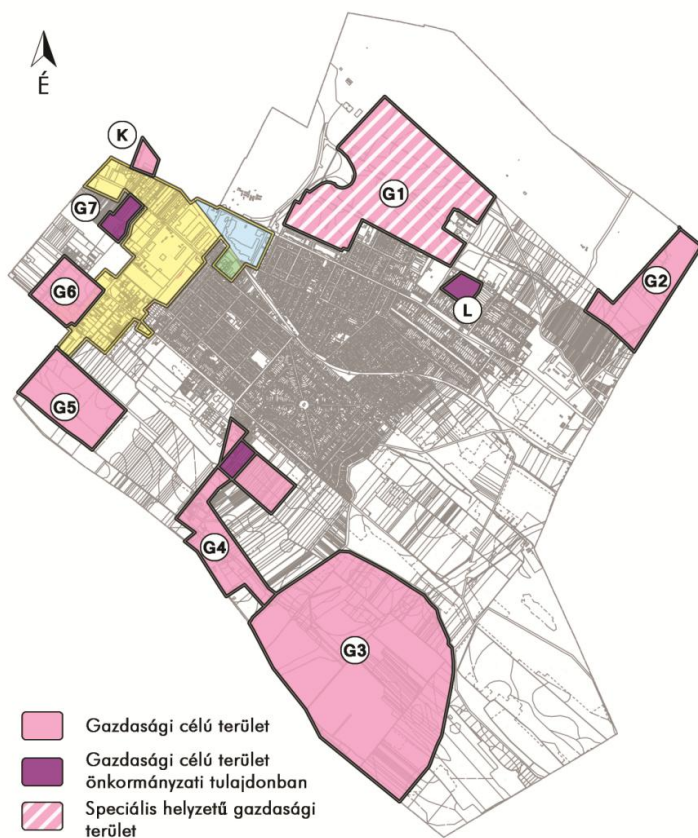
- a város logisztikai szolgáltatásait fejlesztve minél több és minél nagyobb hozzáadott értéket termelő tevékenység települjön a városba, **a logisztikai kompetenciák minél differenciáltabbak legyenek;**
- a logisztikai láncban való hangsúlyos részvétel révén a városba kerülő áruk ne csak átfolyjanak a városon, hanem a háttérpári infrastruktúra kiépülése vagy erősödése következtében **Vecsés az anyag alakításának célterületévé is váljon.** (Amely alakítási munkát követően a város logisztikai kapacitásai és kompetenciái újra kiváló lehetőséget adnak az áru ki- vagy továbbszállítására.)

Az ellátási láncban való részvétel szerkezetének és minőségének fejlesztése és átalakítása tehát Vecsés első számú és a helyi kkv-szektor tekintetében talán mindennél fontosabb feladata.

1. Ipari területek és ipari infrastruktúra fejlesztése

A város észak-nyugati felén működő mára lényegében már differenciáltságukban is összefüggővé vált gazdasági területek mára már egészen világosan a város gazdaságának motorterületévé váltak. A jelentős ingatlanfejlesztői jelenlét és aktivitás, a közvetlen repülőtéri kapcsolat, valamint az egyik legjelentősebb fővárosi közlekedési tengelyhez (Üllői út – M4-elkerülő) való direkt kapcsolódás azt is lehetővé tette, hogy meginduljon a terület egyfajta spontán terjeszkedése, továbbfejlődése. Ez a jelenség egyrészt a terület északi (reptér felé eső) részén tervezett, előkészített, vagy részben akár már meg is indult folyamatokat jelenti, pl. a már említett, a XVIII. kerület és az Airport kiemelt közös fejlesztésének részét képező „Keleti Kapu”-projekt egyes elemeinek (a repülőtéri „Business Park” részelemeként a DHL-bázis kiépülése) megvalósulását. (A „Keleti Kapu” vecsési célterületét a gazdasági célú területeket összesítő térkép 'K'-val jelöli.)

Másrészt azonban tanúi lehetünk a **zóna déli irányú, spontán továbbterjeszkedésének**, első sorban a helyi kkv-aktivitás eredményeként. A város kiemelt célja ezeknek a folyamatoknak a támogatása és a **nyugati gazdasági területrendszer, térszerkezetiileg megfogalmazva: a fővárosi csatlakozó zóna további erősítése.**



Látható ugyanakkor az is, hogy a nyugati területek kiemelkedő teljesítményét tekintve a város gazdaságszerkezetiileg jelenleg kiegyensúlyozatlan. Középtávon a város kiemelt gazdaságfejlesztési célja a **város gazdaságszerkezeti-ipari decentralitálása, megnyitása.**

Ennek egyik jelentős területrendszerét a **G2 terület és annak térszerkezeti, közlekedésföldrajzi és gazdasági összefüggésrendszere** (a repülőtér szomszédsága, az M0/M4-es csomópontra kapcsolódó kapcsolat, a Lanyi-terület [L] viszonyrendszere) kínálja. Ennek az opciónak az aktualizálása lehet a **⇒ „4-es Kapu”-projekt**

A **G3-G4-G5 területek** pedig az észak-nyugati területek délre való továbbhúzódása és az Alacskai út fejlesztése eredményeképpen aktivizálódó M0-ás csomópont multiplikáló hatásának következtében egy sajátos déli fejlesztési tengellyé állhatnak össze. **⇒ Déli gazdasági tengely**

„4-es Kapu”-projekt: a város észak-keleti megnyitása

Az M4 teljes szakaszának kiépülését és a térségi fejlesztések (Üllő, Ecsér) szinergikus hatásait kihasználva lehetséges és szükséges a **város észak-keleti felén lévő gazdasági terület fejlesztése, dinamizálása.** Ez egy olyan gazdasági centrum kialakulását jelentené, amely:

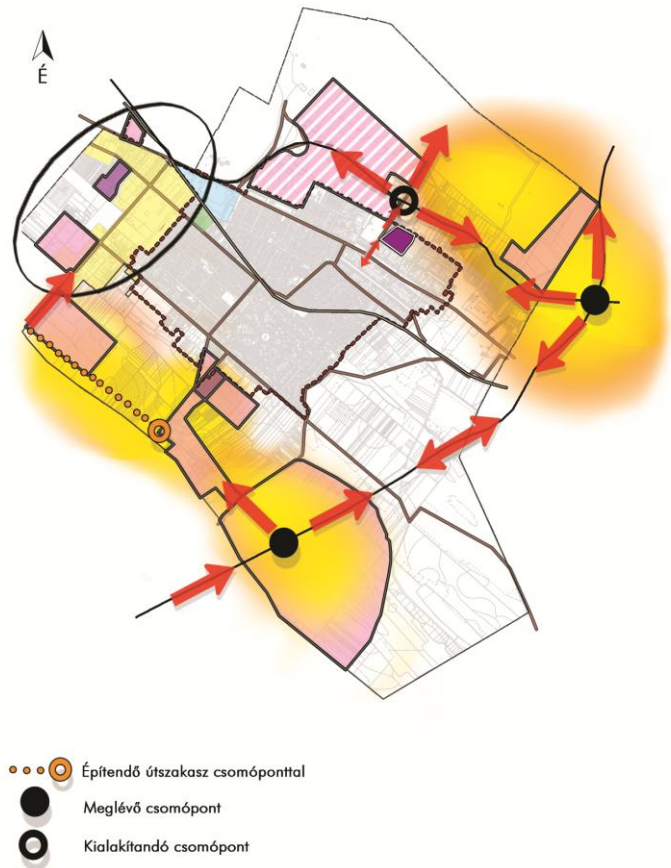
- megnyitná a várost keleti irányba, mind térszerkezetiileg, mind a gazdasági „közlekedés” rendszereit tekintve;
- a város közötti tranzitpozícióit erősítené és tenné hatékonyabbá azok kihasználását;
- a szomszédos települések hasonló fejlesztési aktivitásai következtében jelentkező szinergikus hatások akár térségi jelentőségű logisztikai zóna kialakulását is lehetővé teszik.

Egy déli gazdasági tengely kialakulásának lehetősége

A város dél-keleti „megnyitása” középtávon inkább tekinthető **közlekedésszerkezeti megnyitásnak**, semmint egy összefüggő, dinamikus és működő ipari terület rövid vagy középtávon való kialakulása lehetőségének.

Mindazonáltal jelentősége nem elhanyagolható, hiszen (ahogy azt már láttuk a közlekedési szerkezetek elemzésénél) a város déli részén található M0-csatlakozási pont – csatlakozó útfejlesztéssel kombinálva – egyrészt kiváló lehetőséget nyújt a város legjelentősebb közlekedési diszfunkciójának kezelésére. Másrészt a város ezen pontjának funkcionális megnyitása olyan **multiplikatív hatással** is bírhat, amely elősegíti a nyugati gazdasági területek déli irányba történő továbbhúzódását (egyszerűen szólva: a délen fekvő külterületi telkek gazdasági szempontból felértékelődnek) és akár **egy déli gazdasági tengely kialakulását** is eredményezheti.

A város iparterületi decentralizálásának és a város észak-kelet, valamint dél-kelet irányú gazdaságszerkezeti-közlekedési megnyitásának hatásrendszere:



Ezeknek a területeknek a dinamizálása, funkcionális gazdasági területekké tétele teszi lehetővé a város logisztika szerepkörének, a logisztikai ipar helyzetének erősödését és lehetőséget nyújt egy **jelentős gazdaságszerkezeti fejlődésre**.

2. Logisztikai csomóponti szerep erősítése

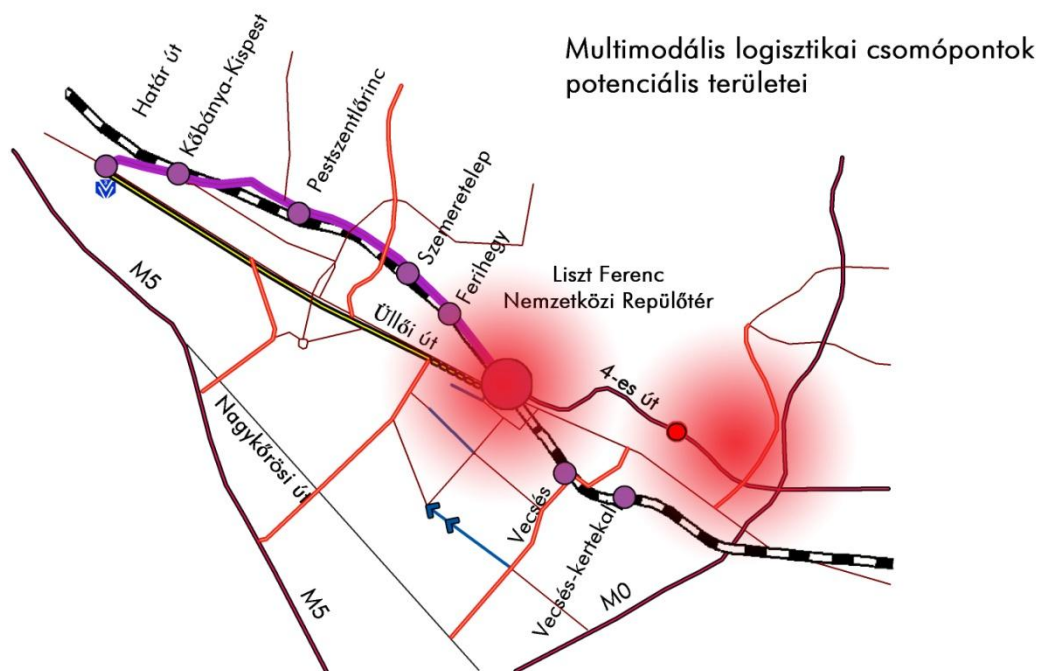
A város gazdasági rendszerének egészét tekintve az egyik legjelentősebb fejlődési szükséglet és potenciál **a logisztikai szolgáltatásoknak és magának a logisztika infrastrukturális feltételrendszerének** a területén mutatkozik. Jelenleg ugyanis még nem, vagy csak részlegesen épültek ki az ellátási lánc egyéb részrendszereit jelentő ipari szegmensek a városban (összeszerelés, feldolgozás, áru- és folyamatmenedzselés, gyártási folyamatok).⁴⁴ Látni kell ugyanis, hogy önmagában a tranzitforgalom nem jelent optimális gazdasági pozíciót, sőt az infrastruktúra és a környezet terhelésével, közlekedési diszfunkciók okozásával inkább jelent terhet, mintsem gazdasági növekedési potenciált. (Például a vecsési logisztikai iparnak semmi dolga nincsen a légi áruszállítás volumenének azzal a kb. 60-65%-ával, ami ki sem jön a repülőtérrel, hanem átrakodást követően újra levegőbe emelkedik és elhagyja a területet. Ugyanígy van ez az M0-n Vecsés mellett, vagy az M5-Gyál-Vecsés-útvonalon Vecsésen keresztül folyó árukkal.)

A logisztikai ipar erőteljes, rétegzett jelenléte és húzóágazati szerepköre Vecsésen jelentős mértékben **meghatározza a város gazdasági profilját**, ugyanakkor a logisztikai lánc tevékenységei közül a városban erős jelenléttel bíró raktározási és szállítmányozási tevékenységek hozzáadott értéktermelő képessége ugyanis nem túl magas és „nem kézzelfogható a szektorra jellemző tudástartalom”⁴⁵ sem. Ezért szükséges a logisztikai lánc szélesebb spektrumát átfogó, **szervezetileg differenciáltabb logisztikai szolgáltatáskör megtelepítése** a városban, az ehhez szükséges infrastruktúra, tudástartalom és szolgáltatási portfólió kiépítésével. Kiemelt cél tehát a logisztikai iparág komplex, magasabb hozzáadott értéket termelő, a város multimodális közlekedési lehetőségeit és közlekedésföldrajzi adottságait a jelenleginél hatékonyabban kihasználó jelenlétének erősítése.

⁴⁴ Mint az a megyei elemzésekből látható, mindez nem vecsési sajátosság, hanem a megye egészét jellemző jelenség. Lásd: PMTK I. köt. 87. o.

⁴⁵ PMTK II. köt. 116.

Az intermodalitás tekintetében Vecsés számára prioritás az **egy ellátási láncon belüli különféle áruszállítási módoknak a városban való összekapcsolása**, összekapcsolhatósága, a vasúti, közúti és légi szállítási formák különböző kombinációinak a városon belüli összeérése. Vecsés gazdaságának egyik alappillére lehet az **inter-, vagy akár a multimodális csomóponti szerep erősítése**: a megfelelő közlekedési infrastruktúra kiépítése és az ahhoz kapcsolódó tevékenységek és szolgáltatások (rakodás, raktározás, csomagolás, vám, stb.) széles körű fejlesztése.



Ebben a kontextusban kiemelt fontosságú törekvés **Vecsés logisztikai csomóponti szerepének erősítése, áruforgalmi központtá válása**, többek között a következő eszközökkel:

- átrakó terminálok fejlesztése a kombinált (multimodális) szállítási rendszerek feltételeinek kialakítása és/vagy fejlesztése (ebben a tekintetben kiemelt fontosságú a vasúti infrastruktúra fejlesztése is [vasút → repülő, kamion → vasút] érdekében);
- nagytérségi szállítványozók irányítórendszereinek betelepítése;
- disztribúciós központok létrehozásának támogatása;
- korszerű központi és elosztóraktárak (további) fejlesztésében érdekelt vállalkozások támogatása;
- a raktározási tevékenység területén magasabb tudástartalmat feltételező szolgáltatási portfóliót kínáló szolgáltatók betelepülésének támogatása (kommissiózás, folyamatirányítási és minőségbiztosítási rendszerek, készletnyilvántartás, egységgrakomány-képzés, stb.);
- ellátási logisztikai szolgáltatások fejlesztése.

A logisztikai szolgáltatások tekintetében általánosságban elmondható, hogy a különböző üzleti szolgáltatások fejlesztését a vállalkozások hajtják végre, saját üzleti elvárásaik realizálása, a magasabb színvonalú ügyfélszolgálat érdekében. Az önkormányzat ezen a területen legfeljebb csak támogató szerepkörrel rendelkezik, olyan városi gazdaságpolitikai stratégiai elvek elfogadásán keresztül, amelyek a fejlett üzleti szolgáltatásokat nyújtó vállalkozások betelepülését előnyben részesítik, támogatják, esetleg bizonyos mértékig generálják is.

Vecsésnek minden adottsága megvan ugyanis ahhoz, hogy jelentős nemzetközi, multinacionális vállalatok itt alakítsák ki **közép- és délkelet-európai regionális elosztó központjukat**. Megfelelő infrastrukturális fejlesztésekkel (elsősorban a

reptér vasúti kapcsolatainak fejlesztésével), megfelelő információs és kommunikációs rendszerek alkalmazása esetén a város lehetőséget nyújt arra, hogy **integrált szállítási láncok központja, csatlakozópontja** legyen.

Hasonló potenciált jelent a **„city-logisztika” jelentőségének növelése**, rendszereinek fejlesztése. A city-logisztika ugyanis voltaképpen egy olyan szállításszervezési koncepció, mely szerint „a különböző szállítási szolgáltatók (fuvarozók, szállítmányozó vállalatok) közösen szervezett terítőjáratokkal szállítják ki [...] az árut a sűrűn lakott városi területeken egymás közelében elhelyezkedő leadási, rendeltetési helyekre (pl. az üzletekhez, áruházakhoz).”⁴⁶ Ehhez természetesen olyan **city-terminál**okra, információs, áru- és forgalomirányítási, disztribúciós és csomagolási rendszerekre van szükség, amelyek biztosítják az egyes terítőjáratok rakományainak összeállítását, közlekedési útvonaluk költséghatékony meghatározását. Mindez összetett, differenciált logisztikai tevékenységek egymáshoz illeszkedő sorát jelenti, de ennél is fontosabb: Vecsés (mint a budapesti agglomeráció logisztikai szempontból kitüntetett tagja) ebben a tekintetben kiváló adottságokkal és ezen a területen Magyarország legnagyobb piacával (Budapest) rendelkezik. A **city-terminál alapú city-logisztika kimondottan jól illeszkedik egy korszerű „gateway”-szerepkörbe**⁴⁷, amelyet például a megyei területfejlesztési dokumentumok is szánnak a kistérség számára.

A 4. Stratégiai célhoz rendelhető fejlesztési prioritások:

Stratégiai cél (4.)	Prioritás (Operatív cél)
Gazdasági-ipari területek dinamizálása - Gazdasági decentrumok kiépítése	4.1. Ipari területek és ipari infrastruktúra fejlesztése 4.2. Logisztikai csomóponti szerep erősítése

⁴⁶ Szegedi Zoltán – Prezenszki József: *Logisztika-menedzsment* Kossuth Kiadó, 2005., 320. o.

⁴⁷ Uo.

II.5.5. Üzleti célú szolgáltatóipar fejlesztése

1. Adminisztratív és támogató gazdasági szolgáltatásrendszer erősítése, fejlesztése

A város logisztikai csomóponti szerepének erősítése, áruforgalmi központtá válása mellett a városban elsősorban a kereskedelmi és javítási-karbantartási iparágak jelenléte következtében már ma is meghatározó a tercier (szolgáltatásokra épülő) gazdasági szektor.

A városban ma már jelenlévő logisztikai, kereskedelmi, feldolgozóipari szolgáltatókra, valamint a repülőtér- viszonylatrendszerre épülve a város és a térség dinamizálásának egyik eszköze lehet az egyes szekunder és tercier iparágak **adminisztratív támogatását szolgáló infrastruktúra- és szolgáltatásrendszer erősítése, fejlesztése**. Az irodaház-kapacitás rendelkezésre áll a közvetlen térségben és az ilyen irányú fejlesztések jelentős mértékű, bevonható tartalékterülettel számolhatnak. Az **irodai funkciók** mellett stratégiaileg megfelelő irány a **logisztikai szolgáltatásokhoz való kapcsolódás**, a **vámolási szolgáltatások** erősítése (a jogszabályrendszer mindenkori alakulásához és esetleges átalakításához igazodóan), **Szolgáltató Központok** (ún. SSC-k, Shared Service Center-ek) megtelepítése/befogadása a meglévő és kialakítás előtt álló üzleti és vállalkozói parkokba. A Szolgáltató Központok esetében összetett, üzleti támogató folyamatok jelenhetnek meg a térségben, nemcsak annak szolgáltató profilját erősítve ezzel, de a tudásintenzívebb gazdasági tevékenységek irányába is megnyitva ezzel, a térség egyébként nem igazán, vagy nem kiemelten tudás- és technológia-érzékeny raktározási, szállítmányozási, fuvarozási és kereskedelmi alaprofilját stratégiaileg kívánatos irányba mozdítva.

Ez a Stratégiai Cél (és különösen annak ez a prioritása) erős korrelációban áll a tudásgazdaság elemeinek a városba telepítését célzó 7. stratégiai céllal, annak is leginkább a tudásintenzív adminisztratív funkciók megtelepítését célzó operatív célkitűzésével.

2. Az üzleti célú légi utasforgalomra épülő szolgáltatóipar komplex fejlesztése

A város egyik innovatív kitorési pontját jelentheti, ha a légi utasforgalom kedvezőtlen szerkezeti átrendeződésétől⁴⁸ függetlenül, a megvalósítás szempontjából 5-7 éves távlatot szem előtt tartva megkezdí az **üzleti célú légi utasforgalomra épülő szolgáltatóipar**ának komplex fejlesztését. Mert amíg a turisztikai célú utasoknak Vecsés nem tud alternatívát kínálni Budapesttel szemben, addig az üzleti célú utasok esetében kimondottan előnynek számíthat a Budapesti transzferek és a Budapesten belüli utazás pénz-, energia- és időkölségeinek megtakarítása. Az üzleti tárgyalások, konferenciák lebonyolítását az utazási folyamatok inkább megzavarják, semmint támogatják. Ebben a tekintetben Vecsésnek olyan szolgáltatási portfóliót kell tudnia nyújtani, amely **minimalizálja az utazás eredeti célját szolgáló alaptevékenységre rakódó tranzakciós költségeket**. Schwechat és a schwechati repülőtér jó példát szolgáltat az erre épülő iparág sikerére: az üzleti típusú tevékenységek magas szintű elvégzéséhez lényegében el sem kell hagyni a repülőtér területét.

Vecsésnek ezért érdeke és lehetősége az üzleti célú, legmagasabb technikai felszereltséggel (videokonferencia, prezentációs rendszerek, hangosítás, hálózati rendszerek, stb.) rendelkező **szálláshely-fejlesztés, konferencia-, rendezvény- és tárgyalóközpont** kialakítása/fejlesztése, a kapcsolódó rekreációs lehetőségek (uszoda, szauna, sportcélú infrastruktúra) kiépítése, a szektornak a jelenleg meglévő infrastrukturális és szolgáltatási alapokra építkező átfogó erősítése.

Az 5. Stratégiai célhoz rendelhető fejlesztési prioritások:

Stratégiai cél (5.)	Prioritás (Operatív cél)
Üzleti célú szolgáltatóipar fejlesztése	5.1. Adminisztratív és támogató gazdasági szolgáltatásrendszer erősítése, fejlesztése 5.2. Az üzleti célú légi utasforgalomra épülő szolgáltatóipar komplex fejlesztése

⁴⁸ Lásd V14/28 I. kötet, 7. fejezet: Az Airport helyzete és jelentősége

II.5.6. A gazdaság helyi rendszereinek fejlesztése

Jelen stratégia szándékosan és konzekvensen használja a „gazdaság helyi rendszerei” szintagmatikus szerkezetet a helyi gazdaságfejlesztési cél megjelölésekor. Mindenekelőtt azért, mert a szakmai diskurzusban **többféle értelemben is használják a „helyi gazdaságfejlesztés” meghatározást.** A Világbank kiadott munkáiban „a Helyi Gazdaságfejlesztés (HGf) egy olyan folyamat, ahol a köz-, üzleti- és magánszektor szereplői együttműködnek a gazdasági növekedéshez és munkahelyteremtéshez szükséges feltételek fejlesztésében.”⁴⁹ Létezik azonban olyan – a fogalmat szűkebb értelemben használó – megközelítés is, amely szerint a helyi gazdaságfejlesztés „a gazdaságnak azt a legalsó működési szintjét jelenti, ahol a termelés és a fogyasztás közvetlenül összekapcsolódik.”⁵⁰ Jelen stratégia a Világbank értelmezéséhez közelítve **a közszféra, az üzleti- és a magánszektor együttműködésében látja a helyi gazdaság fejlesztésének valós értelmét és lehetőségét,** de a terminológiai zavarokat elkerülendő erre a többszintű rendszerre a **'helyi gazdasági rendszerek fejlesztése'** összetételt használja és a 'helyi gazdaságfejlesztést' a termelés és fogyasztás közvetlenül kapcsolódó rendszereinek tartja fenn.

Ez a Stratégiai Cél tartalmazza a szükséges és lehetséges beavatkozásokat a helyi **kkv-szektor** legfontosabb problémáinak kezelése érdekében, valamint támogatni **a termelői aktivitás és a helyi piac különböző formáit.** A helyi gazdasági rendszerek fejlesztése tehát nem más jelent, mint egy terület gazdaságának fejlesztését a **helyi szereplők** (közszféra, az üzleti- és magánszektor) részvételével, a **helyi lakosok** életminőségének és jövőjének javítása érdekében. A gazdaság helyi rendszereinek fejlesztése ennyiben **mindig az önkormányzat, az üzleti vállalkozások és a magánszektor partnerségi viszonyának és együttműködésének a fejlesztése is,** rámutatva, hogy a 6. és a 11.-12. stratégiai célok között szoros összefüggések vannak, elsősorban az önkormányzatnak az üzleti környezet alakítására vonatkozó tevékenységei tekintetében.

Ezen a stratégiai tengelyen szükséges a következő feladatokat megvalósítani:

- Helyi vállalkozások pályázati aktivitásának növelése;
- Helyi vállalkozások szerepének növelése a városi beszállítói láncokban;
- Vállalkozói kultúra fejlesztése;
- A helyi kkv-k gazdasági területre jutásának támogatása, helyi vállalkozói park fejlesztése;
- Helyi gazdaságfejlesztési projektek és mezőgazdasági mintaprojektek támogatása;
- Városi termékmarketing-rendszerek fejlesztése.

1. Helyi vállalkozások fejlesztése

A kkv-szektor szerkezete Vecsésen ugyanazt a képet mutatja, mint a régióban (és országosan is) általában. Ez alól csak a Vecsésen kétségtelenül jelenlévő ipari húzóágazatok egyes részterületei jelentettek kivételt. Vagyis a vállalkozások több mint fele valójában nem működik és kb. 94-95%-uk mikrovállalkozás, azaz foglalkoztatottjaik száma 0-9 fő között van. Ezek a mikrovállalkozások méretüknél és lehetőségeiknél fogva nem tőkeerősek, gyakran nem hitelképesek, fejlesztési és K+F+I aktivitásuk rendkívül alacsony (leginkább nincs) és nagy mértékben ki vannak téve saját „piacainak” (meglévő, szokásos, állandó ügyfélkörnek). Nem jellemző rájuk a piacbővítés képessége, egyrészt a tőkehiányos állapot, másrészt a vállalkozásvezetési vagy menedzsmentismeretek és -technikák hiánya miatt.

A kkv-szektor ezen szerkezeti és tudáshiányokat mutató problémáira mind a 2007-2013 közötti, mind pedig a 2014-2020-as uniós fejlesztési ciklus forrásai kínáltak megoldásokat és forrásokat. Kiemelt – és a vállalkozói kultúra deficitjére is rámutató – probléma azonban a pályázati aktivitás alacsony volta, az Iparkamara és Vecsés Város által közösen működtetett Vállalkozásfejlesztési Iroda támogatása ellenére. Ezen a területen ennek a támogató aktivitásnak a fejlesztése és erősítése az egyik cél. Ezen kívül önkormányzati oldalról **a helyi vállalkozások fejlesztése prioritás megvalósítását** szolgálhatja:

⁴⁹ Világbank, Városfejlesztési részleg & Bertelsmann Foundation: *Helyi Gazdaságfejlesztés (HGf) – Rövid bevezető a HGf-be* – 2003, 4. o.

⁵⁰ VÁTI Magyar Regionális Fejlesztési és Urbanisztikai Nonprofit Kft.: *Helyi Gazdaságfejlesztés (Területfejlesztési Füzetek [2])* Budapest, 2010. 13. o.

- Helyi kkv-k szerepének erősítése a városi beszállítói rendszerekben
- Vállalkozói kultúra és ismeretek fejlesztésére irányuló workshop-ok, képzések indítása és lebonyolítása, „jó gyakorlatok” bemutatása a helyi vállalkozók számára, pénzügyi tervezés oktatása
- Az önkormányzatnak a vecsési területeken működő nemzetközi és hazai közép- és nagyvállalatokra irányuló adatbázis-fejlesztési tevékenységéhez kötődően a Vecsésen működő „nagyok” és a helyi mikrovállalkozások kapcsolathálójának fejlesztése
- Helyi gazdaságfejlesztési alap létrehozása
- Üzleti és adókönyvet befektetés-ösztönzési célú alakítása

2. Helyi vállalkozások gazdasági területre jutásának támogatása

Részben az említett tőkehiányos állapot, részben a stabil, bővülni képes piac, részben pedig a telephelyváltásnak a várható hasznokhoz képest relatív magas tranzakciós költségei miatt a vecsési székhelyű kkv-szektor egyik legérzékenyebb problémája a **gazdasági funkciójú (ipari) területekre jutás** és az ilyen területeken megvalósuló **telephely-kialakítás vagy telephelyfejlesztés**. A helyi kisvállalkozások jelentős része lakóövezetben folytatja tevékenységét. Az így működő helyi vállalkozások vagy kinövik telephelyüket, vagy a lakóövezeti funkciókkal nehezen összeegyeztethető tevékenységet folytatnak, vagy egészen egyszerűen elégtelen infrastrukturális körülmények között működnek és az infrastruktúra a lakóövezetben nem fejleszthető megfelelően.

Ennek az alapvető problémának a kezelése érdekében stratégiaiilag megfelelő irány egy, az ipari parkok mintájára létrehozott **helyi vállalkozói park**. Mivel ez a projekt nem utalható teljes mértékben a piaci folyamatok körébe, a projekthez jelentős önkormányzati tulajdonú, gazdasági célú területhasználatra kijelölt ingatlan szükséges. Ez rendelkezésre áll és jelen koncepció gazdasági célú területeket bemutató térképén **G7 jelű területként** került feltüntetésre. A vállalkozások betelepítése érdekében az önkormányzatnál egy **kifutó rendszerű támogatási rendszer** is kidolgozásra kerül, amely egy 2-3 éves támogatási időtávon a bérleti költségek tekintetében biztosítana támogatást a parkba betelepülő vállalkozásoknak.

Az ebbe a problémakörbe való beavatkozások rendszere a helyi vállalkozói park létesítése mellett szükségessé teszi továbbá a következő beavatkozásokat:

- **Vállalkozói parkoló-terminálok kialakítása:** a helyi vállalkozások tehergépjárművei és vállalkozási célú busz-állomány számára kialakított örzött parkoló-rendszer (egyfajta vállalkozói P+R), amely lehetővé tenné a nagyméretű járművek rendezett körülmények közötti parkoltatását, elkerülve ezzel, hogy azokat tulajdonosainak belterületre kelljen bevennie, vagy a gépjárművekkel belterületre kelljen behajtani.
- Telephelyfejlesztésre irányuló **pályázati támogatások:** technikai segítségnyújtás, esetleg pénzügyi eszközök alkalmazása, stb.
- **Helyi adórendszer** infrastruktúra-fejlesztést támogató és ösztönző átstrukturálása

3. Helyi gazdaságfejlesztési akciók

Vecsés város mint **márka (brand)** mind a mai napig elsősorban a mezőgazdasági termékek kontextusában fogalmazódik meg. A „vecsési savanyúság”, a „vecsési káposzta” a magyar nyelv olyan állandó szóösszetételeivé váltak, mint a „gyulai kolbász”, vagy a „kalocsa paprika”. És bár jelen koncepció helyzetelemzése is rámutat a savanyítás-ipar szerkezeti átalakulására (az őstermelői savanyítást háttérbe szorította/felváltotta az ipari savanyítás), **a márka és annak gazdasági ereje olyan szimbolikus tőke**, amelyet Vecsésnek használnia, gondoznia és építenie kell. (Már most is ezt a célt szolgálja pl. a Vecsési Káposztafeszt.)

A repülőtér, a közlekedés, a logisztika fogalmi körei mellett létezik tehát Vecsésnek egyfajta erős mezőgazdasági „kapcsoltsága”, amely azonban ma már nem a mezőgazdasági termelésen és a helyi gazdálkodáson alapul, hanem sokkal inkább egyfajta **technológia-alapú szimbolikus tőkén, egy sajátos márkaneven** és az ahhoz kötődő **minőség-tulajdonitáson**. Ez a minőség-tulajdonítás a savanyúságok terén a „vecsési” jelzővel ’az igazit’, ’az eredetit’, ’az autentikusat’ és ’a legjobbbat’ jelöli. A „vecsési” márkának ezt a magas pozícionáltságot jelentő/eredményező hatását nem

szabad kiaknázatlanul hagyni. Meg kell teremteni és gondozni kell a **termelés eredetiségének, a kézműves-gazdálkodásnak és az autentikus technológiának a narratíváit**, építeni kell a termelő és a fogyasztó közötti közvetlen kapcsolatot⁵¹ feléledő romantikájára és értékeire.

A városnak ki kell használni ennek az egyedi sajátosságának a lehetőségét, a **helyi, lokális értékekben** rejlő gazdasági potenciált. Amely (ismét hangsúlyozni szükséges) csak részben jelent közvetlen, pénzügyi típusú hasznot (pl. az őstermelői eladások növekedése), a **márka mint szimbolikus tőke** nagyobb részt inkább **közvetett közgazdasági hasznokat „termel”**: **marketing-értéket, minőség-tanúsítási (-tulajdonítási) értéket**, amelyek viszont szervesen és hosszú távon **képesek megalapozni a primér eladásokra épülő iparági teljesítményeket**.

A helyi gazdasági viszonyok „alsó” szegmenseit alakító helyi gazdaságfejlesztés területén alkalmazható eszközök „a vállalkozásösztönzés, a vállalkozások közötti együttműködés, a lakosság vásárlói tudatosságának erősítése, a közvetlen termelői-fogyasztói kapcsolatok elősegítése, továbbá közösség-szervezési akciók, annak tudatosítására, hogy az emberek maguk is sokat tehetnek saját környezetük gazdasági talpra állításáért.”⁵² A helyi gazdaságfejlesztés prioritásként megvalósítása a város márkaerejének kihasználása és erősítése mellett további stratégiai célokat is szolgál.

Mivel a szűkebb értelemben vett a helyi gazdaságfejlesztési aktivitás erőteljesen mezőgazdasági és/vagy kézműves termék-alapú, ez a prioritástengely lehetőséget teremt Vecsés számára, hogy kiüresedő, visszaszoruló, ámde a város-márkát mégis (a közlekedésnél is jobban!) meghatározó **mezőgazdasági profilt tudás- és technológialapú, helyi értékek promotálására és fejlesztésére irányuló módon, nem pedig a mezőgazdasági termeléshez való visszatérés útján erősítse**. Ez a szektor egyben lehetőséget teremt a város (a mikrotérség egésze) és Budapest kapcsolatának **differenciálására, fejlesztésére**, a főváros mint élelmiszeripari felvevőpiac kínálta lehetőségek további kiaknázására.

A helyi gazdaságfejlesztés témakörében ezért szükséges:

- Technológiai tudásra épülő mezőgazdasági mintaprojektek ösztönzése és támogatása
- Helyi termék-adatbázis fejlesztése
- Mikrotérségi „piac” (termelő-fogyasztó/kiskereskedő közötti kapcsolat) szervezése (akár az Iparkamara, akár egyéb szakmai szervezet bevonásával)
- Helyi kezdeményezésű projektek, gazdasági részterületeket érintő vagy gazdasági tematikájú közösségfejlesztési akciók támogatása
- Helyi termékek értékesítésének és promóciójának támogatása (egyfajta piacszerzési aktivitás is ez, ismét hangsúlyozva: Vecsésnek Budapest agglomerációjaként az élelmiszeripari termékek szektorában is jelentős vásárlóerővel rendelkező piaca van)
- Beszállítói láncokban való részvétel erősítése és felvásárlói hálózatok, együttműködések elősegítése⁵³

A 6. Stratégiai célhoz rendelhető fejlesztési prioritások:

Stratégiai cél (6.)	Prioritás
A gazdaság helyi rendszereinek fejlesztése	6.1. Helyi vállalkozások fejlesztése 6.2. Helyi vállalkozások gazdasági területre jutásának támogatása 6.3. Helyi gazdaságfejlesztési akciók

⁵¹ Az értékesítési rendszerek közül esetleg még a *művi út* is ide sorolható, amikor a termelő bár nem közvetlenül a fogyasztóval, hanem a kiskereskedővel kerül kapcsolatba, de ennek a formának a lényegét is a nagykereskedelem kihagyása adja.

⁵² VÁTI Magyar Regionális Fejlesztési és Urbanisztikai Nonprofit Kft.: *Helyi Gazdaságfejlesztés (Területfejlesztési Füzetek [2])* Budapest, 2010. 20. o.

⁵³ Lásd még a 12. Stratégiai cél egyes prioritásait, majd beavatkozásait.

II.5.7. Tudásgazdaság megtelepítése

1. Oktatási potenciál és oktatási együttműködések erősítése, kialakítása

A város gazdasági profiljának ésszerű irányba történő bővítését jelenti a **tudásszint emelésére irányuló fejlesztések támogatása és megvalósítása**. Mert bár a Vecsés gazdasági profilját adó alapiparágak (logisztika, feldolgozóipar, kereskedelem) nem kimondottan tudásintenzív vagy K+F-érzékeny iparágak, az ezeken a területeken való többretegű, differenciált szerkezetű működés egyes részterületeken megköveteli vagy megkövetelheti a magas tudástartalmú tevékenységek jelenlétét (informatika, tervezés, kommunikációs és nyilvántartási rendszerek), sőt a gépjárműipar tekintetében ez az irány az iparág helyi átalakulásának és jövőjének egyik záloga is. Ebben a tekintetben Vecsésnek tehát nem a K+F-aktivitás erősítése vagy az arra alapuló gazdasági alrendszerek megtelepítése a célja, hanem az egyébként hagyományosan **kevésbé tudásintenzív iparágak tudásalapú részrendszereire épülő, a magasabb hozzáadott érték termelés útjait feltáró oktatási és tudásgazdálkodási tevékenységek támogatása, erősítése**.

Ezen a területen a város fejlődési lehetőséget lát a különböző felső- és szakoktatási intézményekkel való együttműködések kialakításában, meghatározott (akár gyakorlati) oktatási résztvékenységek kihelyezésében, az egyes logisztikai és szállítmányozási tanszékekkel, valamint továbbképző központokkal való együttműködés keretében a **logisztika oktatásának formális alközpontjává válásban**.

Valószínűnek tűnik az is, hogy a **mezőgazdasági profil „visszahódítása” (vagy – a város-brand miatt – az annak való megfelelés)** is inkább a technológiák oktatása, egyfajta, a „jó gyakorlatok” megosztására épülő savanyítás-ipari vagy mezőgazdasági termék-feldolgozási **agráriumhoz kötődő „tudásgazdaság”** felépítése révén történhet meg, nem pedig a primér mezőgazdasági tevékenység (gazdálkodás) erősítésén keresztül. Ebben kézenfekvő partner lehet a Gödöllői Agrártudományi Egyetem.

A város számára ezen célok elérésére megfelelő eszközök lehetnek:

- Speciális, a jelenlévő alapiparágakhoz igazodó, azokra épülő **logisztikai és szállítmányozási oktatási központ** létrehozása
- A város **informális oktatási tereinek kapacitásfejlesztése** vagy ennek a kapacitásnak a kialakítása
- **Tangazdaság kialakítása**

2. Tudásintenzív adminisztratív funkciók telepítése

Ezzel, a logisztikai, összeszerelő és munkaerőpiaci kiszolgáló profil leépítését szolgáló törekvéssel összhangban, a térségi központi szerep erősítése érdekében a város szorgalmazza egy, a területén felállított és működő, komplex környezetvédelmi szolgáltatásokat ellátó **Térségi Környezetvédelmi Központ** létrehozását. A Központ a környezetvédelem szereplői közötti hazai és nemzetközi kooperáció elősegítése, szakpolitikai döntéselőkészítő és interszektorális közvetítő szerepe (környezetvédelem, energetika, területfejlesztés, mezőgazdaság, közlekedés, stb.) révén hozzájárulhatna a város arculatának differenciálásához, egy **új típusú városi funkció** megtelepítéséhez, a város jövőképében is megfogalmazott **jelentős térségi szerepkör kialakításához szükséges funkcióürösödés** erősítéséhez.

A célkitűzés nem csak belső koherenciában áll a zöld infrastrukturális fejlesztések megvalósítása (SC2), a környezetvédelmi és energiahatékonysági fejlesztések (SC10) célkitűzésekkel, de korrelál az **adminisztratív funkciók decentralizálására** irányuló állami törekvésekkel is.

A 7. Stratégiai célhoz rendelhető fejlesztési prioritások:

Stratégiai cél (7.)	Prioritás
Tudásgazdaság megtelepítése	7.1. Oktatási potenciál és együttműködések erősítése, kialakítása 7.2. Tudásintenzív adminisztratív funkciók telepítése

II.5.8. Humán közszolgáltatások integrált fejlesztése

A humán erőforrás-fejlesztés és a társadalmi környezet elemzésére vonatkozó szakirodalom mára világossá tett, hogy a gazdasági növekedés eléréséhez nem elegendők a klasszikus gazdaságfejlesztési eszközök. A jelenleg hatályos európai alapdokumentum is az „intelligens, fenntartható és befogadó növekedést” jelöli meg alapvető célkitűzésként, ami felhívja a figyelmet az **inkluzív, adaptív társadalmi környezet** és a **fejlett, innovatív humán tőke** növekedésben játszott szerepére.

A társadalmi környezet fejlesztésére irányuló erőfeszítések különös nehézségét jelenti mindazonáltal, hogy az sem pusztán az infrastrukturális környezet fejlesztésével, sem a megfelelő infrastrukturális feltételrendszer hiányában nem valósítható meg eredményesen. Mivel a humán infrastruktúra fejlesztésére és az emberbe való beruházásra irányuló fejlesztési részterületek egymástól elkülönülő fejlesztése csak részleges, vagy torzulásokat mutató eredményeket hozhat, ennek a stratégiai célrendszernek az **integrált szemléletmód** felől való megközelítése szükséges.

A minőségi közszolgáltatásokhoz való hozzáférés javítása egyértelműen hozzájárul az életminőség javításához, ezért a fejlett társadalmi környezet elérése fejlesztendő az egészségügyi, szociális, gyermekjóléti és gyermekvédelmi, rehabilitációs célú, kulturális és általában a társadalmi befogadást erősítő infrastruktúra.

1. Humán infrastruktúra minőségi és kapacitásfejlesztése

Vecsés esetében jól kiépített, jelentősebb kapacitáshiányokkal nem küzdő humán közszolgáltatási rendszerről beszélhetünk. Ugyanakkor az **egészségügyi ellátórendszer infrastruktúrája** tekintetében már fejlesztési rövid középtávon (3-5 év) felmerül a kapacitásbővítés szükséglete. Az **oktatási és a szociális infrastruktúra** esetében rövid- és középtávon leginkább nem kapacitásbővítésről, hanem a meglévő infrastruktúra korszerűsítéséről, hatékonyabbá tételéről beszélhetünk. Fontos ugyanakkor felhívni a figyelmet arra, hogy **fejlesztési hosszútávon (10 év+) a humán infrastruktúra korszerűsítése, minőségi fejlesztése állandó, folyamatos feladatot jelent**, amelyet minden önkormányzati fejlesztési koncepciónak standard elemként kell kezelnie.

A város egyben elkötelezett a lakosság sportcélú aktivitásának, sportolási hajlandóságának növelése mellett, célja a sportoló lakosság arányának növelése. Mivel ezen a területen a városban infrastrukturális hiányok is mutatkoznak, szükséges a **sportcélú infrastruktúra bővítése, fejlesztése**.

Az infrastrukturális fejlesztések kiemelt célja egyben a **közszolgáltatásokhoz való egyenlő esélyű hozzáférés biztosítása**, amelynek érdekében valamennyi közszolgáltatási területen (az egészségügytől a kultúrán keresztül az adminisztrációig) szükséges az infrastruktúra és a szolgáltatásrendszer (pl. honlap) teljes körű fizikai és infokommunikációs akadálymentesítése.

2. Humán erőforrás kompetenciafejlesztése

Az infrastrukturális feltételrendszer mellett kiemelt figyelmet kell fordítani a humán ellátórendszerben dolgozók kompetenciájának fejlesztésére. A jelen kor IKT-technológiájának köszönhetően felgyorsult kutatási aktivitás és hatékonyabbá váló információ-megosztási rendszerek ugyanis nem csak az új tudások és technikák beszerzését teszik rendkívül „olcsóvá”, de a **megszerzett tudás elavulásának felgyorsulásával** is együtt járnak. Ebben a globális adottságrendszerben elengedhetetlen a naprakész tudás beszerzése és folyamatos aktualizálása.

A prioritásban foglalt cél elérése érdekében szükséges a humán ellátórendszer emberi erőforrás-állományának folyamatos **szakmai képzése**, a „jó gyakorlatok” **beszerzését és megosztását támogató rendszerek** kialakítása, valamint a munkatársak teljesítményét monitorozó **mérés-értékelési rendszerek** kidolgozása és bevezetése.

A 8. Stratégiai célhoz rendelhető fejlesztési prioritások:

Stratégiai cél (8.)	Prioritás
Humán közszolgáltatások integrált fejlesztése	8.1. Humán infrastruktúra minőségi és kapacitásfejlesztése 8.2. Humán erőforrás kompetenciafejlesztése

II.5.9. Befogadó és aktív társadalom

A társadalom fejlesztésére irányuló stratégiai célkitűzések sajátossága, hogy minden más területnél erősebben feltételezik az infrastrukturális feltételrendszer és az emberek, a lakosság integrált fejlesztését. Ezen kívül különös nehézsége az ilyen típusú fejlesztési tengelyeknek, hogy az emberbe, a humán tőkébe, a lakosságba történő befektetések egyrésztől nehezen fejleszthető mélystruktúrákra (kulturális és szokásrendszerek, meggyőződések, hiedelmek, stb.), másrészt azok eredményei általában csak közép-, de inkább hosszabb távon jelentkeznek, leggyakrabban nem is közvetlenül, könnyen mérhető formában, hanem komplex hatásrendszereken keresztül.

A társadalomra irányuló fejlesztések kontextusában egyértelmű célként kell meghatározni az egészséges városi környezetével harmóniában élő, a városban való élet minőségével elégedett, ezért a városban maradni akaró városlakó képét, aki a lakosságszám szinten tartása, vagy növelése érdekében gyermeket képes és akar vállalni, meglévő családtagjaival szoros kapcsolatot ápol, őket támogatni képes. Aktív, kezdeményező és befogadó polgárként alakítja környezetét, erős, de legalábbis megfelelő szintű kohézióval rendelkező integrált társadalom kialakulásához járulva ezzel hozzá.

1. Társadalmi kompetenciák fejlesztése

A stratégiai célkitűzési tengelyen szerepel az emberek csoportjainak mint közösségeknek és a közösségen belül a személyeknek az egymáshoz való viszonyát, valamint az ezen személyek és csoportok környezethez való viszonyát meghatározó társadalmi kompetenciák fejlesztése. A 15 éves időtávon térségi központként, multimodális logisztikai csomópontként elképzelt Vecsés esetében különösen fontos a másikkal való viszony kezelése, más néven **az alteritás problémaköre**, valamint az erőteljes, **motorizáció-alapú gazdasági meghatározottság** miatt a környezethez való viszony állandó napirenden tartása.

Vecsés a Repülőtér-térség egyik kulcsfontosságú szereplőjeként egy országos jelentőségű gazdasági térség része, amelynek következtében **a várost az erőteljesen diverzifikált, különböző dinamikájú területhasználatok jellemzik**. Több elemzés (jelen koncepció is) rávilágított már a gazdasági motorterületek használatának, vagy a repülőtér-használatnak a lakófunkcióban használt területekétől drasztikusan eltérő dinamikájára, de láthatóvá váltak a lakóterületen belül megtelepített gazdasági funkciók által generált konfliktusok is. És bár a különböző társadalmi konfliktusok az efféle „súlyosító tényezők” nélkül is jelen lehetnek minden közösségben, Vecsés esetében megkerülhetetlenek a **közösségépítő, együttélést támogató, a helyi identitást globális/nemzetközi kontextusban is megfogalmazni képes társadalmi innovációs projektek**, akciók (lakossági együttműködések, szomszédság-programok, kulturális együttműködések, stb.)

Ettől részben elkülönülnek a társadalom inherens szociális problémáira adható válaszok, illetve azok tématerülete. Vecsés esetében nem akut probléma, de a szociális ellátórendszer jelzéseit és használati rátáját figyelembe véve nem megkerülhető **a társadalmi befogadást és kohéziót erősítő esélyegyenlőségi, diszkriminációt minimalizáló, a hátrányos helyzetűek társadalmi integrációját, a társadalmilag érzékeny rétegek szocializációját támogató programok**, helyi kezdeményezések felkarolása, megvalósítása, elsősorban a fiatalság-politika és munkaerő-politika területein. A társadalmi kompetenciák fejlesztésének kitüntetett terepe a **generációk közötti párbeszéd támogatása** a kulturális, oktatási és szociális infrastruktúra-hálózat használatával.

A társadalmi befogadás erősítése célkitűzés kitüntetett szerepét jól mutatja az is, hogy a 2014-2020-as időszakban az **Európai Szociális Alap forrásainak 20%-át** minden régiótípusban az EU által kitűzött 11 tematikus cél közül a **9. tematikus cél**: 'A társadalmi befogadás előmozdítása és a szegénység elleni küzdelem' érdekében kell felhasználni.

Az infrastruktúra megléte önmagában nem generálja annak használatát is. Ez számos példával alátámasztható, de Vecsés esetében elég csak a szennyvíz-rendszer meglévő infrastruktúrájára gondolni. Különösen fontos tehát a **szemléletformáló és motivációfejlesztő programok** bevezetése és megvalósítása, elsősorban **az egészségtudatosság és a környezettudatosság fejlesztése területén**. Az egész életen át tartó sportolás olyan befektetés, amely nemcsak az embert magát fejleszti, de jelentős, az egészségügyi ellátórendszert terhelő költséget is megtakarít.

A helyi közösségek építése, az inkluzív, befogadó társadalom és a szemléletformálás programjai egymástól élesen nem elkülönülő területek: a másikkal való viszony minőségét mutatják és javíthatják. Külön meg kell említeni azonban a

környezethez (mint a minket körülvevő „másikhoz”) való viszonyt. **A környezettudatosságot fejlesztő szemléletformáló és a környezeti nevelési programok** olyan társadalmi kompetenciák fejlesztéséhez járulnak hozzá, amelyek primér környezetvédelmi hatások mellett költségvetési-gazdálkodási eredményekkel is járnak. (Különösen fontos lehet a szennyvíz-rendszerre való rácsatlakozási intenzitás növelése, a talajvíz szennyezésének megállítása, a hulladékkezelés kultúrájának erősítése.)

2. Társadalmi innováció és civil aktivitás erősítése

Egyetlen stabil városi közösség sem nélkülözheti a proaktív, ügyeinek intézésében részt venni kívánó és tudó civil társadalom jelenlétét. **A városokban élhető élet minősége** ugyanolyan mértékben függ a spontán, a társadalmi mozgások következtében adminisztratív irányítás nélkül kialakuló képződményektől (helyszínek, események, lehetőségek), mint az egyébként ezeknek teret adó városi környezettől.

A civil társadalmi innovációk szerepe megkerülhetetlen és nélkülözhetetlen az egyes kulturális színterek és események, informális és non-formális oktatási-képzési programok létrejötté, a helyi kulturális és egyéb értékek gyűjtése, azok városi célú használata és átalakítása, helyi értéktárak/értékrendszerek kialakítása és működtetése, kreatív és innovatív városi funkció-megoldások, identitáserősítő kezdeményezések terén. (Az ilyen típusú kezdeményezések egy része helyi gazdaságfejlesztési hatással is bír, ezekről a 6. stratégiai cél 3. prioritása kapcsán volt szó.)

A 9. Stratégiai célhoz rendelhető fejlesztési prioritások:

Stratégiai cél (9.)	Prioritás
Befogadó és aktív társadalom	9.1. Társadalmi kompetenciák fejlesztése 9.2. Társadalmi innováció és civil aktivitás erősítése

II.5.10. Egészséges környezet és intelligens energiarendszerek

Az új európai fejlesztéspolitikai alapdokumentum, a „EUROPE 2020” alapvető célmeghatározása értelmében lényegében valamennyi fejlesztési forrás a „növekedésbe és a foglalkoztatásba való beruházás” szolgálatában áll majd. A dokumentum azonban világosan meghatározza, hogy ennek a **növekedésnek „intelligensnek, fenntarthatónak és inkluzívnak” kell lennie.** Ennek az alapvető célnak az elérése érdekében 11 tematikus célt határoz meg, amelyek közül három is közvetlenül a környezeti fenntarthatóságra és az energiahatékonyságra vonatkozik.

4. Az alacsony szén-dioxid-kibocsátású gazdaság felé történő elmozdulás támogatása;
5. Az éghajlatváltozáshoz való alkalmazkodás;
6. A környezetvédelem és az erőforrás-felhasználás hatékonyságának előmozdítása;

Az energiahatékonyság növelését célzó részcélok jelentősége ezen belül is kitüntetett: valamennyi régiótípusban az összes ERFA-forrás legalább 16%-át⁵⁴ energiahatékonyságra és megújuló energiaforrásokra kell fordítani.

„Az Európa 2020 Stratégia az intelligens, fenntartható és inkluzív növekedés elérésnek alappilléreiként, a klíma- és energiapolitika területén három fő célkitűzést fogalmazott meg 2020-ig: az üvegházhatású gázok 20%-os csökkentését az 1990-es szinthez képes, a megújuló energiaforrások felhasználásának 20%-ra történő növelését a teljes energiafogyasztáson belül, valamint 20%-os energiahatékonyság-javulást.

Magyarország a fenti célok eléréséhez kapcsolódóan Nemzeti Reform Programjában vállalta, hogy az EU emisszió-kereskedelmi rendszerén kívül az üvegházhatású gázok kibocsátását (2005-ös szinthez képest) legfeljebb 10%-al növeli, a megújuló energiaforrások részarányát 14,65 %-ra emeli, valamint 18 %-os teljes energia-megtakarítást ér el 2020-ig.”⁵⁵

Az energiahatékonysági és a környezetvédelmi célkitűzések kiemelt jelentősége helyi szinten is egyértelmű. Az azokba való befektetés nem csak a társadalom és a környezet védelmével összhangban álló fejlődést biztosítja, de jelentős hatása lehet az önkormányzati gazdálkodásra is.

1. Környezetvédelmi fejlesztések

A környezeti fenntarthatóság és az EU-s célkitűzések egyaránt szükségessé teszik a fosszilis alapú energiák használatának csökkentését (rövid- és középtávon), majd az energiaellátásnak döntő mértékben a megújuló energiaforrásokra való alapozását (hosszútáv).

A megújuló energiaforrások arányának növelése nem csak a természet állapotának javítását eredményezi a karbonsemleges technológiák következtében, de externális hatásai a városgazdálkodási rendszerekben is megmutatkoznak. Ennek a stratégiai elgondolásrendszernek a keretében szükséges **az újrahasznosítható hulladék** hasznosítási rendszereinek fejlesztése és az annak sikeréhez szükséges lakossági szemléletformálás. Ezen a területen a 8. stratégiai cél egyik prioritásként tárgyalt lakossági szemléletformáló beavatkozások mellett középtávon jelentenek kihívást a **települési hulladékkezelés** egyes elemei: a biológiailag lebomló hulladék kezelése, a lerakási mennyiség csökkentése és az elektromos és elektronikus hulladékok elkülönített gyűjtése, amely kihívások kezeléséhez elengedhetetlenül szükséges:

- a települési hulladékgazdálkodásnak a jelenleg hiányos hulladékgyűjtési és hulladékkezelési kapacitások létesítése révén történő fejlesztése;
- az elkülönített gyűjtést lehetővé tevő rendszerek és az előkezelés fejlesztése;
- az egyes speciális hulladékok elkülönített gyűjtésével kapcsolatos rendszerek kialakítása
- a nem újrahasznosítható hulladékok kezelésével kapcsolatos stratégia kidolgozása.

A hosszú távú fejlesztési tervezés időtávja lehetővé (és szükségessé is) teszi egyben az elérhető megújuló energiaforrás-használati potenciál felmérését, **átfogó szakmai stratégiai terv** készítését a megújulókat egyes fajtáinak (szoláris és szélenergia, geotermikus energia) telepíthetőségéről, telepítésük megtérüléséről.

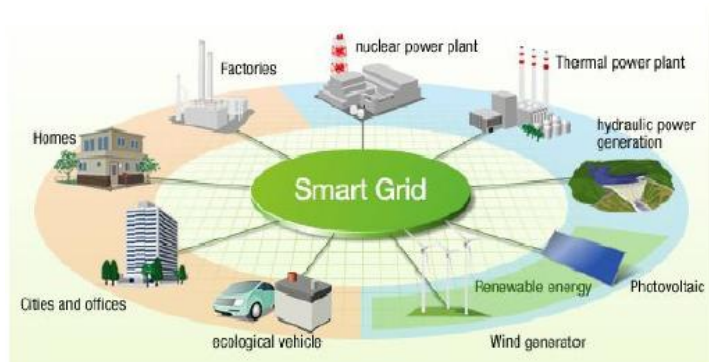
⁵⁴ A szabályozás eredetileg úgy fogalmaz, hogy az összes ERFA-forrás 80%-át az EU2020 dokumentum 1., 3. és 4. célkitűzésének a megvalósítására kell fordítani, de még ezen belül is legalább 20 %-ot energiahatékonyságra és megújuló energiaforrásokra.

⁵⁵ Környezetvédelmi és Energiahatékonysági Operatív Program 2014-2020; 11.o.

Rövid- és középtávon megvalósítandó fejlesztési feladatot jelentenek még az **ivóvízminőség-javítás** terén szükséges társadalomfejlesztési és beruházási szükségletek, valamint **települési belterületi csapadékvíz- és belvíz-elvezetés** infrastruktúrájának fejlesztése.

2. Energiahatékonyt növelő fejlesztések

A megújuló energiaforrások arányának növelése mellett hosszú távon az energiaellátási rendszerek átalakítsa, az **intelligens energiarendszerek (smart grid és smart metering rendszerek) városban való megtelepítése**, a fogyasztók által termelt energia hálózatba való visszatáplálását és a tényleges használat szerint annak optimális elosztását tevő **hálózati rendszerek** (áramellátási- és informatikai hálózatok) kialakítása is szükségessé válik.



Ábra forrása: hitachi.com

Az intelligens energiaellátó rendszerek biztosítják a kisebb energiatermelők (akár privát fogyasztók) által termelt energia hálózatba való visszatáplálását és a fogyasztók keresleti szükségletei szerint meghatározott rugalmas elosztást és az energiafogyasztás pontos, fogyasztóhelyi méréséből származó adatok alapján az energiafogyasztási szokások optimalizálását is elősegítik. Ebben a rendszerben valamennyi fogyasztó egyben termelő is (ún. prosumer⁵⁶), azaz az smartgrid-

hálózat („intelligens hálózat”) alkalmas az energiaár csökkentésére és ezzel újabb szintű költségmegtakarítás elérésére. A város ebben a rendszerben lényegében egy **egységes energiafelhasználási és -termelő rendszer**, amelynek működését és fogyasztását a megfelelő kiépítettségű **informatikai hálózat és intelligens IT-megoldások** a lakossági és közületi fogyasztók, a közlekedési és ipari energia-elosztó hálózatok egységes rendszerbe integrálásával optimalizálja.

Rövid és középtávon megvalósítandó feladatként jelentkezik mindemellett **a városi közigazgatás-rendszer energiahatékonyt fejlesztése**: a városban az önkormányzat által fenntartott intézmények jelentős részében elavultak az energiarendszerek, azok magas költségeken alacsony hatékonyságú teljesítményt adnak le. Mindemellett már középtávon szükséges az intézményfüggetlen **városi energiafelhasználási rendszerek (pl. közvilágítás) átfogó fejlesztése** (hosszú távon pedig az intelligens energiarendszerekbe való bekapcsolása).

A 10. Stratégiai célhoz rendelhető fejlesztési prioritások:

Stratégiai cél (10.)	Prioritás
Egészséges környezet és intelligens energiarendszerek	10.1. Környezetvédelmi fejlesztések 10.2. Energiahatékonyt növelő fejlesztések

⁵⁶ „A fogyasztók ezen koncepció szerint nem csupán fogyasztói minőségben vesznek részt, hanem kibővül a szerepkörük a termelésbe való bekapcsolódás lehetőségével. Az angol nyelvű szakirodalomban ezt a megváltozott szerepet „prosumers”-nek nevezik, ami a 'consumer' (fogyasztó) és a 'producer' (termelő) szavak összetételéből származik.” in: *Thirring Helga: Miért olyan intelligens az intelligens hálózat? (TDK-dolgozat)* 8.o.

II.5.11. Vállalkozó-gazdálkodó önkormányzat

Leginkább a gazdasági rendszerek fejlesztését megfogalmazó átfogó cél-tengely kapcsán volt látható, hogy az önkormányzat nem omnipotens alakítója a tengelyen megjelölt operatív célok eléréséhez szükséges – legtöbbször piaci – folyamatoknak, amelyek nélkül azonban nem lehetséges sem városi gazdaságfejlesztésről, sem területfejlesztési irányokról beszélni. Tekintettel arra, hogy **az önkormányzatnak a helyi gazdasági rendszerek fejlesztésére irányuló tevékenysége során nemcsak egyszerűen sokszereplős területen, hanem egy komplex multiszektorális** (azaz több, egymástól elkülönült, eltérő cél-, irányítási és szabályozási rendszer alapján működő) **közegben kell megnyilvánulnia**, nyilvánvaló, hogy például a piaci szektor szereplőire közvetlen befolyással nem rendelkezik. Irányukba ösztönző, tárgyaló, partneri funkciók mentén tud csak megnyilvánulni. Kitétetett fontosságú szerepet és stratégiai feladatrendszerrel jelent azonban, **amikor az önkormányzat maga is piaci szereplőként** lép fel: értékesít, saját működtetésű, a piaci szektor szereplőinek szolgáltatásokat kínáló beruházást valósít meg, vagy amikor éppen az önkormányzati tulajdonban lévő cégek a piacon lépnek fel vállalkozó szereplőként.

1. Az önkormányzat piaci szerepének erősítése

A Helyzetfeltáró és helyzetelemzési fejezetek, valamint a stratégiai célrendszer eddig azonosított elemeinek kontextusában kitétetett célja az önkormányzatnak egy, az ipari parkok mintájára, önkormányzati ingatlantulajdonon, piaci alapon működő és az önkormányzat által működtetett **helyi vállalkozói vagy üzleti park** létrehozása. Az önkormányzat ezen célkitűzése egyértelműen korrelál a 6. stratégiai cél 2. prioritásával (*Helyi vállalkozások gazdasági területre jutásának támogatása*). **A hálózati gazdaság egyik lényeges alakzatának** tekinthető ipari parkok hálózatra épülő, telephelyközösséget jelentő és minőségi üzleti és infrastrukturális környezetet kínáló alapelvei szerint építkező, de a 185/1996. sz. Kormányrendelet ipari parkokra vonatkozó definíciója értelmében nem elsősorban az 'ipari park'-cím elnyerését szem előtt tartó projekt keretében a vállalkozói park elsősorban a helyi kvv-knak, másodsorban a térségi kvv-knak kínálna fejlett üzleti környezetet, minőségi telephelyet. A beruházás **ún. zöldmezős park** létrehozását jelentené, a város által meghatározott gazdasági célú terület(ek) aktivizálása révén. A beavatkozás ennyiben korrelál a 4. stratégiai cél 1. prioritásával is (*Ipari területek és ipari infrastruktúra fejlesztése*).

Kitétetett fontosságú cél egyben, hogy **létrejőjenek az önkormányzat és a piaci szektor között az ösztönző, tárgyaló, kapcsolattartó gazdaságfejlesztési funkcióknak a szervezeti keretei**. Ennek érdekében a város létre kíván hozni egy befektetés-ösztönzéssel, a gazdasági kapcsolatok kialakításával foglalkozó, a vállalkozások letelepedését, az önkormányzat és a vállalkozások, valamint az ingatlanfejlesztők közötti kapcsolattartást és információáramlást támogató **Befektetésösztönzési és Gazdaságfejlesztési Irodát**. Akár a jelenlegi *Vecsés Városközpont-fejlesztő Projekt Nonprofit Kft.* alapjain, új portfólióval töltve fel a szervezetet, akár attól függetlenül. Az iroda ebben a szerepkörében lényegében az önkormányzat egyik „piaci lába” volna, amely a promóció, a koordináció, a technikai segítségnyújtás, a hatékony információ-áramoltatás eszközeivel valósítaná meg **a város befektetési politikára vonatkozó stratégiai céljait**. A befektetés-ösztönzés mellett az egység természetesen alkalmas általában az önkormányzat gazdasági kapcsolatainak ápolására, alakítására. A beavatkozás nemcsak korrelál a 4. stratégiai cél egészével (*Gazdasági-ipari területek dinamizálása - Gazdasági decentrumok kiépítése*), de a multiszektorális (elsősorban piaci) kompetenciakörben megvalósítható cél elérésének legfontosabb önkormányzati eszközét, hozzájárulását jelenti.

2. Költségvetési gazdálkodást közvetlenül érintő fejlesztések

A költségvetési gazdálkodást közvetlenül érintő fejlesztések vagy beavatkozások nem feltétlenül és kizárólagosan infrastrukturális beruházások, sokkal inkább **az igazgatási rendszerek és az adminisztratív eszköztár fejlesztését** jelentik. A prioritás keretében beavatkozások eszközölhetőek a következő területeken:

- Igazgatási-hatósági eszköztár átalakítása
- Városi cégek portfóliójának fejlesztése
- Közintézmények energetikai fejlesztése

Igazgatási-hatósági eszköztár átalakítása

Ebben a tekintetben a legfontosabb tényező az önkormányzati finanszírozás makro-rendszereinek változása és a helyi IPA volumenének változása, valamint **a befolyó adó volumenének a jogszabályi környezet módosulása (elsősorban E-útdíj) következtében várható további pályája.** Az már most is látható, hogy amennyiben a 2013. évre vonatkozó és 2014. júniusban véglegessé váló visszaigényléseket is számba vesszük, a 2012-2013 évek közötti különbözet elér a 70 millió Ft-ot, a 2011-es csúcshoz képest⁵⁷ ez a „hiány” pedig 270 millió Ft-. Amennyiben az E-útdíj adóalapot csökkentő hatását is figyelembe vesszük (az ezen a területen ígért kompenzáció mértékének ismerete nélkül), **az önkormányzati költségvetésen mutatkozó rés a 2011-es évhez képest a 300 millió Ft-ot is meghaladhatja.** Emellett látható, hogy a telekadóval rendelkező XVII-XVIII. kerületi önkormányzatoknak fizetett helyi adó mértékéhez képest elenyésző az Airport által Vecsésnek fizetett helyi adó mértéke. Az adórendszerek terén jelentkező összetett problémák felvetik **az adórendszer átalakításának** szükségét.

A gazdaságfejlesztési tevékenységek rendkívül tág spektruma és heterogenitása miatt tanácsos létrehozni egyben egy külön **Gazdaságfejlesztési Alapot** is [GA], amelybe az önkormányzat mintegy összefogja az erre a területre fordított forrásokat. (Ez amellet, hogy alkalmas a területre fordított források hatékony megjelenítésére, egyben a büdzsében is jól – külön soron – tervezhető.) A GA során egységesen kerülhetnének betervezésre a rendkívül szétszabdalt terület részterületein a célt megvalósító források:

- a Befektetésösztönzési és Gazdaságfejlesztési Iroda működtetésének költségei,
- a Vállalkozásfejlesztési Iroda támogatásának költségei, a helyi gazdaságfejlesztési akciókra fordított támogatások,
- a helyi vállalkozói parkba (VVP) való betelepülést ösztönző támogatások,
- a városmarketing-tevékenységekre, stratégiai tervezésre és a gazdasági célú fejlesztésekre fordítandó források.

Megfelelő döntés esetén meg lehet itt jeleníteni a kezességvállalási vagy hitelgarancia-programok eredményeit is. Ez azon túl, hogy megfelelő optikát ad a területre fordított forrásoknak, lehetőséget ad a területnek az éves költségvetési tervezés során való egységes kezelésére is.

Ennek az összetett – részben EU-orientált, részben költségvetési, részben pedig piaci típusú – kihívásrendszernek a kontextusában **szükséges újragondolni a városgazdálkodási részrendszerek egyes elemeit.** A gazdálkodó önkormányzat célrendszerének megvalósítása területén különösen fontosak lehetnek a **piacteremtő beavatkozások**, pl. az önkormányzati tulajdonban lévő ingatlanokon jelentkező építési és karbantartási munkák **beszerzési protokolljának átalakítása**, az ehhez a profilhoz illeszkedő önkormányzati tulajdonú cég kapacitásainak ezen a területen történő jobb kihasználása és a költségvetés kiadási oldalának tehermentesítése érdekében.

Városi cégek portfóliójának fejlesztése

Jelentős potenciál mutatkozhat a cél elérésére **a városi cégek portfólió-fejlesztése kapcsán:** a *Városgondnok Kft.* esetében mérlegelendő az operatív divízió-rendszer bővítése. Ez akkor tanácsolható, ha a centrális rendszerbe rendezett feladatellátás hatékonyabban és olcsóbban képes ellátni a feladatot, mint ahogy az a piacról beszerezhető szolgáltatásokon keresztül ellátható volna. A meglévő építőipari és hulladékgazdálkodási divíziók, valamint önkormányzati céggént az önkormányzati fenntartású intézmények vonatkozásában jelentkező feladatrendszer racionálisan felvethetővé teszik, hogy viszonylag alacsony „start up”-költségekkel már rövid távon kiépítésre kerüljön egy **„karbantartási és intézmény-felújítási divízió”,** valamint néhány éves távlatban egy **„kerteszeti divízió”.** Ezek kialakítása a Városgondnok Kft. bevételi oldalának erősítésén keresztül csökkenti egyben az önkormányzati költségvetés kiadási oldalát is.

⁵⁷ Még akkor is, ha ebben az évben a kiugró eredmény többek között annak volt köszönhető, hogy a Wizz Air ebben az évben Vecsésre fizette az IPA-t, azaz a kiugró érték részben egyszeri, nem pedig strukturális hatásnak volt köszönhető.

Közintézmények energetikai fejlesztése

A megnyíló EU-források lehetőséget nyújtanak az átfogó környezetvédelmi fejlesztésekre, elsősorban a megújuló energiahasználati rendszerek fejlesztése területén. Ezekre építve szükséges az önkormányzati intézmények átfogó energetikai korszerűsítése, amely nemcsak az intézmények rezsiköltségeinek csökkenését, de a feladatellátás biztonságát és minőségét is növeli. ⇒ Lásd: 10. stratégiai cél 2. prioritás

A 11. Stratégiai célhoz rendelhető fejlesztési prioritások:

Stratégiai cél (11.)	Prioritás
Vállalkozó-gazdálkodó önkormányzat	11.1. Az önkormányzat piaci szerepének erősítése 11.2. Költségvetési gazdálkodást közvetlenül érintő fejlesztések

II.5.12. Szolgáltató és kezdeményező önkormányzat

Minden város gazdasági és irányítási rendszere összetett, több szintű rendszer, amelynek a települési önkormányzat kitüntetett, de korántsem egyedüli szereplője. Ugyanakkor a szabályozórendszer elsődleges (helyi szintű alakítójaként) szerepe megkerülhetetlen és meghatározó. A város igazgatási, képviseleti, gazdálkodási célú beavatkozási tekintetében **az önkormányzati szerepek** rendkívül összetettek:

- projektgazda/fenntartó
- piaci szereplő
- stratégia-alakító
- iniciátor (kezdeményező)
- ösztönző
- befolyásoló (pl. jogszabályi környezet alakítása)
- támogató
- koordináló
- térségi szereplő (partner)
- képviselő, tárgyaló, lobbista

Az önkormányzatnak ebben a komplex szerepkörben a helyi, a térségi és az országos **adminisztrációs és piaci rendszerek** szintjein és szektoraiban sok szereplővel kell együttműködnie, és mint az több esetben is látható volt, a fejlesztési eredmény lényegében ebből az együttműködésből származik, vagy azt éppen ez az együttműködés eredményezi.

Ezért az önkormányzati céltengelyeken elhelyezkedő prioritások mindig előfeltételezik a komplex kapcsolati rendszerben való meghatározottságot. Vecsés város vezetése az alábbi alapvető hálózatos rendszerben mozogva képviseli a település érdekeit és végzi igazgatási, hatósági feladatait, és ennek a kapcsolathálónak a folyamatos fejlesztése és differenciálása nélkül nem is lehet eredményes ügyei vitelében.

1. Kapcsolathálók fejlesztése

Már korábban (különösen a közlekedésfejlesztési céltengelyen) látható volt, hogy Vecsés fejlesztési céljai – rendkívül speciális és differenciált igazgatási és funkcionális viszonyrendszeréből fakadóan – nem érhetőek el ebből a viszonyrendszerből kiszakítva, városi kompetenciakörben. **A kapcsolati rendszerek által való meghatározottság** Vecsés számára jelentős feladatokat is meghatároz, hiszen ennek a hálózatnak olyan nagyságrendű szereplői vannak, mint Budapest, vagy éppen a Budapest Airport Zrt. (és a terület tulajdonosaként a Magyar Állam). Mivel Vecsés ebben a rendszerben nem bír automatikusan vezető, vagy inkább kezdeményező szereppel, ezért **ezt a szerepet ki kell fejleszteni, ezt a pozíciót el kell érni a kapcsolati hálón belül.**

A kezdeményező területfejlesztési, térségi szerep a városnak mint magyarországi kisvárosnak, de a Repülőtér-térség meghatározó városának azt a törekvését jelenti, amely a **kezdeményező önkormányzati szerepek** mentén (iniciátor, ösztönző, befolyásoló és részben koordináló) erősíti meg pozícióját a térségfejlesztési aktivitások és a fejlesztéspolitikai mozgások területén. Ez magában foglalja a **térségfejlesztési intézményrendszer és a jogi környezet kialakítása terén való kezdeményező szerepet** (pl. Ferihegy-térségi Fejlesztési Tanács felállítása, az agglomerációban meghatározott terület-felhasználási elvek áttekintésének és felülvizsgálatának kezdeményezése, koordinációs mechanizmusok kialakítására vonatkozó javaslattétel, stb.)



A kapcsolati hálók fejlesztése, a hálózati rendszerekben való adekvát mozgások nem lehetségesek **megfelelő adatbázisok** nélkül. A települési szinten hiányzó és a hivatalos statisztikai rendszereken keresztül be nem szerezhető adatállományok létrehozása primér kutatási, **adatbázis-építési és -kezelési feladatokat** jelent. Látható ugyanis, hogy egyes, a helyi döntéseket megalapozó adatbázisok vagy nem állnak rendelkezésre helyi szinten (azok legjobb esetbe is kistérségi, de inkább megyei szintűek), vagy elavultak, vagy standard adatállományok, azaz a helyi specifikumok tekintetében szükségessé váló mélyebb összefüggések feltárásában nem segítenek. Vecsés esetében ez például igen érzékletesen jelentkezik: az IPA-volumen több mint 40%-át befizető vállalkozáshalmaz tekintetében csak elnagyolt vagy esetleges információk állnak rendelkezésre. A helyi kompetencia erősítése és a döntések háttérének stabilitása érdekében szükséges egy **átfogó önkormányzati adatbázis-fejlesztési aktivitás**. Ennek tárgya lehet bármilyen adatállomány és összefüggésrendszer:

- *nem vecsési székhelyű vállalkozások átfogó adatbázisa,*
- *helyi termék-adatbázis,*
- *ingázók és ingázási különbözet,*
- *meghatározó ipari szektorban működő vállalkozások térinformatikai adatbázisa,*
- *az Airport által foglalkoztatott vecsési munkavállalókra vonatkozó információk, stb.*

2. Integrált Ügyfélszolgálati és Intézményhálózati Rendszer

A fejlett, **felhő (CLOUD) alapú CRM-rendszer** célja a lakossági és intézményi (önkormányzat által fenntartott intézmények) ügyfelek integrált adatkezelésének biztosítása és az egyes feladatkörök megoldása terén a fejlett IT-megoldások maximális kihasználása. Lehetővé teszi, hogy mind az adatelérés, mind pedig rendszerbiztonság a rugalmas elérési lehetőségek mellett is a legmagasabb fokú legyen.

A rendszer egyrészt képes **a hagyományos, lakossági típusú ügyféligények** rugalmas, magas szintű ügyfélszolgálatot biztosító teljesítésére: call center menedzsment, kimenő és bejövő hívások kezelése, online visszahallgatása, időpontegyeztetések, e-ügyintézés/e-aláírás, tájékoztató rendszerek, stb.

Másrészt egy integrált rendszerben tárolja és kezeli **a teljes önkormányzati intézményrendszer adatállományát**: mérés-értékelési rendszerek, teljesítményértékelési rendszerek, belső levelezési rendszer, hivatalos ügyiratok különböző szintű hozzáférési jogosultságok mentén való áramoltatása, integrált naptár, aktív dokumentumtár, stb.

A felület alkalmas a következő feladatokra a különböző típusú önkormányzati tevékenységek kapcsán:

- statisztikák készítése
- rugalmas adatexportálás
- ügyfél elégedettség mérés és monitoring
- közösségi weboldalak marketing felhasználása
- ügyfélszolgálati folyamatok vezérlése
- ügyfélszolgálati tudásbázis kezelése
- űrlapok és kérdőívek gyors, egyszerű elkészítése, elemzése

A rendszer a megfelelő jogosultsági szinteknek megfelelően engedi a programmodulok futtatását. A komplett ügyfélinformáció-megosztás, és ügyféltörténet-kezelés lehetővé teszi, hogy a már elvégzett, vagy folyamatban lévő ügyek ne duplikálódjanak. A rendszer minden olyan ügyfélkezelési problémára megoldást nyújt, amit jelenleg papír alapon végeznek, és emiatt mind a hatékonyság, mind a hibakezelés a legmagasabb elvárásoknak is megfelel. A rendszer modulfelépítésének köszönhetően könnyen és gyorsan fejleszthető, így a lehető legjobban ki tudja használni a meglévő IKT-eszközöket, illetve rendelkezésre álló szoftvereket, adatbázisokat, szociális weboldalakat.

A 12. Stratégiai célhoz rendelhető fejlesztési prioritások:

Stratégiai cél (12.)	Prioritás
Szolgáltató, kezdeményező önkormányzat	12.1. Kapcsolathálók fejlesztése
	12.2. Integrált Ügyfélszolgálati és Intézményhálózati Rendszer

II.6. Prioritások keretében alkalmazható eszközök (lehetséges beavatkozások, projektek)

ÁC1 Fejlett városi környezet és infrastruktúra

1. Stratégiai cél: Épített környezet fejlesztése az egyedi városarculat értékeltű megőrzésével

Prioritás	Lehetséges Beavatkozás/Projekt
1. Településközpont és városi alközpontok fejlesztése	
	Városközpont funkcióbővítő fejlesztése (II.ütem)
	Halmi tér funkcióbővítő fejlesztése
	Erzsébet tér funkcióbővítő fejlesztése
2. Pontszerű beavatkozások városi területen	
	Lakótelep-korszerűsítési program
	Rendezetlen városi területek fejlesztése
	Terület-revitalizáció városi funkciók telepítése érdekében
3. Épített örökség hasznosítása, újrafunkcionalizálása és védelme	
	Víztorony funkcionális revitalizálása

2. Stratégiai cél: Zöld infrastrukturális fejlesztések

Prioritás	Lehetséges Beavatkozás/Projekt
1. Zöldfelületi intenzitás növelése	
	Funkcionális közterületi zöldfelület-rendszer fejlesztése
2. Zöld mobilitás: környezetbarát közlekedési formák fejlesztése	
	Gyalogos közlekedés infrastruktúrájának fejlesztése
	Kerékpárút-hálózat fejlesztése
	P+R és B+R rendszerek fejlesztése

3. Stratégiai cél: Közlekedési rendszerek és infrastruktúra fejlesztése

Prioritás (Operatív cél)

Integrált Térségi Közlekedésfejlesztési Program

ÁC2 Fenntartható, növekedni képes gazdaság a helyi szereplők részvételével

4. Stratégiai cél: Gazdasági-ipari területek dinamizálása - Gazdasági decentrumok kiépítése

Prioritás	Lehetséges Beavatkozás/Projekt
1. Ipari területek és ipari infrastruktúra fejlesztése	
	Helyi vállalkozói park kialakítása (VVP – Vecsési Vállalkozói Park)
	Üzleti és logisztikai park(ok) létrejöttének támogatása
	Előzetes közműfejlesztések
2. Logisztikai csomóponti szerep erősítése	
	Logisztikai folyamatokhoz kapcsolódó, áruáramot megállító háttérpari fejlesztések támogatása
	Megelőző és kapcsolódó közlekedési, forgalmi fejlesztések kezdeményezése, támogatása, koordinálása

5. Stratégiai cél: Üzleti célú szolgáltatóipar fejlesztése

Prioritás	Lehetséges Beavatkozás/Projekt
1. Adminisztratív és támogató gazdasági szolgáltatásrendszer erősítése, fejlesztése	
	Irodai kiszolgáló infrastruktúra fejlesztése
	Vámkezelési funkciók telepítése és kiszolgálása
	Szolgáltató Központok (ún. SSC-k) megtelepítése/befogadása
2. Az üzleti célú légi utasforgalomra épülő szolgáltatóipar komplex fejlesztése	
	Szálláshely-fejlesztés
	Konferencia-, rendezvényfunkciók és rekreációs funkciók kiépítése/fejlesztése

6. Stratégiai cél: A gazdaság helyi rendszereinek fejlesztése

Prioritás	Lehetséges Beavatkozás/Projekt
1. Helyi vállalkozások fejlesztése	
	Helyi vállalkozások pályázati aktivitásának és sikerének támogatása
	Helyi kkv-k szerepének erősítése a városi beszállítói rendszerekben
	Vállalkozói kultúra és ismeretek fejlesztése: képzési, továbbképzési programok
2. Helyi vállalkozások gazdasági területre jutásának támogatása	
	⇒ <i>Szinergia: SC4 – Helyi vállalkozói park kialakítása (VVP)</i>
	Helyi vállalkozások gazdasági területre jutásának adminisztratív támogatása
	Vállalkozói parkoló-terminálok kialakítása
3. Helyi gazdaságfejlesztési akciók	
	Mezőgazdasági mintaprojektek
	Helyi gazdaságfejlesztési projektek
	Termékmarketing-aktivitás

7. Stratégiai cél: Tudásgazdaság megtelepítése

Prioritás	Lehetséges Beavatkozás/Projekt
1. Oktatási potenciál és oktatási együttműködések erősítése, kialakítása	
	Logisztikai oktatás színhelyeinek kiépítése (<i>Logisztikai Oktatási Központ</i>)
	Felsőoktatási és felnőttképzési intézményekkel való együttműködések kialakítása
	Agráriumhoz köthető tudásgazdasági projektek
2. Tudásintenzív adminisztratív funkciók telepítése	
	<i>Térségi Környezetvédelmi Központ</i>

ÁC3 Egészséges, környezetével harmóniában élő, javuló életminőségű társadalom

8. Stratégiai cél: Humán közszolgáltatások integrált fejlesztése

Prioritás	Lehetséges Beavatkozás/Projekt
1. Humán infrastruktúra minőségi és kapacitásfejlesztése	
	Humán ellátórendszer infrastruktúrájának megújítása, bővítése
	Sportcélú infrastruktúra fejlesztése
	Közszolgáltatásokhoz való egyenlő esélyű hozzáférés biztosítása
2. Humán erőforrás kompetenciafejlesztése	
	Szalmai képzési, továbbképzési és fejlesztési programok
	Mérés-értékelési rendszerek bevezetése, támogatása

9. Stratégiai cél: Befogadó és aktív társadalom

Prioritás	Lehetséges Beavatkozás/Projekt
1. Társadalmi kompetenciák fejlesztése	
	Társadalmi kohézió erősítése: esélyegyenlőségi és szocializációs programok
	Helyi identitást erősítő, közösségépítő, együttélést támogató társadalmi innovációs projektek
	Szemléletformáló programok: egészség- és környezettudatosság, környezeti nevelés
2. Társadalmi innováció és civil aktivitás erősítése	
	Informális és non-formális képzési formák és kulturális programok
	Helyi értékek használatára és megjelenítésére irányuló társadalmi innovációs projektek
	Civil kezdeményezések a társadalmi innováció területén, a közösségi részvétel erősítését szolgáló akciók, projektek

10. Stratégiai cél: Egészséges környezet, intelligens energiarendszerek

Prioritás	Lehetséges Beavatkozás/Projekt
1. Környezetvédelmi fejlesztések	
	Hulladékgazdálkodási rendszer fejlesztése
	Ivóvízminőség javítását szolgáló beavatkozások
	Belterületi csapadékvíz-elvezetési rendszer fejlesztése
2. Energiahatékonyt növelő fejlesztések	
	Közüintézmények energiahatékonyt fejlesztése
	Intelligens energiaellátás (smart grid energiatermelő és -elosztó rendszerek)
	Megújuló energiaforrások hasznosítása az energiatermelésben
	Korszerű, intelligens közvilágítás

ÁC4 Szolgáltató, partnerként megjelenő, költségghatékony önkormányzat

11. Stratégiai cél: Vállalkozó-gazdálkodó önkormányzat

Prioritás	Lehetséges Beavatkozás/Projekt
1. Az önkormányzat piaci szerepének erősítése	
	<i>Vecsési Vállalkozói Park (VVP)</i>
	<i>⇒ Szinergia: SC4 – Helyi vállalkozói park kialakítása</i>
	<i>⇒ Szinergia SC6 – Helyi vállalkozások gazdasági területre jutásának támogatása</i>
	Befektetésösztönzési és Gazdaságfejlesztési Iroda
2. Költségvetési gazdálkodást közvetlenül érintő fejlesztések	
	Igazgatási-hatósági eszköztár átalakítása
	Városi cégek portfóliójának fejlesztése
	<i>⇒ Szinergia: SC10 - 2. prioritás – Energiahatékonyt növelő fejlesztések</i>

12. Stratégiai cél: Szolgáltató és kezdeményező önkormányzat

Prioritás	Lehetséges Beavatkozás/Projekt
1. Kapcsolathálóok fejlesztése	
	Kezdeményező térségfejlesztési szerepek
	Adatbázisok fejlesztése
2. Integrált Ügyfélszolgálati és Intézményhálózati Rendszer	