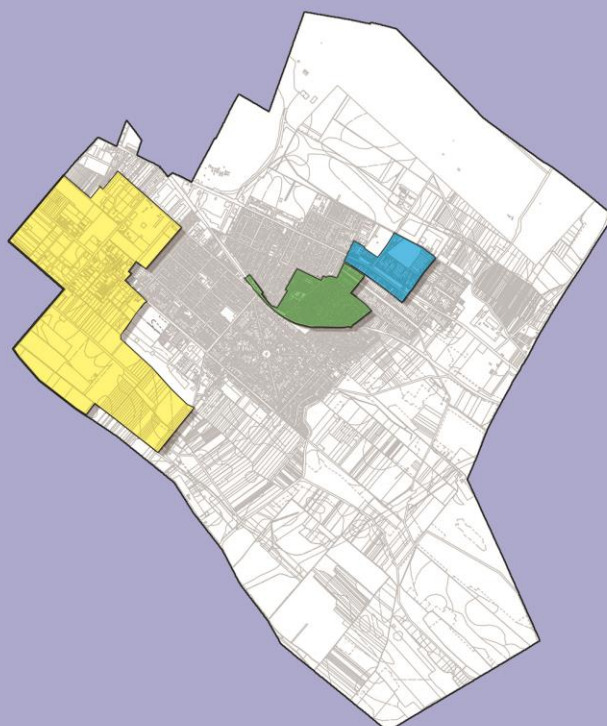


VECSÉS ITS

VECSÉS VÁROS

INTEGRÁLT TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI STRATÉGIÁJA

2015-2020



Vecsés Város Önkormányzat Képviselő-testülete 6/2016.(I.26.) határozatával jóváhagyva

2016. január

VECSÉS VÁROS
INTEGRÁLT TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI STRATÉGIÁJA
2015-2020



Készítette:

Pro Balance Fejlesztési és Gazdasági Tanácsadó Kft.



Projektvezető és vezető elemző-tervező:

dr. Mesterházy Balázs (jogász-közgazdász, fejlesztési szakértő)

Térképek:

Megyeri Zsófia (okleveles tájépítész mérnök)

2016. január

Tartalom

Bevezetés

I.	Kapcsolódás a város Hosszútávú Településfejlesztési Koncepciójához	4
I.1.	Összefoglaló helyzetelemzés	6
I.2.	Településrészek lehatárolása: fejlesztéspolitikai városrészek	19
I.3.	A város jövőképe és hosszútávú célrendszere	20
II.	Középtávú célok rendszere	23
II.1.	Stratégiai fejlesztési célok	23
II.2.	A tematikus és területi célok közötti összefüggések	26
II.3.	Horizontális célok	29
III.	Fejlesztési programok és beavatkozások	30
III.1.	Akcióterületek kijelölése	30
III.2.	Az akcióterületi fejlesztések bemutatása <i>Nyugati Gazdasági Akcióterület</i> <i>Északi Akcióterület</i> <i>Városközpont-fejlesztési Akcióterület</i>	31
III.3.	Hálózatos fejlesztés: az önkormányzati intézményrendszer energetikai fejlesztése	43
III.4.	Akcióterületen kívüli egyedi fejlesztések	45
IV.	Szegregátumok	46
V.	Koherencia-vizsgálat	47
V.1.	Belső koherencia	47
1.1.	<i>Koherencia a V14/28 célrendszerével</i>	
1.2.	<i>Koherencia a középtávú tervezésen belül</i>	
1.3.	<i>A Stratégiai célok és a Helyzetelemzés koherenciája</i>	
V.2.	Külső koherencia	54
2.1.	<i>Koherencia az EU 2020 célrendszerével</i>	
2.2.	<i>Koherencia a hazai fejlesztési alapidokumentumok célkitűzéseivel</i>	
VI.	A megvalósítás főbb kockázatai	58
VII.	A megvalósítás intézményrendszere és nyomon követése	61
VII.1.	A célok elérését szolgáló fejlesztési és nem beruházási jellegű önkormányzati tevékenységek	61
VII.2.	A megvalósítás szervezeti keretei	65
VII.3.	Településközi koordináció mechanizmusai	66
Függelék:		
A V14/28 Átfogó és Stratégiai célrendszere és a céltengelyeken 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 fogalmazza meg a város középtávú (2015-2020) közötti fejlesztési célrendszerét és a célok eléréséhez szükséges – elsősorban beruházási jellegű – fejlesztési beavatkozásokat. Az ITS településfejlesztési eszközként elsősorban beruházási nézőponttal rendelkezik és erős stratégiai fókusszal bír.

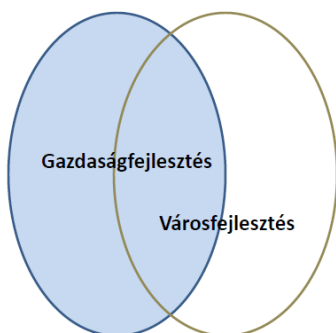
Az ITS a *Középtávú Gazdaságfejlesztési Stratégia* és a *Településfejlesztési Koncepció* eredményeire épít és azok középtávú fejlesztéspolitikai összefoglalása. Szerkezete és tényanyaga lehetőséget ad Vecsés középtávú fejlesztéspolitikai elképzeléseinek önálló megfogalmazására, akár a megelőző stratégiai dokumentumok ismerete vagy rendelkezésre állása nélkül is.

Településfejlesztés – Településrendezés illeszkedése

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

Gazdaságfejlesztés – Településfejlesztés szinergiája

Valamennyi településfejlesztési stratégia elkészítésekor lényeges kérdésként fogalmazódik meg a gazdasági rendszerek fejlesztésének és a településfejlesztésnek a viszonya. Az elmúlt néhány évtizedben ugyanis egyértelműen érzékelhető (vagy érzékelhető volt) egy olyan megközelítésmód érvényesülése, amelynek értelmében a gazdaságfejlesztés valamiféle nettó bevételtermelő szektor, melynek bevételei a városfejlesztési tevékenységek kiadásait fedezik. Aminek háttérében lényegében tehát az az előfeltevés húzódik, hogy a városfejlesztés csak „viszi a pénzt”. **Jelen stratégia ezzel szemben a két fejlesztési terület egymásra utaltságából és azok egymást feltételező integrált szemléletéből indul ki.** Célja a két nézőpont integrált használatával **a város mint kompakt fejlesztési egység** megközelítése.



Ennyiben pedig a stratégiai célrendszer alapja nem más, mint **egy fenntartható helyi közgazdasági rendszer kialakítása**, amely egyrészt a városfejlesztési akciókra is közgazdasági „befektetésként” tekint, másrészt a primer pénzügyi bevételi rendszerekkel kapcsolatos fejlesztéseket nem a fejlesztés végső céljának tekinti, hanem **a városban élhető élet minősége javítása eszközének**. Hangsúlyozva egyben azt is, hogy hatásaiban és külső feltételeiben gyakorlatilag nem is igen választható el a két fejlesztési terület egymástól. Ez a szinergia különösen jól megfigyelhető az gazdasági jellegű területek fejlesztése és a társadalom életminőségének javulása, a közszolgáltatások színvonalának emelkedése közötti összefüggésrendszerben.

A fenti elvek mentén Vecsés Város 2013 októbere és 2015 októbere között készítette el településfejlesztési eszköztárát, amely az alábbi eszközöket foglalja magába:

	<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 (ITS)	2014-2020	2015. október

A 314/2012 Korm.rendelet értelmében kötelezően elkészítendő eszköztár elkészítésének adminisztratív állomásai és szakmai elemei:



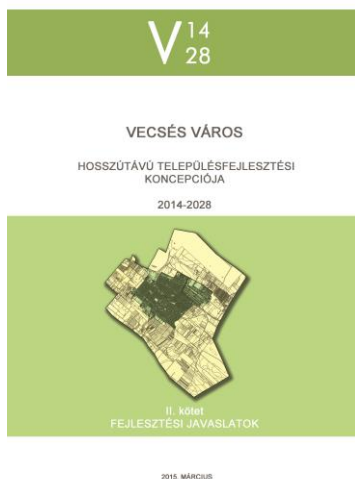
Vecsés Város Önkormányzatának Képviselőtestülete **148/2014. (IX.30) sz. határozatával** döntött arról, hogy a Vecsés Város Hosszútávú Településfejlesztési Konceptiójának I. kötetét jelentő „Helyzetfeltárás és Helyzetelemzés” című dokumentum megfelel a tervezés alapjának és az előzetesen a Képviselőtestület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

Név: Vecsés Város Hosszútávú Településfejlesztési Konceptiója I. kötet

Rövid név: V14/28 I.

Időtáv: Hosszú

Jelleg: Helyzetfeltárás és helyzetelemzés



Vecsés Város Önkormányzatának Képviselőtestülete **45/2015. (III.24) sz. határozatával** fogadta el Vecsés Város Hosszútávú Településfejlesztési Konceptiójának II. kötetét, amelyben

- Összefoglalásra kerülnek a részletes helyzetfeltáró kötet legfontosabb elemei.
- Meghatározásra kerülnek a városfejlesztési 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 és megjelölésre kerülnek a lehetséges eszközök a célok elérésére.

Név: Vecsés Város Hosszútávú Településfejlesztési Konceptiója II. kötet

Rövid név: V14/28 II.

Időtáv: Hosszú

Jelleg: Konceptió, stratégiai javaslatok



Vecsés Város Önkormányzatának Képviselőtestülete **206/2015. (IX.15) sz. határozatával** kijelölte a város középtávú fejlesztéseit meghatározó akcióterületeket és határozott az akcióterületeken kívül megvalósítandó beruházási jellegű projektekről.

Az **önkormányzati hatáskörben, középtávon** végrehajtandó fejlesztési elképzeléseket összefoglaló **Integrált Településfejlesztési Stratégia (ITS)** ezen határozat alapján került kidolgozásra.

Név: Integrált Településfejlesztési Stratégia

Rövid név: ITS

Időtáv: Közép

Jelleg: Stratégia

I. Kapcsolódás a város Hosszútávú Településfejlesztési Koncepciójához

I.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.

Gazdaságstratégiaiilag 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 aszimmetriájában 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 jellegű **országos jelentőségű gazdasági pozícióval** és a budapesti agglomerációs térség kitüntetett elemeként az ehhez az agglomerációs funkcióhoz méltó, abból fakadó kiemelkedő közlekedésstratégiai adottságrendszerrel. Vecsés város esetében a megszokottnál élesebb tehát a **kontraszt a lakócélu területhasználat** (lakócélu városi területhasználat) és a **gazdasági aktivitásból fakadó területhasználat, illetve a gazdasági funkciók jelenlétéből fakadó területhasználat 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 lakóteleket 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 (magáncélú, 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.

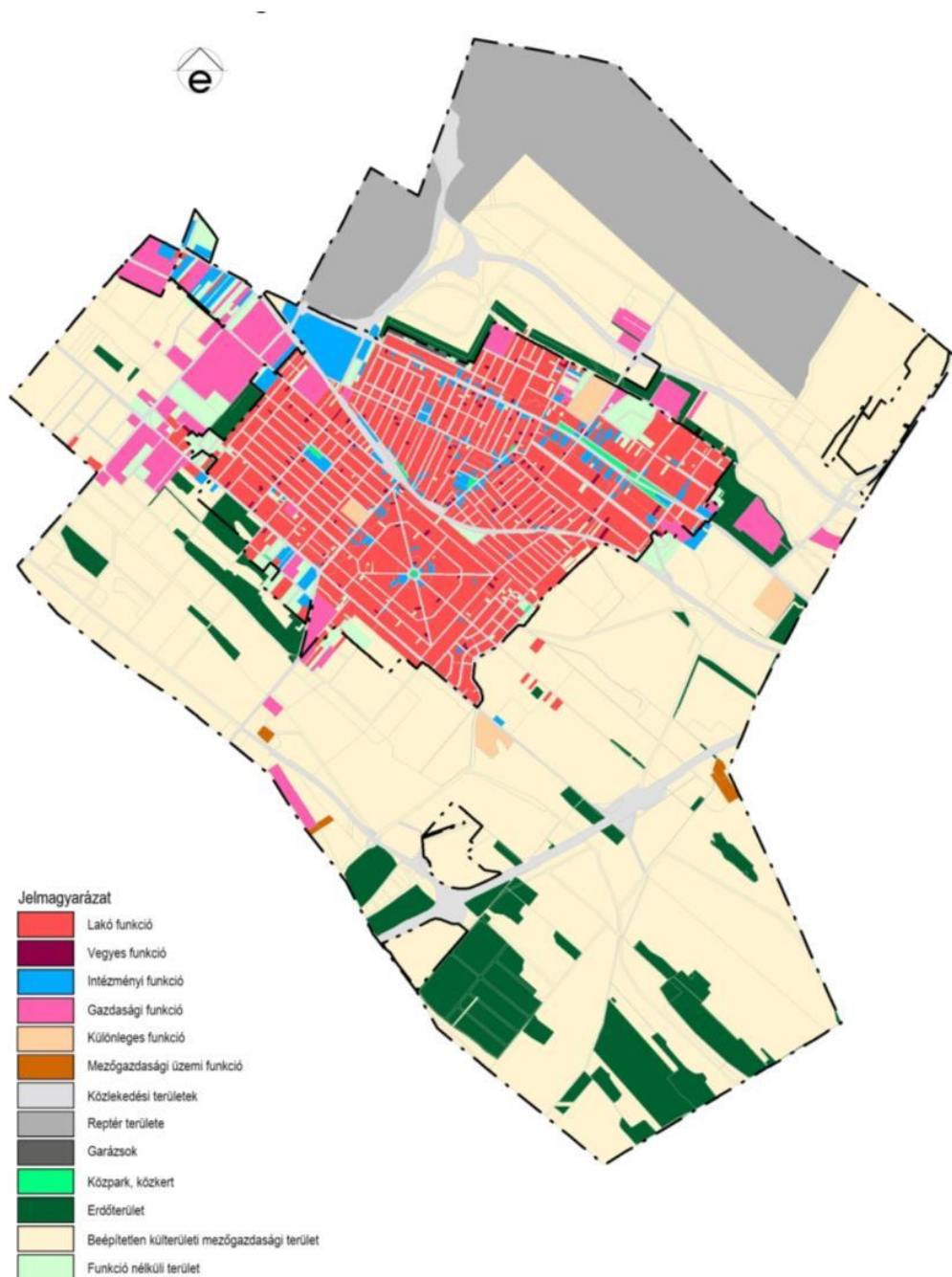
- Vecsésen a *lakóterületek* egy egységet alkotnak. Nincsenek elszakadó városrészek, vagy házcsoportok, de a többszintes többlakásos épületek nem alkotnak összefüggő rendszert, kivéve a város észak-nyugati felén (az Üllői út becsatlakozását követően, a Fő u. menti) lakótelep területét.
- *Intézményi 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 köolajvezeték. 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 belvízvesztés, 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 Ferihegy 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:

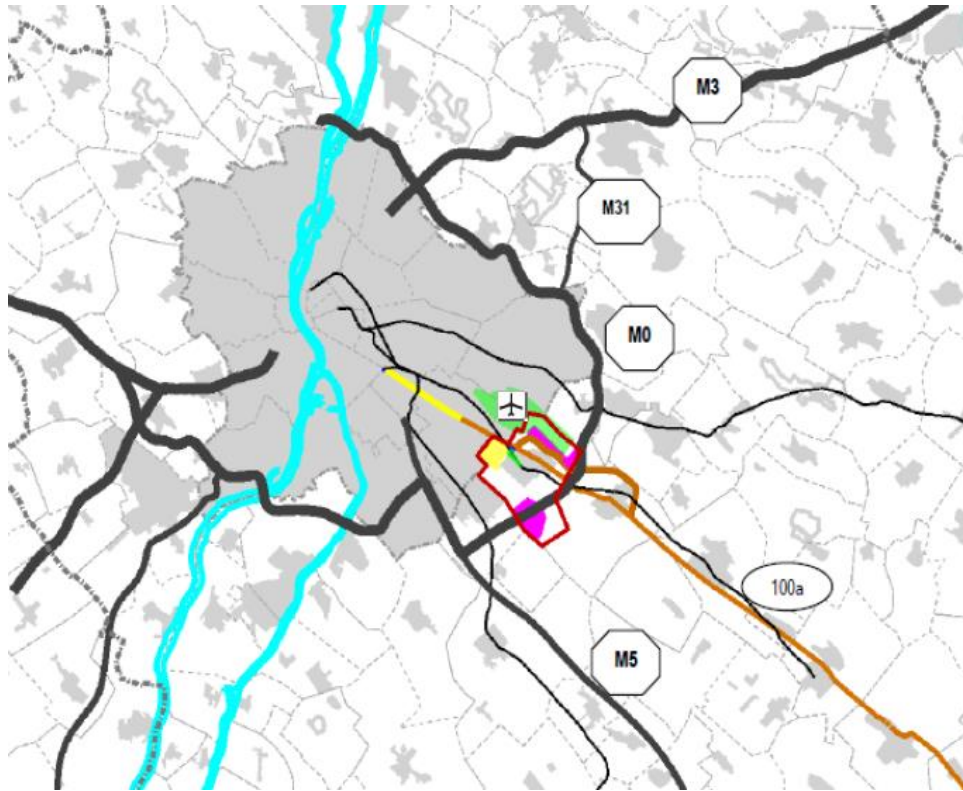


Térkép forrása: Vecsés Város Hosszútávú Településfejlesztési Konceptiója [V14/28] I. kötet – készítő: Urbanitás Kft.

[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. autópályát (vastagított barna jelölés) Vecsés és Üllő belterületét elkerülő szakasza 2x2 sávú elsőrendű főúttá fejleszthető 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 tériig közlekedik.) A vonal ezzel a megye (és az ország) **legnagyobb forgalmat bonyolító elővárosi kötött pályás**

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

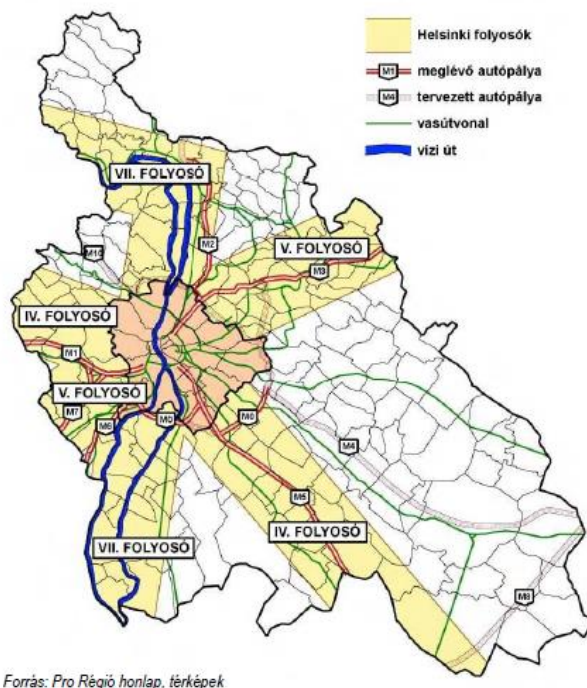
² Uo. 90. o.

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 **menyiségi 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.

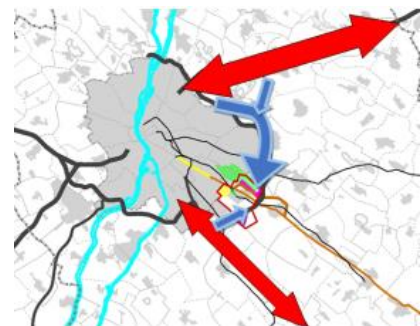
Légi közlekedés: A Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér területének 30%-a Vecsés közigazgatási külterületén helyezkedik el. Ez nemcsak az országban a legnagyobb, menetrend szerinti nemzetközi járatokat indító és fogadó légikikötő, de **nemzetközi súlyú és kapcsolatú repülőtér**. Ki kell azonban emelni, 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 csomóponttá 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 2015-ben mindenesetre már az utasforgalom újabb növekedése tapasztalható, 2013-ról 2014-re az utasforgalom 7,5%-os növekedést mutatott.

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 népszámlálás 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 közcseratorna-hálózatba bekapcsolt lakások aránya pedig 71%. Az infrastrukturális egyik fő mutatójaként számon tartott közműhálózat 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 vizsgálatok 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 vizsgálható 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 közműöllő 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 egy kút (a 9. sz.) üzemel, ezért a védelmi övezetek megalkotásakor a hangsúlyt inkább a településtől K-re fekvő **II. vízbázis fejlesztettségére** kell helyezni. Vecsés közigazgatási területe érinti a Gyáli 1., 2. Főcsatorna, valamint a Szilassy-csatorna (AEP530) felszíni víztestet, ezért a tervezett beavatkozásoknak összhangban kell lenniük a *1042/2012 (II.23.) Korm.határozat* mellékletében szereplő intézkedési programokkal, melyek lehetővé teszik az *EU Vízkormányelvében (2000/60/EK)* megfogalmazott célkitűzések eléréséhez.

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 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 üvegezésre 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. 2015-ben azonban már újra annak lehetünk tanúi, hogy a repülőtér utasforgalmának csökkenése megállt, majd növekedési pályára állt: a 2013-ig tartó csökkenést követően 2013-ról 2014-re az utasszám 7,5%-os növekedést mutatott. Gazdaságszerkezetileg a számszerű csökkenésnél vagy növekedésnél 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 csúcspontot (69.683 t-val), amelyet 2012-ben jelentős, 11%-pontos 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.

⁸ PMTK I. köt. 92. o.

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 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 vizsgálandó 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 szállítmányozás.¹¹ Az agglomerációs térség részeként Vecsés egyrésztől 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. Másrésztől az MO körgyűrű révén résztvevője **a hazai, illetve regionális/közel-külföldi (közúti) fuvarozási-szállítmányozási 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 egyrésztől **a járműgyártás beszállítói rendszereiben bekövetezett változásokat** jelenti, másrésztől 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.

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

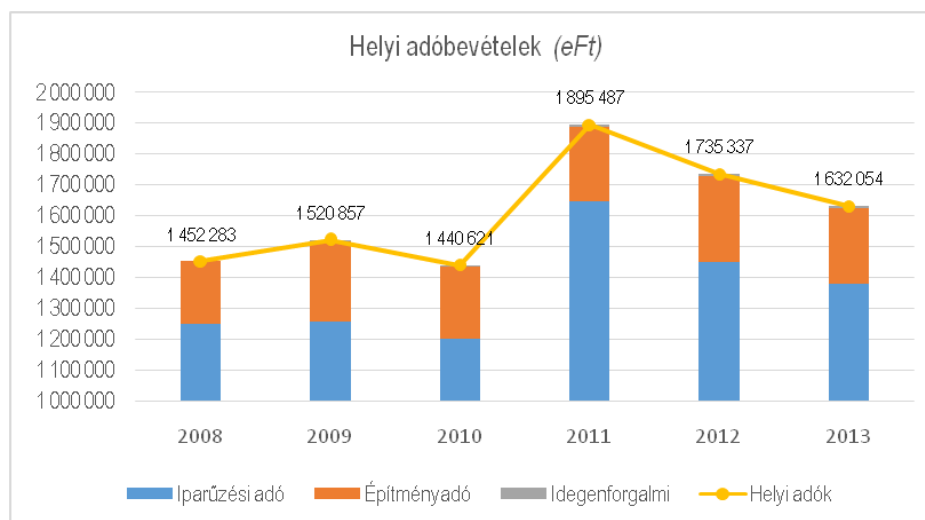
¹⁰ KSH: *A kis- és középvállalkozások helyzete a régiókban* (2011. szeptember)

¹¹ Lásd még: PMTK II. köt. 116. o.

¹² PMTK II. köt. 143. o.

¹³ Lásd: PMTK II. köt. 80. o.

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

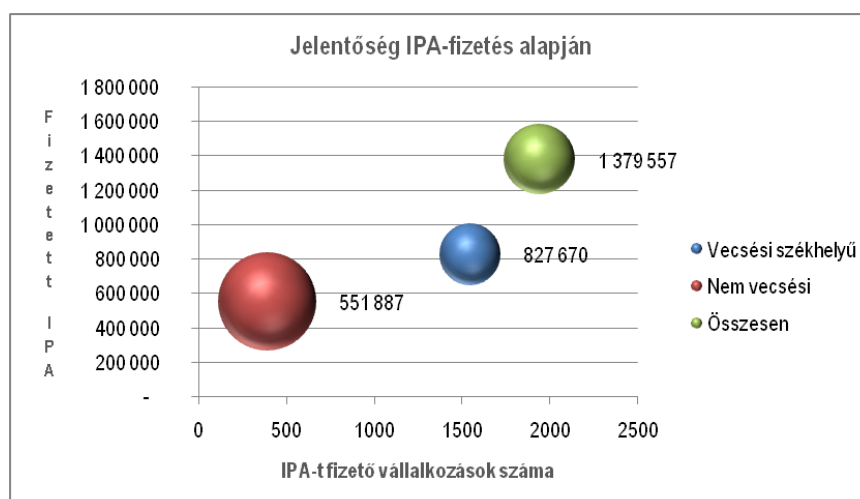


Adatforrás: Önkormányzati adatszolgáltatás

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 székhellyel 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.

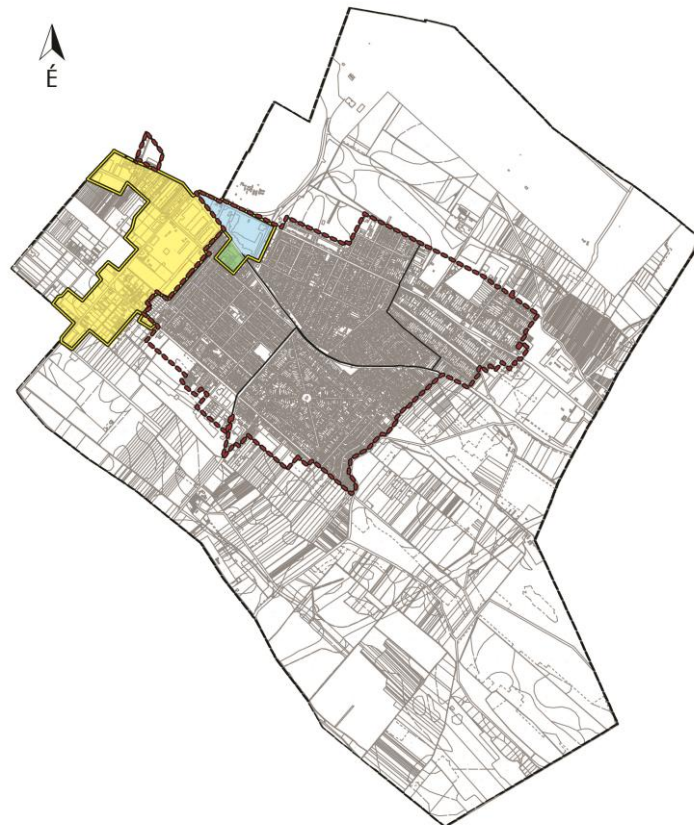


A vecsési adózás térszerkezeti vizsgálata rendkívül világos képet mutat: **a város észak-nyugati részén működő gazdasági-ipari zóna a vecsési gazdaság motor-területét jelenti:**

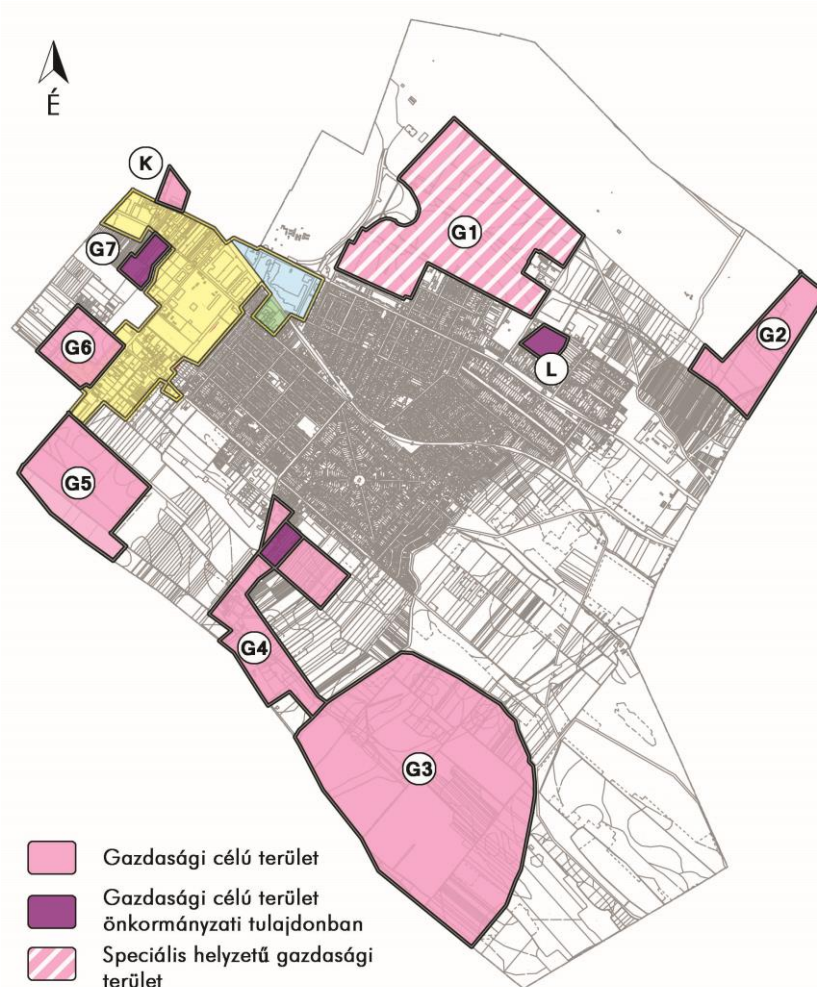
- 2013-ban a vecsési vállalkozások által fizetett IPA több mint felét (456 millió Ft-ot, azaz 55%-ot) erről a területről fizették be;
- Amennyiben feltételezzük, hogy a nem vecsési székhelyű vállalatok ezen az „ABC”-területen működnek (a maguk – 2013-ban – majd 552 millió Ft-os IPA-jával), akkor erről 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 fejleszthető megfelelően. Ugyanakkor a kijelölt gazdasági zónákba, ipari parkokba település számukra anyagilag nem kivitelezhető.

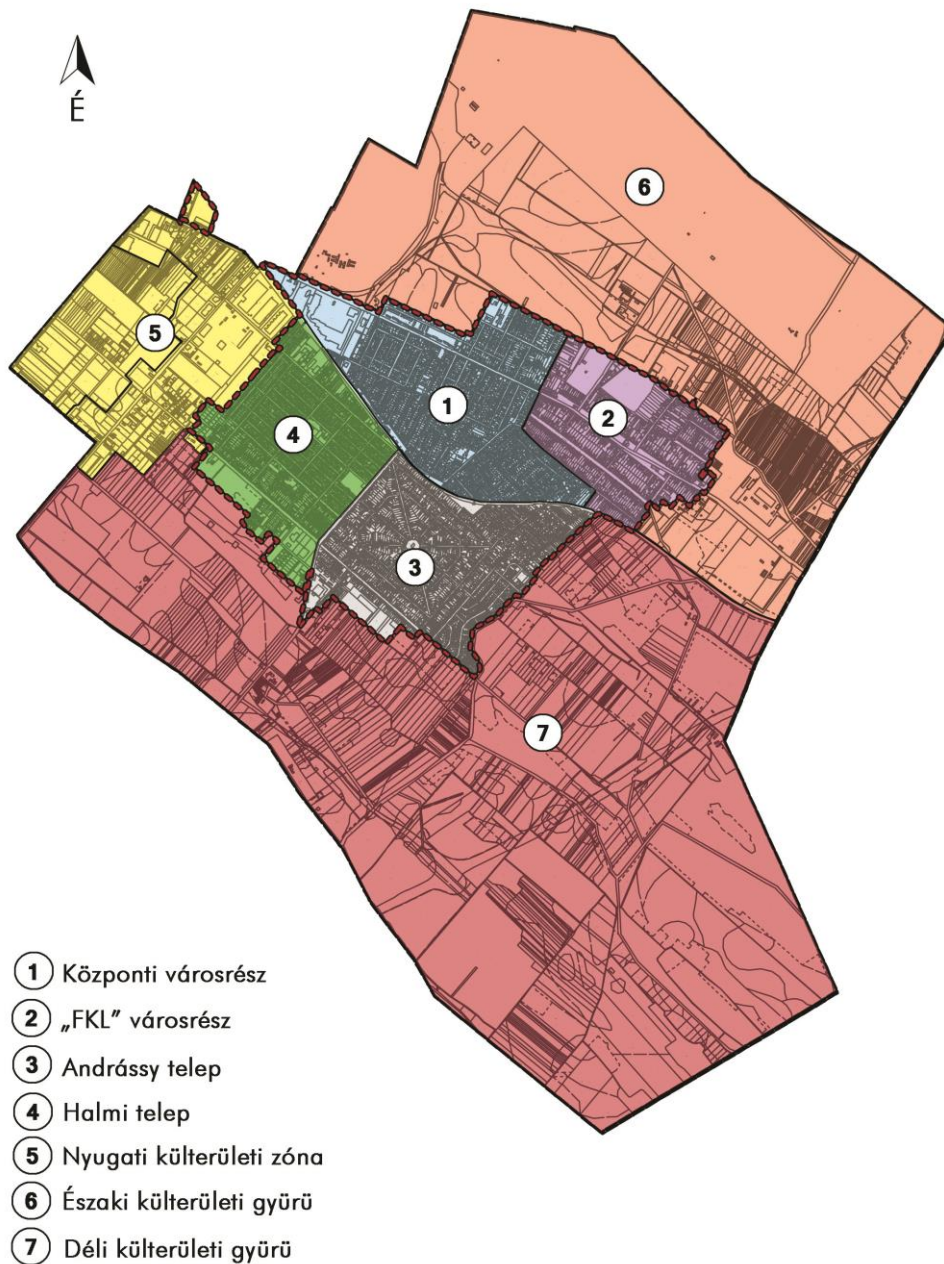
¹⁴ Ezek részletes elemzését tartalmazza: Vecsés Város Hosszútávú Településfejlesztési Konceptiója [továbbiakban: V14/28] I. kötet 7.5.

I.2. Településrészek lehatárolása: fejlesztéspolitikai városrészek

A településfejlesztési dokumentumok (TFK és ITS) alapvető tervezési egységei a városrészek. A városrészek kialakítása során figyelembe vételre került:

- 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:



Az egyes városrészek utcaszintű lehatárolását a város Hosszútávú Településfejlesztési Koncepciója tartalmazza.

I.3. A város jövőképe

A Településfejlesztési Koncepció 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 kapcsolatot 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.**



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.

Harmonikusan fejlődő város



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

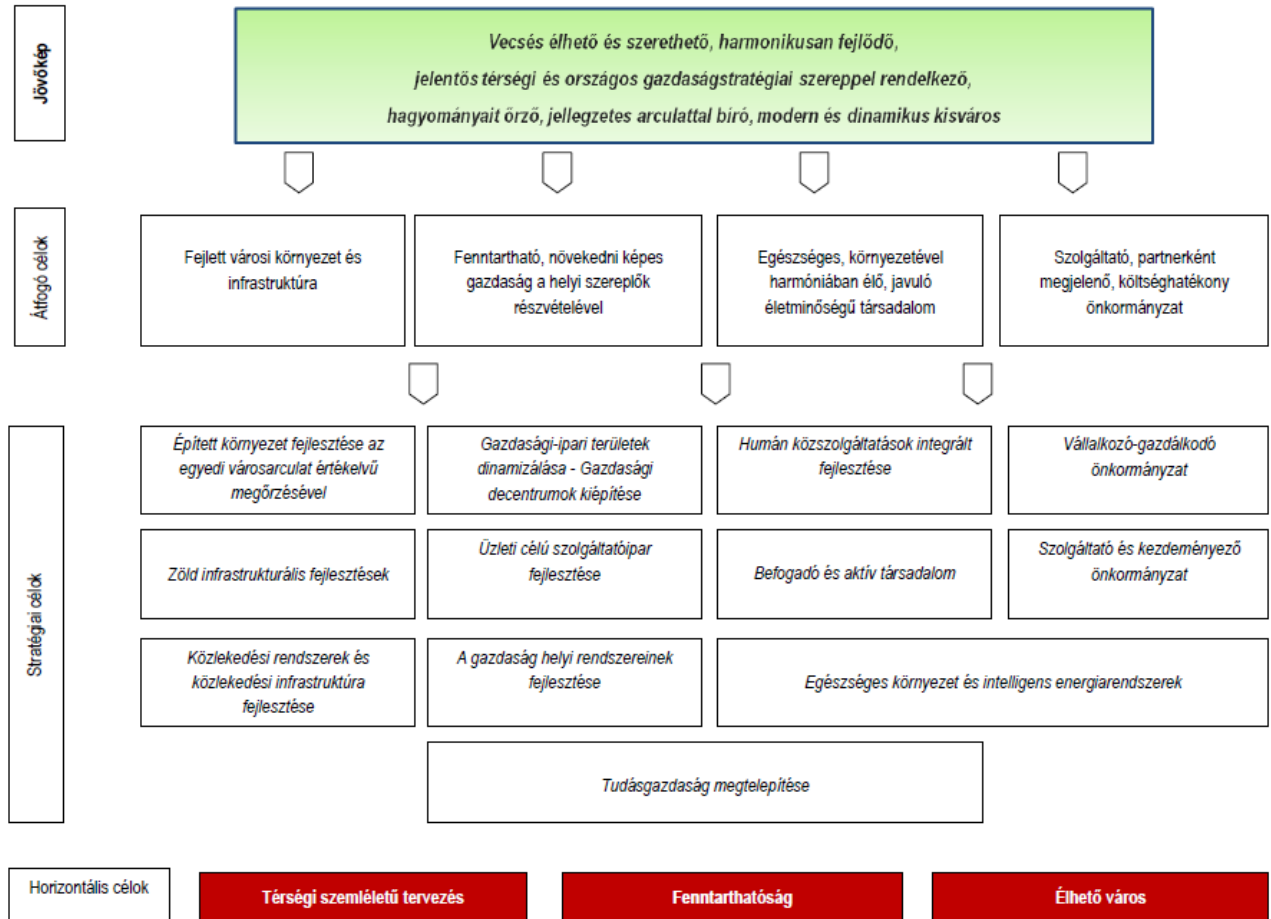
Jellegzetes arculattal bíró, modern és dinamikus város



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 rétegelt és aktív jelenlétére épülő területhasználatot mutatnak.**

A fentiekben megfogalmazott jövőkép mentén Vecsés város hosszú távú célrendszere 4 átfogó cél mentén határozta meg a következő másfél évtized (2014-2018) városfejlesztési irányait a város Képviselőtestületének **148/2014. (IX.30.) és 45/2015. (III.24.) számú határozataival** elfogadott *Hosszútávú Településfejlesztési Konceptióban*.

A *Településfejlesztési Konceptió (V14/28)* városfejlesztési célrendszerének összefoglaló táblája:



II. Középtávú célok rendszere

II.1. Stratégiai fejlesztési célok

A Településfejlesztési Konceptióban meghatározott hosszútávú célkitűzésrendszer **4 átfogó cél** alá rendelt **12 stratégiai célban** foglalta össze a város fejlesztési irányait 2028-ig terjedően. Az ITS célrendszere értelemszerűen ugyanazon átfogó célok köré épül és ezen átfogó célok alá rendelve, de immáron az időtávhoz (2015-2020) igazítva, a rendelkezésre állni látszó fejlesztési források függvényében határozza meg a középtávú stratégiai célkitűzéseket.

A középtávú stratégiai célkitűzések meghatározását a helyzetfeltáró és helyzetelemző munka alapján rögzíthető szükségleteken túl az alábbi körülmények és megfontolások befolyásolták:

- A. Az ITS és a hosszabb távú célkitűzésrendszert meghatározó TFK-nak a koherenciája. Vecsés ITS-ének alapvető koncepciója értelmében a stratégiai és horizontális célok nem lehetnek mások, mint a TFK stratégiai céljai, de az időtáv és a fejlesztési források szerkezetének optikája részben értelemszerűen átalakíthatja a célok megfogalmazását.
- B. A 2014 végére rögzített és láthatóvá váló uniós forrásrendszer adottságai, amelynek megfelelően a Pest megyét és Vecsést magába foglaló Közép-Magyarországi Régió a fejlett régiók közé tartozik. Ebből fakadóan a 2014-2020 közötti forrásfelhasználási időszakban rendelkezésre álló pénzügyi keretek szűkebbek, a tematikus koncentráció pedig erőteljesebben meghatározott a kevésbé fejlett (ún. átmeneti) régiók lehetőségeihez és programjaihoz képest.
- C. A TFK-ban meghatározott és leírt eszközrendszer középtávú – az időszakban rendelkezésre álló uniós fejlesztési forrásokat is figyelembe vevő – megvalósíthatóságának vizsgálata.
- D. A várostérségi integrált programok tervezési térségeinek lehatárolásának irányelveit meghatározó **1181/2013. (IV. 5.) Korm. határozat** a budapesti agglomerációhoz tartozó települések esetében **„Budapest és agglomerációja együttes tervezésén alapuló integrált városfejlesztési program kidolgozását”** javasolja. Ez egyrészt azt jelenti, hogy bár Vecsésnek mint városnak saját ITS-ben szükséges rögzítenie fejlesztési szükségleteit, másrésztől azonban Budapest agglomerációjaként **a fővárossal integrált programban is érvényre kell juttatnia pozícióit**. Ráadásul Vecsés ebből a szempontból duplán is kitüntetett helyzetben van: amellett, hogy az önálló jogon való tervezés mellett Budapest agglomerációs településeként is tervezési pozícióba kerül, az NSRK mint az OFTK által kijelölt gazdasági növekedési zóna (tágabban: „Budapest Üzleti Régió”¹⁵; szűkebben: Ferihegyi Gazdasági Övezet¹⁶) várostérségét **országos jelentőségű térségi fejlesztési témakörként is** pozicionálja.¹⁷

Vecsésnek ebben a sajátos adottság- és lehetőségrendszerben egyszerre kell tehát önmagát

- önálló városként
- Budapest agglomerációs térségeként (funkcionális várostérség része)
- Országos jelentőségű, fejlesztésre kijelölt gazdasági zónaként

pozicionálnia. Mindez természetesen a stratégiai célrendszer meghatározására is hatással van.

- E. A város fejlesztéspolitikai eszközrendszerének (Középtávú Gazdaságfejlesztési Stratégia [2014-2020]; Településfejlesztési Konceptió [2014-2028]; Integrált Településfejlesztési Stratégia [2015-2020]) kidolgozása során eltelt két évben lefolytatott szakmai és civil egyeztetések során jelentős méretű és összetettségű

¹⁵ OFTK 141. o. Megkeresni h pontosan hol? Nemzeti Fejlesztés 2020

¹⁶ OFTK 264. o. Megkeresni h pontosan hol? Nemzeti Fejlesztés 2020

¹⁷ NSRK 84.o.: **Az országos jelentőségű térségi fejlesztési témaköröket az ágazati operatív programok kezelik.** A funkcionális szempontból együtt kezelt térségek indikatív jelleggel a következő országos térségfejlesztési kezdeményezéseket tartalmazzák:

- Balaton térség és a Tisza-tó térségének gazdasági versenyképességének helyreállítása;
- a leghátrányosabb helyzetű térségek foglalkoztatásának bővítése és gazdaságának megerősítése;
- **OFTK által kijelölt egyes gazdasági növekedési zónák várostérségeinek specializált fejlesztése.**

projektjavaslati portfólió állt össze. A javaslati elemek középtávú megvalósíthatósága nagymértékben meghatározta a stratégiai célok meghatározását.

Mindezek kontextusában Vecsés város a 2015-2020 közötti időszakban **stratégiaileg 7 tematikus és 1 területi célkitűzés** köré építi fejlesztési településfejlesztési programját.

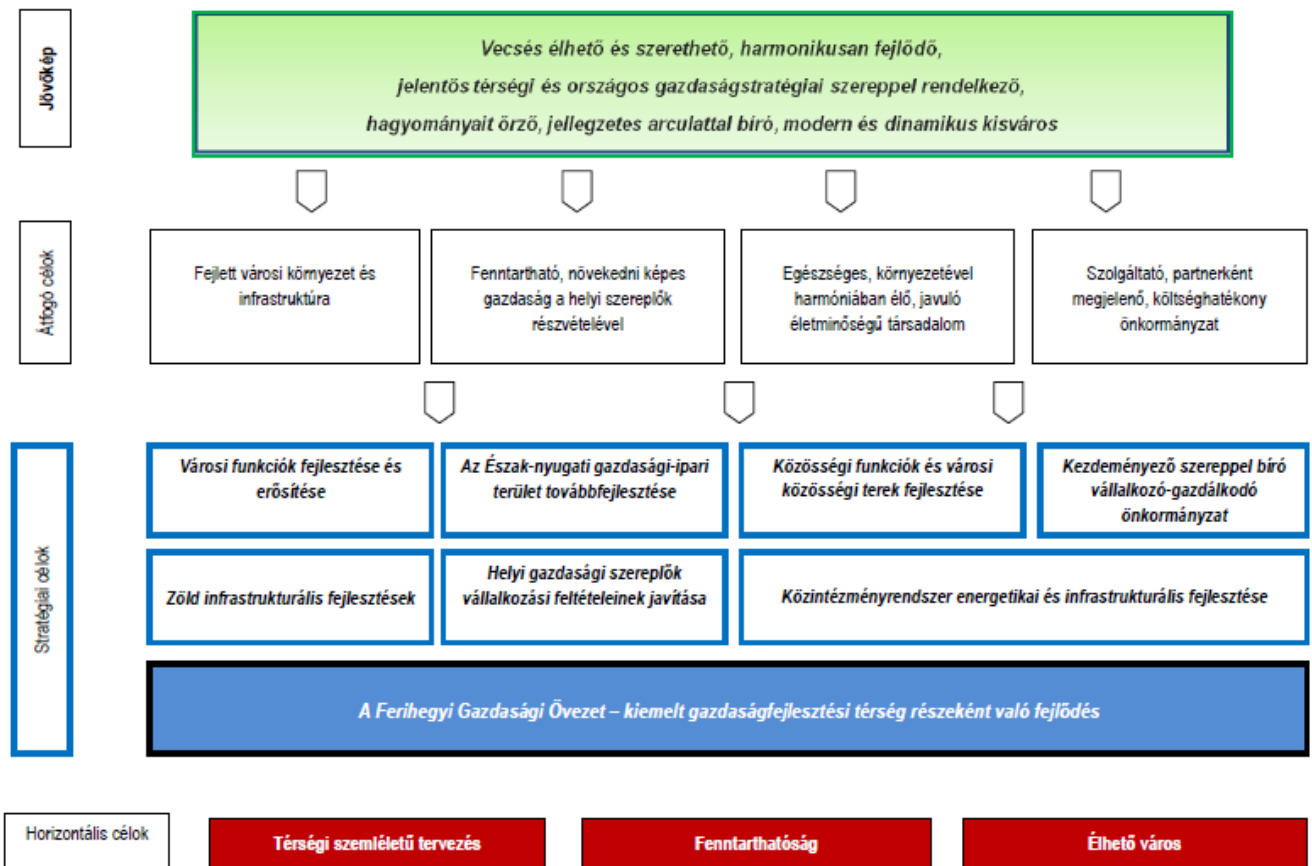
Tematikus célok:

1. *Városi funkciók fejlesztése és erősítése* (SC1)
2. *Zöld infrastrukturális fejlesztések* (SC2)
3. *Az Észak-nyugati gazdasági-ipari terület továbbfejlesztése* (SC3)
4. *Helyi gazdasági szereplők vállalozási feltételeinek javítása* (SC4)
5. *Közösségi funkciók és városi közösségi terek fejlesztése* (SC5)
6. *Közüntézményrendszer energetikai és infrastrukturális fejlesztése* (SC6)
7. *Kezdeményező szereppel bíró vállalkozó-gazdálkodó önkormányzat* (SC7)

Területi célkitűzés:

1. *A Ferihegyi Gazdasági Övezet – kiemelt gazdaságfejlesztési térség részeként való fejlődés*

Vecsés város középtávú fejlesztési célrendszere a Településfejlesztési Koncepció célrendszerével koherenciában:



Ahogy az a TFK célrendszerében és a fenti ITS-célrendszerben is megmutatkozik, Vecsés négy nagy tematikus fókusz köré csoportosítja átfogó településfejlesztési céljait:

- ❖ VÁROSI KÖRNYEZET ÉS INFRASTRUKTÚRA
- ❖ GAZDASÁG
- ❖ KÖRNYEZET
- ❖ ÖNKORMÁNYZAT ÉS KÖZSZOLGÁLAT

Városi funkciók fejlesztése és erősítése

A cél elérése érdekében kerül sor a belváros funkcióbővítésének folytatására és az „FKL” városrész többfunkciós fejlesztésére. Épületrekonstrukciós munkálatokra a közszolgáltatási infrastruktúra fejlesztése és a városi funkciók erősítése érdekében. Az átfogó akcióterületi és egyedi fejlesztések keretében közlekedési infrastrukturális fejlesztések, funkcióbővítő közterület-fejlesztések, üzleti és lakásfunkciókat szolgáló épület-felújítások szerepelnek.

Zöld infrastrukturális fejlesztések

A városi „zöld infrastruktúra” fejlesztése: a város közösségi parkjainak, gyalogos közlekedési infrastruktúrájának fejlesztését és bővítését szolgáló célkitűzés, amely a közösségi célú zöldfelületek fejlesztése mellett kiemelt figyelmet szentel a zöld közlekedési infrastruktúra (P+R+B parkolók, kerékpárutak) fejlesztésének.

Az Észak-nyugati gazdasági-ipari terület továbbfejlesztése

A város gazdasági területeinek dinamizálását kitűző alapprogram első, már 2-5 éven belül megvalósítható eleme a jelenleg is működő, a város gazdasági motortérségének tekinthető észak-nyugati gazdasági zóna déli irányba való továbbfejlesztése és a terület infrastrukturális (elsősorban közlekedési és közműellátottsági) helyzetének további javítása. A célkitűzés elérése érdekében az önkormányzati tulajdonú területeken megvalósítandó gazdasági célú önkormányzati beruházások mellett jelentős szerepet kapnak – a területen már jelenleg, spontán megindult gazdasági magánberuházások folytatásaként – a magántőkéből megvalósuló gazdasági-kereskedelmi célú területfejlesztési akciók.

Helyi gazdasági szereplők vállalászási feltételeinek javítása

A helyi gazdasági szereplők megfelelő telephelyhez jutásának, a helyi vállalkozások infrastrukturális feltételrendszerének javítását célzó stratégiai célkitűzés. A cél elérésének egyik legfontosabb eszköze egy helyi vállalkozói park kialakítása és Gazdasági kereskedelmi szolgáltató területek kialakítása a város északi területein (FKL-városrész).

Közösségi funkciók és városi közösségi terek fejlesztése

A városban élhető magas minőségű élet egyik legfontosabb eleme a széles spektrumú közösségi funkciókat magas szinten biztosítani képes humán infrastruktúra. Ennek elérése érdekében alapvető stratégiai cél a sportcélú, egészségügyi és oktatási intézményrendszer fejlesztése, a közterületek rekreációs és pihenési célú fejlesztése.

Közüntézményrendszer energetikai és infrastrukturális fejlesztése

Az önkormányzati intézményrendszer energetikai fejlesztése a város legfontosabb hálózatos fejlesztési programja, amelynek keretében cél az önkormányzati intézményrendszer legnagyobb részének energetikai és funkcionális fejlesztése. A program keretében egyes intézmények esetében csak energetikai fejlesztés valósul meg, más intézmények esetében az intézmény funkciójának megtartása mellett teljes, az energetikai korszerűsítést is magában foglaló infrastrukturális fejlesztés valósul meg. Az intézmények egy újabb (harmadik) csoportja pedig a teljes infrastrukturális megújulás mellett új közfunkciót kap.

Az önkormányzati szerepvállalás szolgáltató jellegének alapvető hangsúlyozása mellett az önkormányzat a város területén található gazdasági erő még hatékonyabb kihasználása és a helyi gazdasági rendszerek fejlesztése érdekében, a helyi gazdaságfejlesztés egyik fő szereplőjeként fokozott mértékben kíván gazdálkodó szerepkörben fellépni. Az ehhez szükséges eszközök egy része beruházás-jellegű, más része inkább adminisztratív eszköz, amely azonban az ITS-ben megjelenítésre kerül.

A Ferihegyi Gazdasági Övezet – kiemelt gazdaságfejlesztési térség részeként való fejlődés

A Ferihegyi Gazdasági Övezet mint kiemelt gazdaságfejlesztési térség fejlesztési pontjaihoz kapcsolódó, azokkal szinergiában lévő, vagy társult projektgazdaként megvalósító, *elsősorban közlekedési és gazdasági-szolgáltatóipari* fejlesztések megvalósítása a város területi összefüggésrendszerben való, fenntartható fejlődésének záloga. Ez a területi célkitűzés jelenti az egyes tematikus célok fejlesztéspolitikai kontextusát.

II.2. A tematikus és területi célok közötti összefüggések

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 kaputérsege, 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.

Vecsés város koncepciójánál már középtávon lehetőséget lát **a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér (LIFE) fejlesztésére alapuló térségfejlesztés** tekintetében:

- 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 fenti elvrendszer mentén a város településfejlesztési projektjeinek egy része egyértelműen összehangolható a LIFE fejlesztési terveivel, akár már projektszinten, a területhasználat és a tulajdonviszonyok szintjén is. A területi cél elérése (és a kiemelt gazdasági térség egészének fejlődése) szempontjából különösen fontos a **3. stratégiai célkitűzés: Az Észak-**

nyugati gazdasági-ipari terület továbbfejlesztése. Ennek a stratégiai célnak a keretében olyan projektelemek kerülnek megvalósításra, amelyek

- a térség közlekedésének és a repülőtér közúti elérésének fejlesztését,
- a repülőtér köré épülő szolgáltatóipar még erőteljesebb megtelepülését,
- a vecsési vállalkozások térségi szerepének növekedését

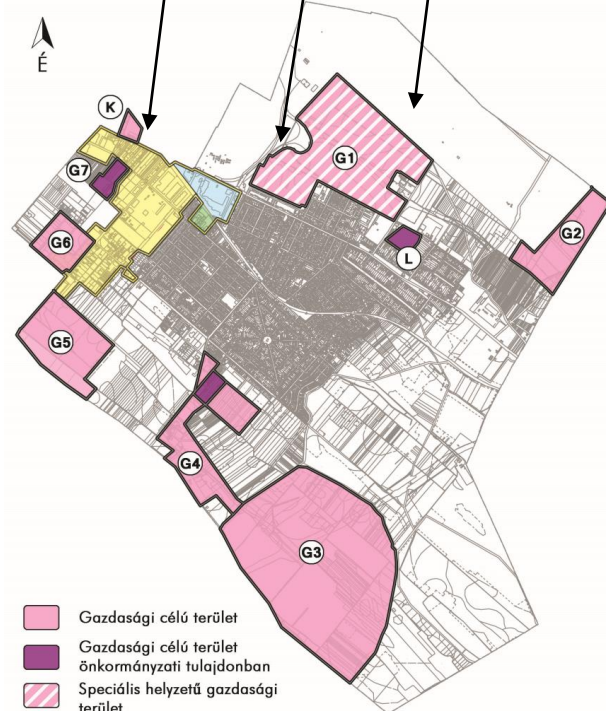
támogatják és teszik lehetővé. Ezen projektelemek közé tartoznak a gazdasági-ipari funkcióban hasznosításra kerülő területek – akcióterületen belüli, vagy önálló, egyedi fejlesztési projektként megvalósuló – fejlesztései, valamint a vecsési közigazgatási határokon belül megvalósuló közlekedési projektek.



A repülőtér struktúratervében szereplő „kerítésen belüli” beruházások és a vecsési gazdasági célterületek térképe¹⁸:

A LIFE fejlesztéseivel szinergiában lévő, jelen Integrált Településfejlesztési Stratégiában akcióterületi fejlesztésként vagy önálló, egyedi fejlesztésként középtávon megvalósítani kívánt fejlesztések:

- **Kiemelt jelentőségű projektelemként** 0202/1-es út szilárd burkolatú úttá fejlesztése és az út csatlakozó csomópontjának kialakítása
- Az alábbi térképen G5 – G6 – G7 számmal jelölt gazdasági célú területek fejlesztése
- A XVIII. kerület – Vecsés – LIFE területek érintkezési pontjain található 'K' jelű terület fejlesztése (korábbi nevén: „Keleti Kapu”-projekt)
- P+R-parkoló fejlesztése (a Shell-kút mögötti területen)
- Körforgalom kiépítése a Lincoln parknál



A G7-es területen kerül kialakításra a Vecsési Vállalkozói Park, amely a város térségi szerepvállalásának erősítése mellett a helyi vállalkozások feltételeinek javításához és a vállalkozó-gazdálkodó önkormányzat szerepkörének hatékony ellátásához is hozzájárul. Ezek a célok közvetlen visszahatással bírnak a térség gazdasági teljesítményére és a LIFE „kerítésen kívüli” szolgáltatási infrastruktúrájának és ellátottságának fejlettségére.

A város és a térség azonban leginkább a közlekedési infrastruktúra fejlesztése tekintetében van különösen egymásra utalva. Ahogy azt a korábbi elemzések¹⁹ világossá tették, Vecsés közlekedésfejlesztési szükségleteinek jelentős része csak egy integrált térségi közlekedésfejlesztési program keretében valósítható meg. Mindez nem pusztán az egyes beruházások jelentős forrásigényével és a stakeholderek nagy számával van összefüggésben, hanem Vecsés közlekedésföldrajzi pozíciójával is: **a Vecsést érintő közlekedési infrastruktúra** tekintetében egyszerre beszélhetünk egy **Vecsés–Budapest-relációról** (amely reláció megközelítését domináns módon meghatározza a Budapest–LIFE-reláció) és egy, a **megyei és**

¹⁸ A felső térkép forrása: airLED-tanulmány és Budapest Airport Zrt.

¹⁹ V14/28 II. köt. 41-46.

kistérségi közlekedési kapcsolatok által meghatározott szerepkörrel. Vecsés közlekedési infrastruktúrájának fejlesztéséről ezért nehezen lehet a **területi-térségi kontextus** figyelmen kívül hagyásával gondolkodni.

Vecsés közlekedési infrastruktúrájának fejlesztése nem tárgyalható a következő **térségi relációk** nélkül:

- Budapest – LIFE
- Budapest – Vecsés
- Vecsés – Monori Kistérség

Vecsés és a főváros viszonylatában egyszerre van szükség:

- A kötött pályás közlekedési módok, különösen az elővárosi közlekedés fejlesztésére
- A közúti közlekedési hálózat fejlesztésére
- A Budapest – LIFE-reláció közlekedési összeköttetésének fejlesztésére

A LIFE-re vezető út korszerűsítése és fejlesztése akcióterületi projektként szerepel a főváros középtávú programjában is. A kötött pályás közlekedési mód fejlesztését a kormány 345/2012 (XII.6) sz. rendeletében kiemelt projektté nyilvánította és egy 2015. augusztusi határozatában nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű közlekedési beruházássá minősítette.

A mikrotérség és a megye relációjában egyaránt fontos érdek a **közúthálózat mennyiségi és minőségi fejlesztése** (elsősorban a haránt irányú közúti és vasúti közlekedés infrastruktúrájának és szolgáltatási feltételrendszerének javítása), valamint a **vasúti közlekedés tekintetében a mennyiségi, minőségi és integrációs hiányok megszüntetése**.

A városi környezet és infrastruktúra-fejlesztési szükségleteinek és lehetőségeinek feltárása során definiált elemek mentén Vecsés város ITKP-javaslat a térségi főszereplők (Budapest – LIFE – Pest megye – környező pest megyei települések – Vecsés) térbeli pozíciójára vetítve **kizárólag térségi együttműködést igénylő, területi célként foglalható össze:**



A javasolt ITKP egészének realizálása középtávon nem valószínű, de annak kulcsfontosságú, Vecsés közigazgatási határain belül található egyes elemei már a 2020-ig terjedő uniós finanszírozási ciklusban megvalósíthatóak.

II.3. Horizontális célok

Vecsés Város Integrált Településfejlesztési Stratégiájának horizontális elvei:

Térségi szemlélet

2015 nyarán Vecsés Város Önkormányzata a hat alapító egyikeként első között csatlakozott a **Liszt Ferenc Repülőtér Térségfejlesztési Klaszter**hez, amelyet egy minden korábbinál szélesebb körű együttműködés megeremtése, illetve a repülőtéri régió kiemelt fejlesztése érdekében hoztak létre. A budapesti repülőtér szomszédságában illetve térségében működő állami, önkormányzati és gazdasági szereplők együttműködésének megerősítése egyebek mellett azért szükséges, hogy a budapesti repülőtér és közvetlen környezete kiemelt figyelmet kaphasson az országos és regionális fejlesztések során, mert ennek révén a tervezett regionális és egyértelműen nemzetgazdasági előnyökkel is járó repülőtéri és környékbeli fejlesztések megvalósulását központi költségvetési előirányzatok is elősegíthetnék. A Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér Térség- és Gazdaságfejlesztési Klaszter létrehozásának célja, hogy Magyarország Közép-Európa egyik legversenyképesebb országává váljon és megerősítse közép-európai üzleti kaputérség szerepét a szolgáltatások, a logisztika, és az innováció területein.

Ehhez kapcsolódóan lásd még: II.2. fejezet

Fenntarthatóság

A város mint komplex közgazdasági 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 közgazdaságilag fenntartható** (megtérülő) fejlesztésekről beszélünk, amelyek a vecsési közgazdasági egység (azaz a város) nettó pozíciót javítják. Az utóbbi szempontok pedig **a fenntartható fejlődés** általános elvét juttatják érvényre, amely a véges erőforrásokkal rendelkező Földön élő emberi társadalmak alapvető szervező elveként azt jelenti: „anélkül elégítjük ki a jelen szükségleteit, hogy ezzel aláásnánk a jövő generációk azon képességét, hogy majd kielégítsék saját szükségleteiket”.²⁰

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.

²⁰ ENSZ, Brundtland-jelentés (1987)

III. Fejlesztési programok és beavatkozások

Vecsés 2015-2020 közötti időszakra irányuló (középtávú) Integrált Településfejlesztési Stratégiája (ITS) a város önkormányzatának kompetenciájába eső²¹ **beruházási típusú** fejlesztések tekintetében 3 típusú fejlesztés-programozási szerkezetet tartalmaz:

- **Akcióterületek**
- **Hálózatos beruházási fejlesztések:** ezek elsősorban tematikus értelemben és nem területi alapon definiálódnak, azaz a fejlesztések nem területi alapon (vagy nem kizárólag) területi alapon kapcsolódnak össze, hanem a beruházás jellege és célja teremti meg a fejlesztés projektelemei közötti közösséget és szinergiát.
- **Akcióterületen kívüli egyedi vagy pontszerű fejlesztések**

Vecsés az előzetes szakmai és társadalmi egyeztetéseket, valamint igényfelméréseket követően *206/2015 (IX.15.) számú* határozatában döntött az ITS beruházási jellegű beavatkozásairól. Ennek értelmében a város ITS-e

- 3 akcióterületi fejlesztést
- 1 hálózatos beruházási jellegű projektet
- 20 akcióterületen kívüli, egyedi fejlesztési projektet tartalmaz

III.1. Akcióterületek kijelölése

A *314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet a településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről* 2. §-ának 1. pontja értelmében a rendelet alkalmazásában:

az **akcióterület:** az integrált településfejlesztési stratégiában kijelölt egybefüggő terület, ahol az önkormányzat a fejlesztéseket alapvetően befolyásoló pozícióban van, és amellyel kapcsolatban középtávon jelentős beavatkozást tervez.

A város képviselőtestülete a vonatkozó, *206/2015 (IX.15.) számú* határozatában úgy döntött, hogy 3 akcióterületet jelöl ki és azok között **nem határoz meg prioritási sorrendet.**

Az akcióterületek meghatározásának szempontjai között elsősorban a következő szempontok mérlegelése szerepelt:

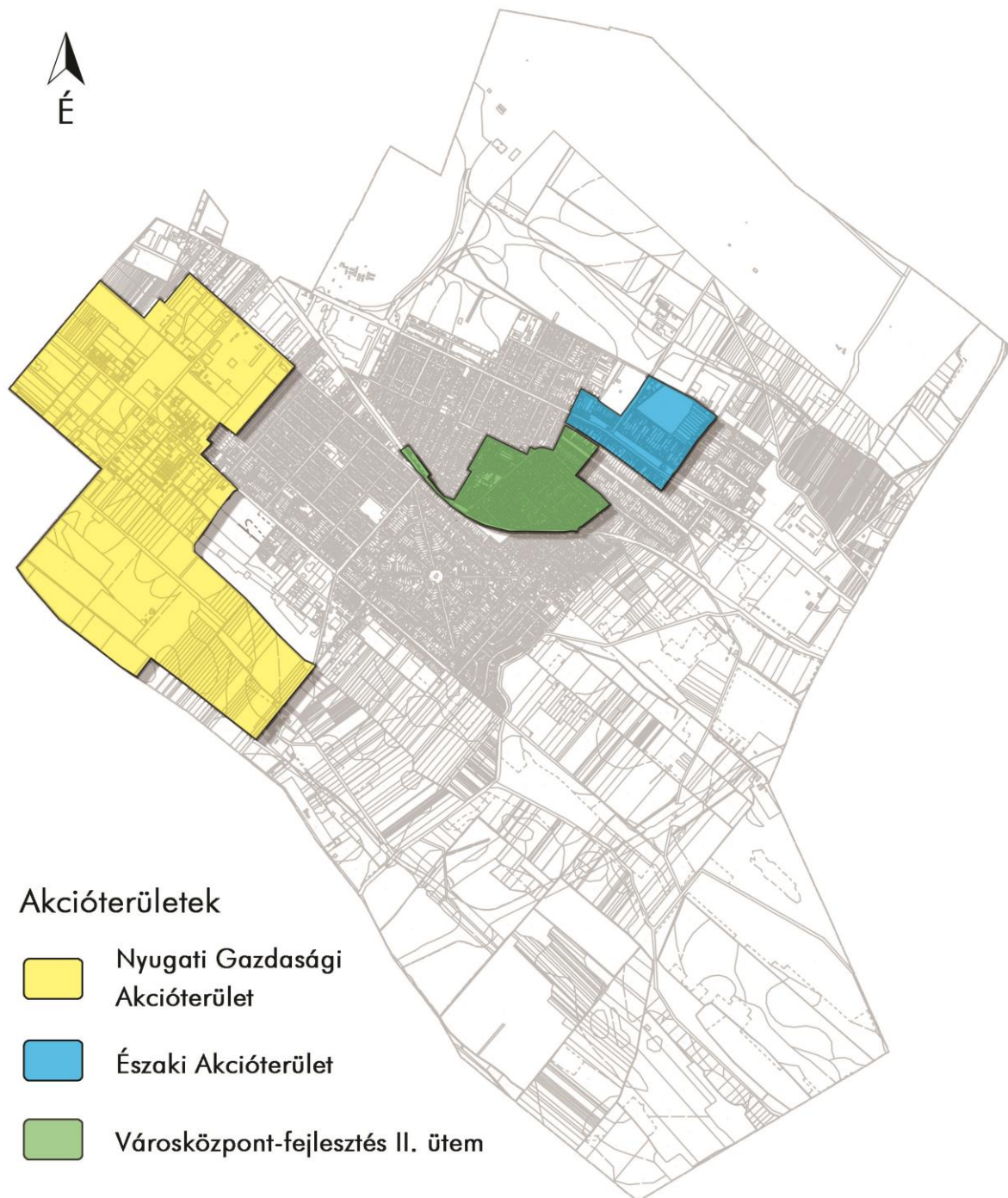
- Mely területeken vannak megvalósítandó önkormányzati projektek és önkormányzati tulajdonú projektterületek. Ezek tekintetében is kiemelt prioritással bírtak a **gazdaságfejlesztési** és **az önkormányzati gazdálkodást pozitívan befolyásoló** (pl. energiahatékonyságot javító) projektek.
- **Területi és funkcionális szinergiák:** azok a hatások, amelyek az átfogó, egységes területfejlesztés kapcsán, vagy az egyes funkciók egymással területi összefüggésben való megtelepítése/fejlesztése következtében keletkeznek.
- Az egyes önkormányzati beavatkozások képesek-e és milyen mértékben, valamint mely területeken **kapcsolódó magántőkés beruházások** vonzására. (Ezen szempont értelmében az ITS egyes akcióterületei a **kapcsolódó magánberuházások** beavatkozási területeit is magukban foglalják és az egyes akcióterületeken eszközölt beruházások értékeinél beszámításra kerülnek.)

²¹ Amely fejlesztések tekintetében az önkormányzat a fejlesztéseket alapvetően befolyásoló pozícióban van: vagy a terület tulajdonosaként projektgazda funkcióban, vagy közszolgáltatás közvetlen érintettjeként és/vagy hatósági jogköréhez kapcsolódóan „társult projektgazda” vagy együttműködő partner funkcióban.

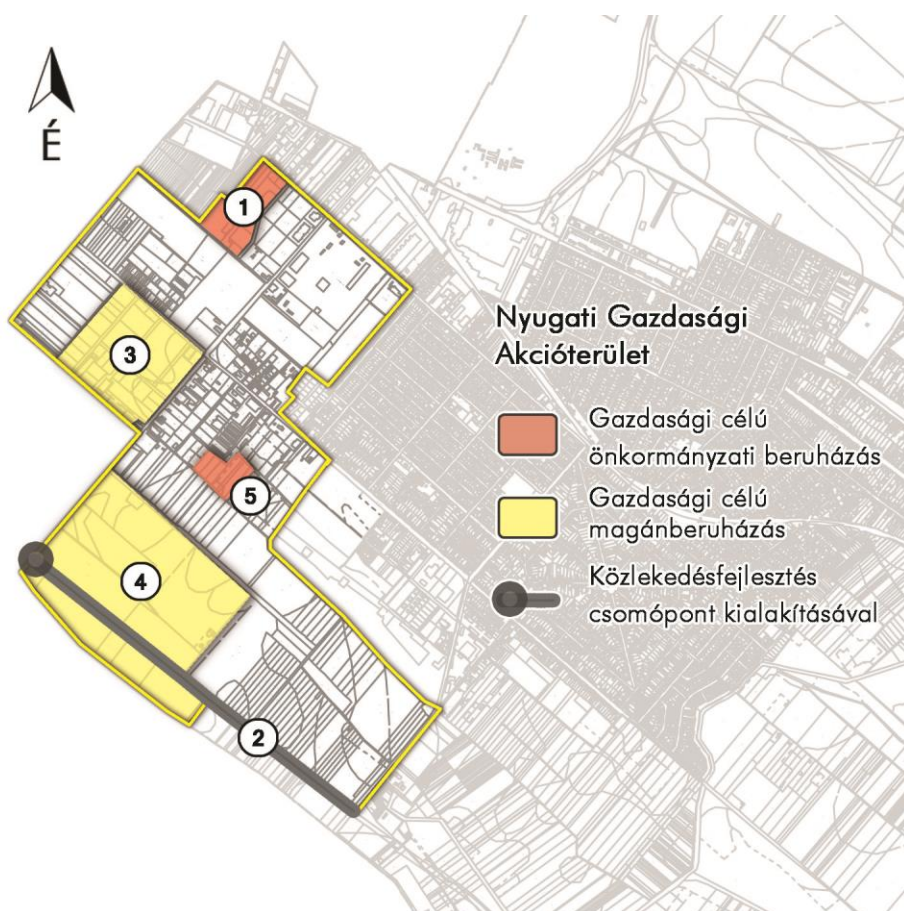
III.2. Az Akcióterületek bemutatása

- ❖ NYUGATI GAZDASÁGI AKCIÓTERÜLET
- ❖ ÉSZAKI AKCIÓTERÜLET
- ❖ VÁROSKÖZPONT-FEJLESZTÉSI AKCIÓTERÜLET

AZ AKCIÓTERÜLETEK EGYSÉGES TÉRKÉPI ÁBRÁZOLÁSA



❖ NYUGATI GAZDASÁGI AKCIÓTERÜLET



BEAVATKOZÁSOK/PROJEKTEK A TERÜLETEN

Jelölés	Beavatkozás/Projekt	Beavatkozás/Projekt rövid leírása
1	Vecsesi Vállalkozásfejlesztés - Vecsesi Vállalkozói Park (VVP) kialakítása	Vecsesi Vállalkozói Park kialakítása: A projekt keretében helyi vállalkozói park kerül kialakításra a városi önkormányzat tulajdonában lévő, több mint 10 ha-os területen, a város jelenleg is működő gazdasági motorterületének továbbfejlesztése keretében, felkínálva a helyi vállalkozásoknak a lehetőséget a tervszerű betelepülésekhez. A projekt a terület előkészítése és bekerítése mellett a közmű gerinchálózatok kiépítését célozza meg. Egy mintaprojekt keretében az önkormányzati közszolgáltatást végző céget a város belterületi lakóövezetéből a vállalkozói zónába lehet telepíteni.
2	0202/1-es ("Alacsikai" út)	0202/1-es út szilárd burkolatú úttá fejlesztése és az út csatlakozó csomópontjának kialakítása
3	Magántőkés gazdasági célú területfejlesztés a Halomi út mentén	Magántőkés gazdasági célú területfejlesztés a Halomi út mentén
4	Magántőkés gazdasági célú területfejlesztés az Almáskert út mentén rekreációs célú fejlesztéssel kiegészítve	Magántőkés gazdasági-kereskedelmi célú területfejlesztés az Almáskert út mentén
5	Gazdasági-kereskedelmi célú önkormányzati területfejlesztés a Széchenyi út mentén (Hrsz.: 4166)	Gazdasági célú önkormányzati beruházás, kapcsolódó közművesítéssel és közlekedési infrastruktúra-fejlesztéssel

A BEAVATKOZÁSOK/PROJEKTEK FEJLESZTÉSI ALAPADATAI

Jel.	Beavatkozás	Becsült költség (millió Ft-)	Tervezett ütemezés	Tervezett finanszírozás	Kapcsolódás a V14/18 célrendszeréhez	Kapcsolódás az ITS célrendszeréhez
1	Vecsési Vállalkozásfejlesztés - Vecsési Vállalkozói Park (VVP) kialakítása	890	2016. III. né.	VEKOP önk.forrás	ÁC2.4.1.	3. Stratégiai cél 4. Stratégiai cél Tematikus célkitűzés
2	0202/1-es ("Alacsikai" út)	380	2016. II. né.	VEKOP NFM / NIF Zrt.	ÁC2.4.2.	3. Stratégiai cél Tematikus célkitűzés
3	Magántőkés gazdasági célú területfejlesztés a Halomi út mentén	1500	2017	Magántőke GINOP	ÁC2.4.1.	3. Stratégiai cél Tematikus célkitűzés
4	Magántőkés gazdasági célú területfejlesztés az Almáskert út mentén rekreációs célú fejlesztéssel kiegészítve	4000	2016. III. né.	Magántőke GINOP	ÁC2.4.1.	3. Stratégiai cél Tematikus célkitűzés
5	Gazdasági-kereskedelmi célú önkormányzati területfejlesztés a Széchenyi út mentén (Hrsz.: 4166)	230	2017	VEKOP önk.forrás	ÁC2.4.1.	3. Stratégiai cél Tematikus célkitűzés
		Összesen: 7000				

Önkormányzati fejlesztések forrásigénye: 1500 millió Ft-

AZ AKCIÓTERÜLETI FEJLESZTÉS CÉLJA

Vecsés gazdaságát alapjaiban határozza meg a város észak-nyugati felén kialakított és részben már spontán módon, magántőkéből finanszírozott gazdaságfejlesztési beruházások révén is fejlődő 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, valamint – a korábban bemutatott közúthasználati diszfunkciók révén – az M5-ös autópályával való szerves viszonyra és az abból eredő kereskedelmi, logisztikai funkciók (főképpen szállítványozási és raktározási funkciók), valamint az azokhoz kapcsolódó szolgáltatások dominanciájára.

A város észak-nyugati felén működő mára lényegében már differenciáltságukban is összefüggővé vált gazdasági területek mára egészen világosan a város gazdaságának motorterületévé váltak. A város kiemelt célja az ezt erősítő folyamatoknak a támogatása és a **nyugati gazdasági területrendszer, térszerkezetiileg megfogalmazva: a fővárosi csatlakozó zóna további erősítése.**

A vecsési gazdasági célú területek kapcsán a helyzetelemzések korábban láthatóvá tették, 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.

Ugyanakkor 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 jelenleg 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 az önkormányzat kiemelt célja egy helyi vállalkozói park kialakítása a város gazdasági-ipari motorterületén. A vállalkozói parkban letelepülő vállalkozások ezzel nemcsak megfelelő infrastrukturális körülmények között működhetnek, de integrált részeivé válnak a gazdaságilag igen aktív területek.

A vállalkozói park egyben az infrastrukturális feltételek biztosítása mellett betölthet egy olyan **inkubációs funkciót**, amelynek keretében tanácsadási funkciók biztosításával, valamint a parkban lévő vállalkozások szinergikus kapcsolataira építő vállalkozásfejlesztéssel tovább növelhető a kkv-k versenyképessége, azok innovációs potenciája.

Az akcióterület fejlesztése tehát:

- tovább erősíti és infrastrukturálisan fejleszti a város gazdasági motorterületét,
- Vecsést tovább integrálja a főváros és a repülőtér gazdasági-közlekedési viszonyrendszereibe,
- megteremti a területen való vállalkozás infrastrukturális feltételeit és a megfelelő telephelyhez jutás feltételeinek biztosításával lehetőséget kínál a gazdaság helyi szereplőinek a korszerű, integrált körülmények közötti működésre.

KAPCSOLÓDÓ FEJLESZTÉSEK AZ AKCIÓTERÜLETEN KÍVÜL

<i>Projekt neve</i>	<i>Projektgazda</i>	<i>Fejlesztési célterület</i>
„Keleti Kapu”-projekt	magántőke	Gazdaságfejlesztés
Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér „kerítésen belüli” fejlesztési programja	Budapest Airport Zrt.	Gazdaságfejlesztés

MEGELŐZŐ FEJLESZTÉSEK

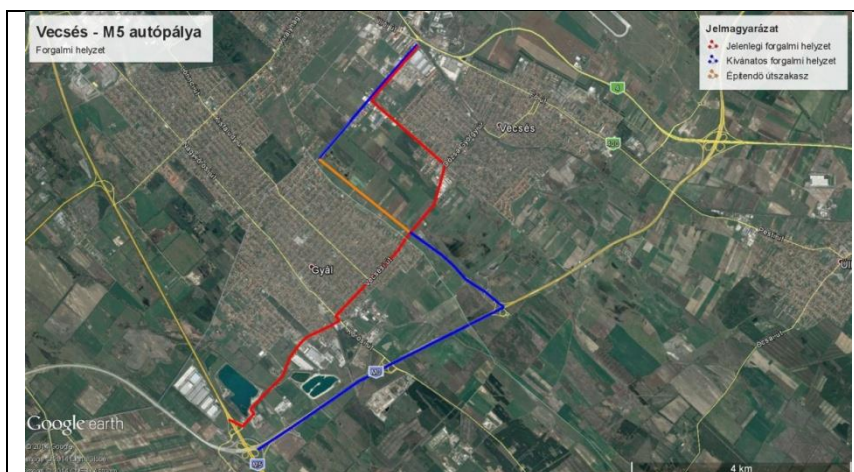
<i>Projekt neve</i>	<i>Projektgazda</i>	<i>Fejlesztési célterület</i>
A 4602.j. Gyálra vezető úton meglévő körforgalmú csomópont kiépítése	NIF Zrt.	Közlekedésfejlesztés
Magántőkéből finanszírozott ipartelepítési és vállalkozásfejlesztési projektek a területen	magánvállalkozások	Gazdaságfejlesztés

KULCSPROJEKT A TERÜLETEN:

A 0202-ES ÚT FEJLESZTÉSE

PROJEKT INDOKOLTSÁGA

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 a kapcsolatot az M0 és a város észak-nyugati részének ipari területei között, az M0-ról való lehajtás/felhajtás lehetőségével **tehermentesítve a déli lakóövezeteket** az M5-autópálya irányából érkező extrém méretű **átmenő teherforgalom** alól.



PROJEKT TARTALMA

PROJEKT ELŐKÉSZÍTETTSÉGE

STRATÉGIAI ILLESZKEDÉSE

VÉGREHAJTÁSÉRT FELELŐS /
PROJEKTGAZDA

PROJEKT BECSÜLT KÖLTSÉGE
FINANSZÍROZÁS HELYE
MEGVALÓSÍTÁS TERVEZETT
ÜTEME

A 0202/1 hrsz számú út szilárd burkolatú úttá fejlesztése és közlekedési csomópont kialakítása az út XVIII. kerület felé eső határán.

Engedélyes tervvel rendelkezik

V14/28

ÁC2.4.2. Fenntartható, növekedni képes gazdaság a helyi szereplők részvételével -
Gazdasági-ipari területek dinamizálása: Megelőző és kapcsolódó közlekedési,
forgalmi fejlesztések kezdeményezése, támogatása, koordinálása

ÁC4. Egészséges, környezetével harmóniában élő, javuló életminőségű társadalom
VECSÉS ITS

ÁC2. Fenntartható, növekedni képes gazdaság a helyi szereplők részvételével –

SC3: Az Észak-nyugati gazdasági-ipari terület továbbfejlesztése

SC4: Helyi gazdasági szereplők vállalászási feltételeinek javítása

SC7: Kezdeményező szereppel bíró vállalkozó-gazdálkodó önkormányzat

Területi célkitűzés

ÁC4. Egészséges, környezetével harmóniában élő, javuló életminőségű társadalom

NIF Zrt.

380 millió Ft-

VEKOP, Állami költségvetés

2016. II. né. – III. né.

AKCIÓTERÜLETRE VONATKOZÓ INDIKÁTOROK

Az akcióterületre vonatkozó indikátorok fejlesztése a projektek hatásainak monitorozása érdekében releváns módon csak a projekt-előkészítés szakaszában végezhető el. Az ITS-ben meghatározásra kerülnek azonban azok az output-, eredmény- és hatásindikátorok, amelyek bemutatják, hogy a városnak melyek a fő érdekei és céljai a fejlesztések megvalósításával és melyek azok a szempontok, amelyekre a projekt-előkészítés szakaszában a monitoring-rendszert fel kívánja építeni:

OUTPUT-INDIKÁTOROK

Fejlesztett közutak hossza (km)

Az akcióterületen felépült gazdasági célú épületek területe (m²)

Az akcióterületen felépült gazdasági célú épületek száma (db)

EREDMÉNY-INDIKÁTOROK

Az akcióterületi fejlesztések által generált magánberuházások értéke (Ft-)

A Vállalkozói Parkba betelepült helyi és/vagy kistérségi vállalkozások száma (db)

A Széchenyi út tehergépjármű-forgalmának csökkenése (db)

Gazdasági funkcióba bevont aktív terület nagysága (m²)

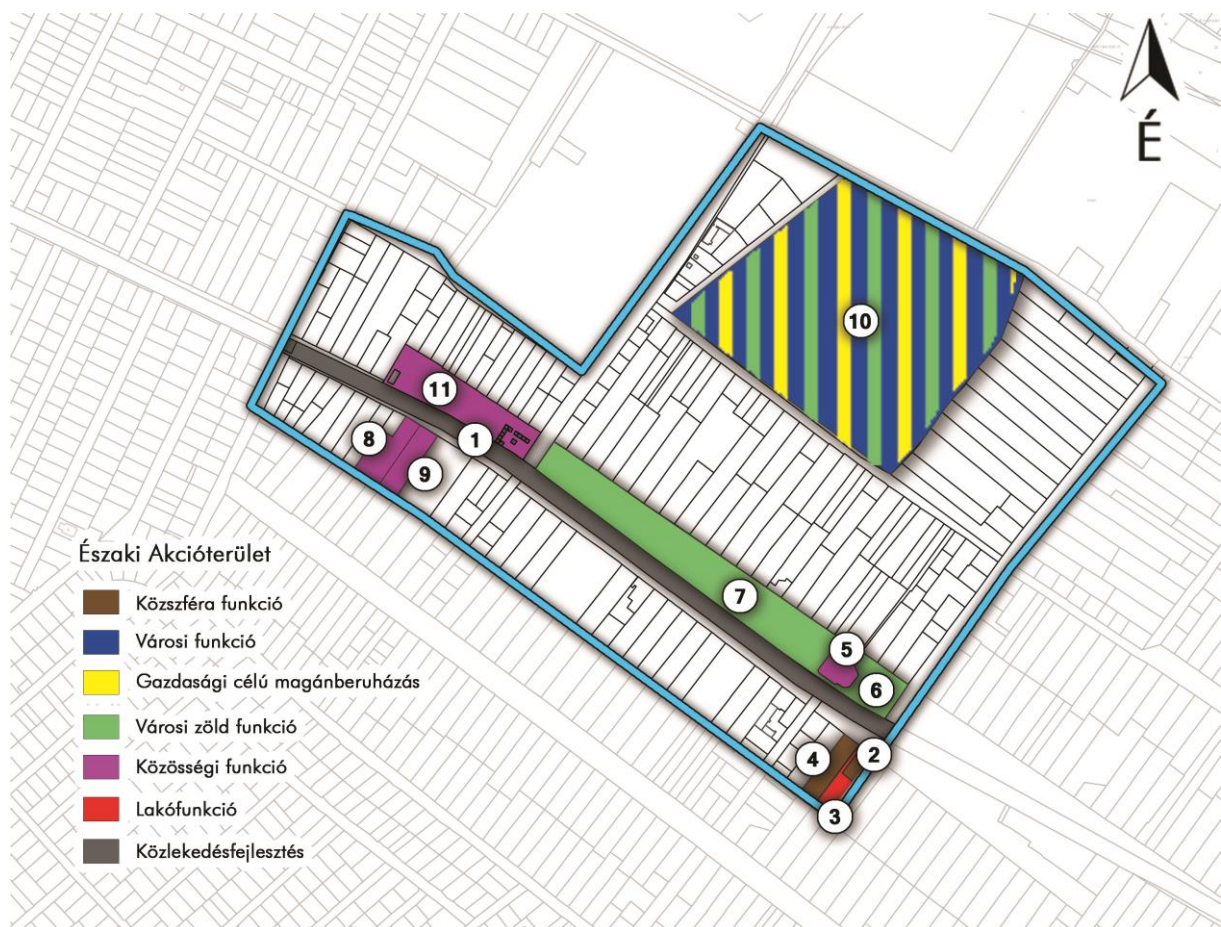
HATÁS-INDIKÁTOROK

Tehergépjármű-forgalommal kapcsolatos lakossági panaszok száma (db)

Helyi székhelyű vállalkozások által befizetett IPA (Ft-)

A kistérség GDP/fő értéke a Közép-Magyarországi Régió értékében (%)

❖ ÉSZAKI AKCIÓTERÜLET



BEAVATKOZÁSOK/PROJEKTEK A TERÜLETEN

Jelölés	Beavatkozás/Projekt	Hrsz.	Beavatkozás/Projekt rövid leírása
1	Fő út infrastrukturális fejlesztése	634	Járdaépítés folytatása, gyalogátkelőhely kialakítása a Grassalkovich Általános Iskola előtt
2	Vecsési Rendőrőrs felújítása	702/1	Épület külső-belső felújítása, energetikai korszerűsítés, parkosítás
3	Rendőrőrs mögötti önkormányzati ingatlan lakáscélú hasznosítása	702/2	Bérlakások építése a területen
4	Területi és helyi igazgatási alközpont kialakítása	705	Területi és helyi igazgatási alközpont kialakítása a Rendőrőrs melletti önkormányzati ingatlanon: gyámhivatal, közjegyző, járási katasztrófavédelem, tűzvédelmi hatósági ügyintézés
5	Czifra Csárda (Fő út 49.) megújítása	446	Épületrekonstrukció, Német Nemzetiségi Önkormányzat számára irodák kialakítása
6	Pihenőpark a Hősök ligetében	447	Pihenőpark/rekreációs park kialakítása és Emlékhely létrehozása
7	Az „Epres” fejlesztése	447	Pihenőpark/rekreációs park kialakítása, közmű-infrastruktúra fejlesztése; Káposztás fiú szobor elhelyezése; humán infrastruktúra fejlesztése (különösen: mosdók kiépítése)
8	Fő út 112. (egykori iskola)	777	Szakképzési és felnőttoktatási központ kialakítása a Hideghéti-ház és a Fő u. 112. funkcionális megújításával
9	Hideghéti-ház (Fő u. 110. - most: Gyámhivatal+közjegyző+hivatali lakás)	776	

10	Lanyi-telek komplex fejlesztése	367/14	Gazdasági-kereskedelmi szolgáltató területek kialakítása; multifunkcionális sportcsarnok, pihenő és rekreációs park kialakítása
11	„Kis Egres” fejlesztése	330/16	Sport és szabadidőpark kialakítása (parkoló-fejlesztéssel és kiszolgáló út építésével)
KH1	Wi-fi-hálózat kiépítése a területen		
KH2	Térfigyelő kamerarendszer kiépítése		

KH=Kapcsolódó hálózatos fejlesztés

A BEAVATKOZÁSOK/PROJEKTEK FEJLESZTÉSI ALAPADATAI

Jel.	Beavatkozás	Becsült költség (millió Ft-)	Tervezett ütemezés	Tervezett finanszírozás	Kapcsolódás a V14/18 célrendszeréhez	Kapcsolódás az ITS célrendszeréhez
1	Fő út infrastrukturális fejlesztése	100	2018	VEKOP NIF Zrt. önk.forrás	ÁC1.3.	1. Stratégiai cél
2	Vecsési Rendőrőrs felújítása	50	2018	VEKOP KEHOP önk.forrás	ÁC3.8.1. ÁC3.10.1.	6. Stratégiai cél
3	Rendőrőrs mögötti önkormányzati ingatlan lakáscélú hasznosítása	100	2018	VEKOP önk.forrás magántőke	ÁC3.10.1.	6. Stratégiai cél 7. Stratégiai cél
4	Területi és helyi igazgatási alközpont kialakítása	100	2018	VEKOP önk.forrás	ÁC3.8.1. ÁC3.10.1.	6. Stratégiai cél 7. Stratégiai cél
5	Czifra Csárda (Fő út 49.) megújítása	70	2018	VEKOP Német Nemzetiségi Önkormányzat	ÁC3.9.1.	5. Stratégiai cél
6	Pihenőpark a Hősök ligetében	15	2018	VEKOP Német Nemzetiségi Önkormányzat	ÁC1.2.1. ÁC3.9.1.	2. Stratégiai cél
7	Az „Egres” fejlesztése	60	2018	VEKOP önk.forrás	ÁC1.2.1.	2. Stratégiai cél
8	Szakképzési és felnőttoktatási központ kialakítása a Hideghéti-ház és a Fő u. 112. funkcionális megújításával	120	2018	VEKOP önk.forrás	ÁC2.7.1.	5. Stratégiai cél 6. Stratégiai cél
9						
10	Lanyi-telek komplex fejlesztése	1500	2017. III. né.	VEKOP GINOP önk.forrás magántőke	ÁC1.1.1. ÁC1.1.2. ÁC2.4.1. ÁC3.8.1. ÁC4.11.1.	1. Stratégiai cél 2. Stratégiai cél 4. Stratégiai cél
11	„Kis Egres” fejlesztése	185	2018	VEKOP önk.forrás	ÁC3.8.1.	1. Stratégiai cél 5. Stratégiai cél
KH 1	Wi-fi-hálózat kiépítése a területen	5	2018	VEKOP önk.forrás	ÁC3.8.1.	5. Stratégiai cél
KH 2	Térfigyelő kamerarendszer kiépítése	20	2018	VEKOP önk.forrás	ÁC3.8.1.	1. Stratégiai cél
		Összesen: 2325				

KH=Kapcsolódó hálózatos fejlesztés

AZ AKCIÓTERÜLETI FEJLESZTÉS CÉLJA

A város szerkezet-stratégiaiilag kiegyensúlyozott fejlesztése szükségessé teszi a **települési alközpontok** fejlesztését, erősítését, vagy éppen létrehozását. A **Lanyi-terület rehabilitálása** megfelelő közlekedésfejlesztési beavatkozásokkal karöltve funkcionálisan feltárja és bekapcsolja a város vérkeringésébe a városrészt. 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 között, hozzájárulva ezzel ennek a stratégiai fontosságú területnek a komplex (társadalmi és gazdasági) feltárásához.

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: a városrész újrapozicionálódik, funkcionális újradefiniálásával felértékelődik és értékében növekedett részévé válik a városnak.

KAPCSOLÓDÓ FEJLESZTÉSEK AZ AKCIÓTERÜLETEN KÍVÜL

Jelenleg nincs információ az Akcióterülethez közvetlenül kapcsolódó fejlesztésről. **Kapcsolódó fejlesztési igényként** jelenik meg azonban a 4-es főút hiányzó csomópontjának kiépítése, aminek elkészülte esetén a terület az Ecséri út sorompóval lezárt zsákutca-területe helyett a város északi bevezető területévé fejlődhet.²²

MEGELŐZŐ FEJLESZTÉSEK

<i>Projekt neve</i>	<i>Projektgazda</i>	<i>Fejlesztési célterület</i>
A Lanyi-terület rekultiválása és feltöltése	Önkormányzat	Területrendezés

AKCIÓTERÜLETRE VONATKOZÓ INDIKÁTOROK

Az akcióterületre vonatkozó indikátorok fejlesztése a projektek hatásainak monitorozása érdekében releváns módon csak a projekt-előkészítés szakaszában végezhető el. Az ITS-ben meghatározásra kerülnek azonban azok az output-, eredmény- és hatásindikátorok, amelyek bemutatják, hogy a városnak melyek a fő érdekei és céljai a fejlesztések megvalósításával és melyek azok a szempontok, amelyekre a projekt-előkészítés szakaszában a monitoring-rendszert fel kívánja építeni:

OUTPUT-INDIKÁTOROK

Megújult zöldfelület nagysága (m ²)
Megújult intézmények száma (db)
Megújult közfunkciók száma (db)
Korszerűsített vagy létrehozott közösségi terek nagysága (m ²)
Létrejött lakások száma (db)
Energetikailag korszerűbbé vált épületek száma (db)

EREDMÉNY-INDIKÁTOROK

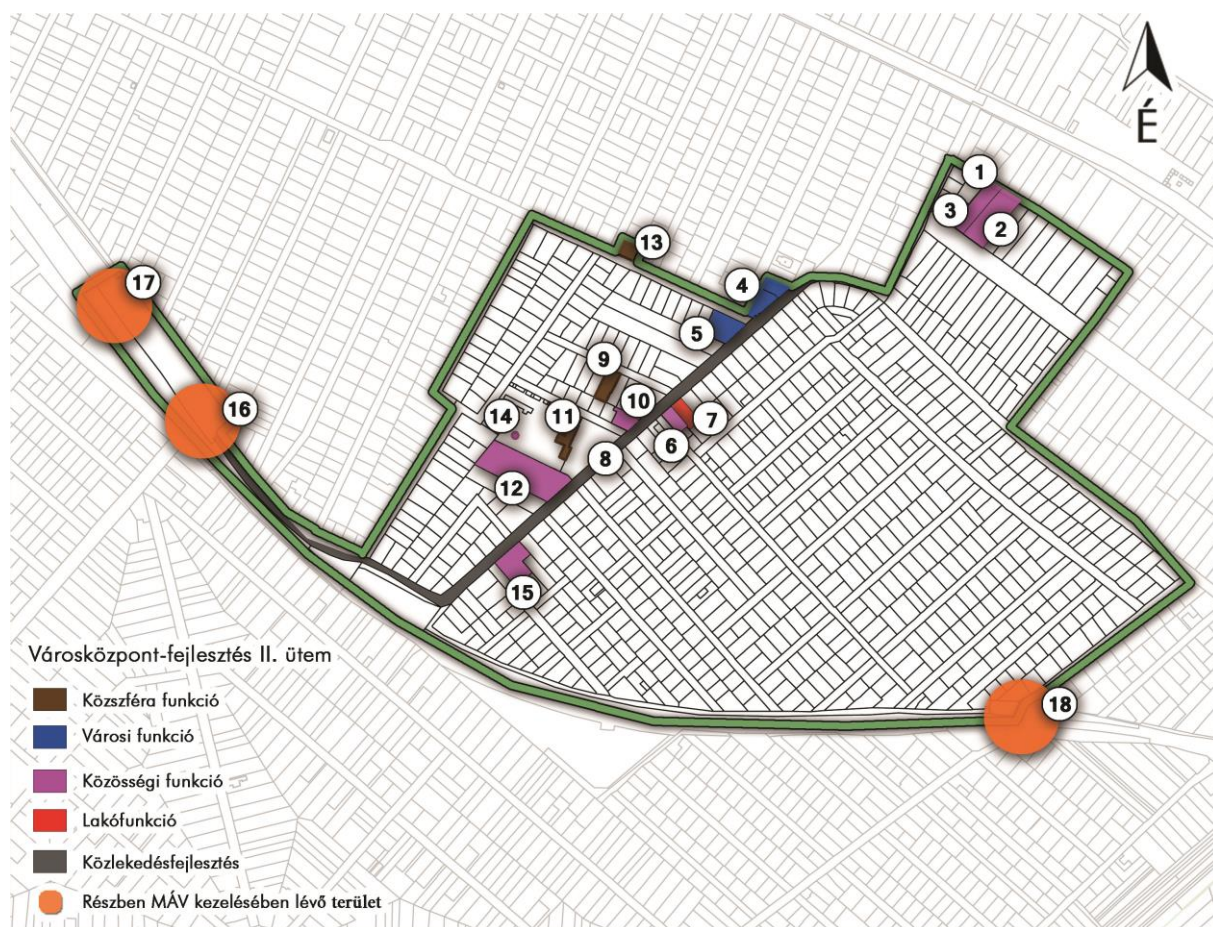
Energetikai projektek eredményeképpen megtakarított energiamennyiség (KJ vagy PJ /év)
Önkormányzati fenntartású intézmények rezsire fordított összes költsége (Ft-/év)
Zöldfelületi intenzitás (%)
1 főre jutó zöldfelület nagysága (m ² /fő)
A városrész-fejlesztéssel érintett lakosság száma (fő)
Sportoló lakosság aránya (% , hetente min. két alkalommal)
Az FKL-városrészben megrendezésre került sport-, kulturális, vagy civil események száma

HATÁS-INDIKÁTOROK

Népességszám növekedése (fő)
Elvándorlási különbözet értékének csökkenése
Üvegházhatású gáz kibocsátás csökkenése (kt/év CO ₂ egyenértéken)

²² Ehhez részletesebben lásd: V14/28 II. kötet 38.o.

❖ VÁROSKÖZPONT-FEJLESZTÉSI AKCIÓTERÜLET



BEAVATKOZÁSOK/PROJEKTEK A TERÜLETEN

Jelölés	Beavatkozás/Projekt	Hrsz.	Beavatkozás/Projekt rövid leírása
1	Tájház (Jókai u. 6.) rekonstrukciója	797/1	Épületrekonstrukció, tárgybeszerzés
2	Gondozási Központ (Jókai u. 10.)	797/2	Teljes épületrekonstrukció és funkcióbővítés
3	Szabadtéri színpad rekonstrukciója	796	Szabadtéri színpad és nézőtér teljes rekonstrukciója, kiszolgáló épületek teljes rekonstrukciója, pinceklub, civil szervezetek központjának kialakítása
4	Károly u. 2.	1622; 1623	Városi tér fejlesztése a Károly utcában: városközponti bevásárló és "kreatív" udvar kialakítása a két épület út feletti összekötésével (gyalogos átjáró), rendezvényterek fejlesztése.
5	Régi Művelődési Ház (Károly u. 1.)	2261	
6	Családsegítő Központ	1159	A jelenlegi épület lebontása és új, 3 szintes épület megépítése: földszinten üzletek; 1. emeleten a CSASE irodái; a tetőtérben pedig bérlakások kerülnek kialakításra.
7	Telepi út 44.	1158	
8	Telepi út infrastrukturális fejlesztése	1556/1,2	Zárt vízvezetés és parkolók kialakítása
9	Városigazgatást kiszolgáló multifunkcionális épület kialakítása	2294	Városigazgatást kiszolgáló multifunkcionális épület kialakítása a Vértesi utcai épület (most: irattár és kiállító terem) teljes funkcionális megújításával
10	Civil Ház kialakítása (Régi Posta épület)	2308/2	Civil Ház kialakítása a helyi civil szervezetek munkájának támogatására és lakossági

			rendezvényeknek a befogadására.
11	Polgármesteri Hivatal energetikai korszerűsítése, részleges felújítása	2310/16	Energetikai korszerűsítés, tetőszerkezet-csere, az épület részleges felújítása, kisebb mértékű bővítése.
12	Bálint Ágnes Kulturális Központ energetikai korszerűsítése	2314	Napelemek felhelyezése a BÁKK épületére
13	Járási Hivatal kialakítása	1735	Járási Hivatal kialakítása az egykori Ifjúsági Könyvtár épületében (Magyar u. 1.).
14	Víztorony revitalizálása a városi funkciók erősítése érdekében	2310/16	Funkcióbővítés: kilátó, kávézó és kreatív szoba kialakítása; az elavult vízvezetékek cseréje és nyílt wi-fi-hálózat kiépítése
15	Vecsési Egészségügyi Szolgálat infrastrukturális és energetikai fejlesztése	1528	A szakorvosi rendelő bővítése, az egynapos sebészet kibővítésével, valamint nappali kórházzal. Napkollektorok elhelyezése, további parkolóhelyek kialakítása

A BEAVATKOZÁSOK/PROJEKTEK FEJLESZTÉSI ALAPADATAI

Jel.	Beavatkozás	Becsült költség (millió Ft-)	Tervezett ütemezés	Tervezett finanszírozás	Kapcsolódás a V14/18 célrendszeréhez	Kapcsolódás az ITS célrendszeréhez
1	Tájház (Jókai u. 6.) rekonstrukciója	50	2017	VEKOP önk.forrás	ÁC3.8.1.	5. Stratégiai cél
2	Gondozási Központ (Jókai u. 10.)	100	2017	VEKOP önk.forrás	ÁC3.8.1.	6. Stratégiai cél
3	Szabadtéri színpad rekonstrukciója	10	2017	VEKOP önk.forrás	ÁC3.8.1.	5. Stratégiai cél
4	Városi tér fejlesztése a Károly utcában	800	2017	VEKOP önk.forrás magántőke	ÁC1.1.1.	1. Stratégiai cél
5						
6	Családsegítő Központ teljes rekonstrukciója és funkcionális bővítése a Telepi út 44. bevonásával	200	2017	VEKOP önk.forrás magántőke	ÁC3.8.1.	6. Stratégiai cél
7						
8	Telepi út infrastrukturális fejlesztése	50	2017. III.né.	VEKOP önk.forrás	ÁC1.1.1. ÁC3.10.1.	1. Stratégiai cél
9	Városigazgatást kiszolgáló multifunkcionális épület kialakítása	80	2017	VEKOP önk.forrás	ÁC1.1.1.	6. Stratégiai cél 7. Stratégiai cél
10	Civil Ház kialakítása (Régi Posta épület)	70	2017	VEKOP önk.forrás	ÁC3.8.1.	5. Stratégiai cél
11	Polgármesteri Hivatal energetikai korszerűsítése, részleges felújítása	250	2017	KEHOP önk.forrás	ÁC3.10.2.	6. Stratégiai cél
12	Bálint Ágnes Kulturális Központ energetikai korszerűsítése	40	2017	KEHOP önk.forrás	ÁC3.10.2.	6. Stratégiai cél
13	Járási Hivatal kialakítása	80	2017	VEKOP önk.forrás	ÁC1.1.1.	6. Stratégiai cél 7. Stratégiai cél
14	Víztorony revitalizálása a városi funkciók erősítése érdekében	300	2017	VEKOP önk.forrás	ÁC1.1.3.	1. Stratégiai cél

15	Vecsési Egészségügyi Szolgálat infrastrukturális és energetikai fejlesztése	160	2017	KEHOP VEKOP önk.forrás	ÁC3.8.1. ÁC3.10.2.	5. Stratégiai cél
KH 1	Wi-fi-hálózat kiépítése a területen	5	2017	VEKOP önk.forrás	ÁC3.8.1.	5. Stratégiai cél
KH 2	Térfigyelő kamerarendszer kiépítése	25	2017	VEKOP önk.forrás	ÁC3.8.1.	1. Stratégiai cél
		Összesen: 2220				

KH=Kapcsolódó hálózatos fejlesztés

AZ AKCIÓTERÜLETI FEJLESZTÉS CÉLJA

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.

Az akcióterület fejlesztésének elsődleges célja a Központi városrész funkcióúrsódésének támogatása, a területen az adminisztratív funkciók mellett más **városi és közösségi funkciók megtelepítése**. A városi típusú terek és a sűrű közösségi-kulturális funkciók növelik a terület lakosság általi használatának intenzitását és növelik – az eredendően falusias szerkezetű – település városi jellegét.

Mindemellett olyan közszolgálati fejlesztések is helyet kapnak a programban (közintézmények energetikai fejlesztése, a CSASE és a Gondozási Központ rekonstrukciója, városigazgatást kiszolgáló épület, Járási Hivatal kialakítása), amelyek nemcsak az önkormányzati gazdálkodás javítása irányába hatnak, de a területen már most is meglévő, a terület eddigi alapjellegét adó **adminisztratív funkciók rétegzett és korszerűbb jelenlétét** teremtik meg és mindemellett a jelenleg **használaton kívül álló épületek újrafunkcionalizálásával** tovább növelik a terület használat intenzitását.

KAPCSOLÓDÓ FEJLESZTÉSEK AZ AKCIÓTERÜLETEN BELÜL

Jelölés	Projekt neve	Projektgazda	Fejlesztési célterület
16	Eltolt szintű csomópont kialakítása a Dózsa György úti vasúti átjárónál	MÁV Magyar Állam	Közlekedésfejlesztés
	P+R/B+R parkolók fejlesztése a Dózsa György úti vasúti átjárónál	Magán tulajdonos	Városi funkciók fejlesztése
17	Vasúti kiszolgáló infrastruktúra fejlesztése a „Nagyállomás” megállónál (Hrsz. 2788/13)	MÁV Magyar Állam	Közlekedésfejlesztés
18	Vasúti kiszolgáló infrastruktúra fejlesztése a „Kertekalja” vasúti átjárónál (Hrsz. 5635/7)	MÁV Magyar Állam	Közlekedésfejlesztés

MEGELŐZŐ FEJLESZTÉSEK

Projekt neve	Projektgazda	Fejlesztési célterület
Városközpont-rehabilitáció I. Ütem	Vecsés Város Önkormányzata	Funkcionális városrehabilitáció

AKCIÓTERÜLETRE VONATKOZÓ INDIKÁTOROK

Az akcióterületre vonatkozó indikátorok fejlesztése a projektek hatásainak monitorozása érdekében releváns módon csak a projekt-előkészítés szakaszában végezhető el. Az ITS-ben meghatározásra kerülnek azonban azok az output-, eredmény- és hatásindikátorok, amelyek bemutatják, hogy a városnak melyek a fő érdekei és céljai a fejlesztések megvalósításával és melyek azok a szempontok, amelyekre a projekt-előkészítés szakaszában a monitoring-rendszert fel kívánja építeni:

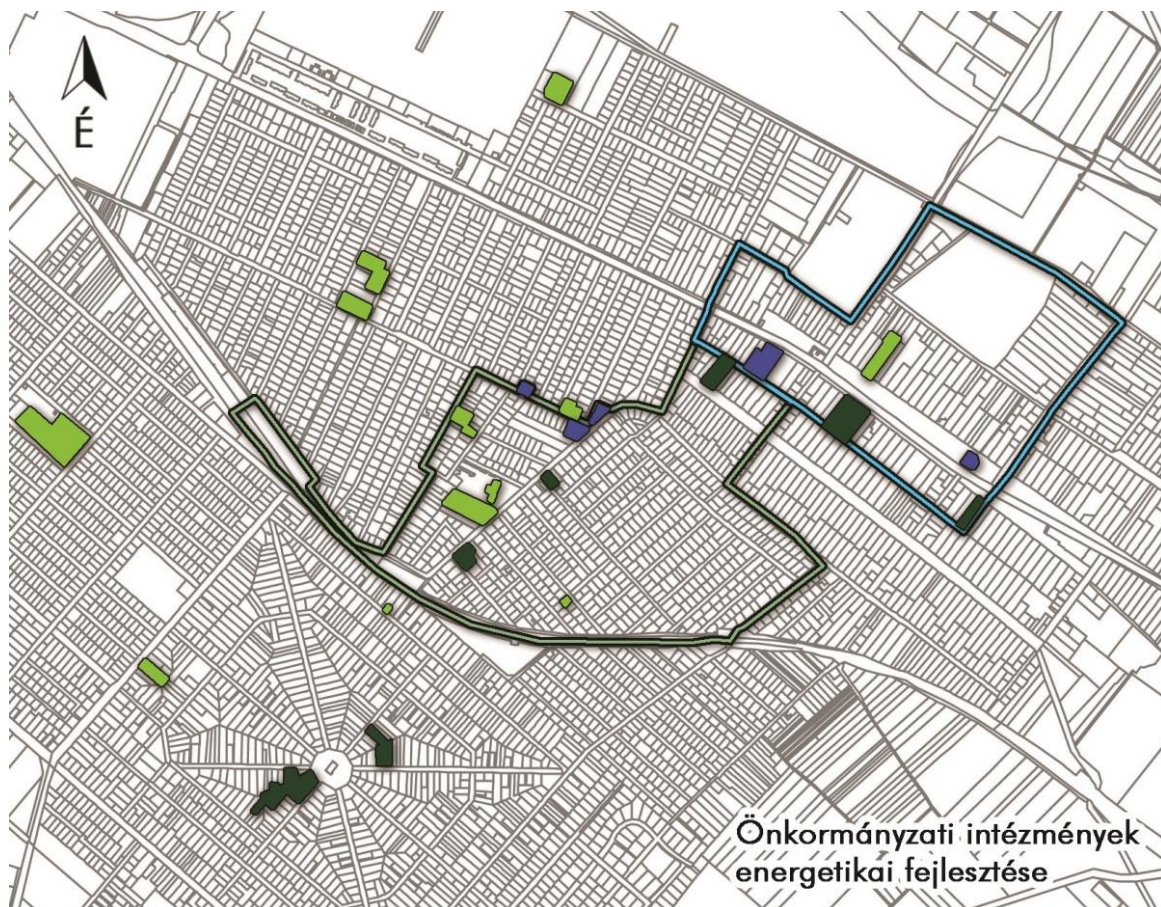
OUTPUT-INDIKÁTOROK	Megújult zöldfelület nagysága (m ²)
	Megújult közintézmények száma (db)
	Megújult közfunkciók száma (db)
	Korszerűsített vagy létrehozott közösségi terek nagysága (m ²)
	Létrejött lakások száma (db)
	Energetikailag korszerűbbé vált épületek száma (db)
EREDMÉNY-INDIKÁTOROK	Energetikai projektek eredményeképpen megtakarított energiamennyiség (KJ vagy PJ /év)
	Önkormányzati fenntartású intézmények rezsire fordított összes költsége (Ft-/év)
	Zöldfelületi intenzitás (%)
	1 főre jutó zöldfelület nagysága (m ² /fő)
	A városrész-fejlesztéssel érintett lakosság száma (fő)
	Sportoló lakosság aránya (% , hetente min. két alkalommal)
	A Központi városrészben megrendezésre került sport-, kulturális, vagy civil események száma
HATÁS-INDIKÁTOROK	Népességszám növekedése (fő)
	Elvándorlási különbözet értékének csökkenése
	Üvegházhatású gáz kibocsátás csökkenése (kt/év CO ₂ egyenértéken)

III.3. Hálózatos fejlesztés: az önkormányzati intézményrendszer energetikai fejlesztése

Általános tapasztalat az önkormányzati gazdálkodás körében, hogy a személyi költségek mellett a dologi kiadások, és ezen belül is a közvetlenül intézményfenntartásra fordított működési költségek teszik ki az önkormányzatok kiadási oldali költségvetésének jelentős részét. Vecsés önkormányzati gazdálkodásának részletes vizsgálata a V14/28 I. kötetében egyértelműen megmutatta, hogy bár az önkormányzati reform következtében bekövetkező szerkezeti változások (elsősorban állam általi feladatátvételek) hatásai némiképp éreztetik hatásukat a kiadási oldalon, de forintálisan az önkormányzat még az állami feladatátvételeket követően is évről-évre jóval az inflációt meghaladó mértékben költ dologi kiadásokra. Vecsés esetében a **dologi kiadások** aránya az önkormányzat kiadási oldalának stabil 37-41%-a (2008-2012), amelyet az állami feladatátvétel 2013-ra 29%-ra csökkent. Ugyanakkor az látható, hogy a **stabil 37-41% részarány forintális értéke mégis szigorúan monoton nő**. Az önkormányzat a működése során **2012-ben a 2008-as érték 134%-át** fordította dologi kiadásokra, ami az inflációt jelentős mértékben meghaladó többletköltség jelentkezését jelenti. De a dologi kiadások összességében **2013-ban is a 2008-as érték 117%-át** tették ki.²³ A dologi kiadások legnagyobb részét egyértelműen a rezsicélú kiadások jelentik.

Az önkormányzati intézményrendszer rezsiköltségeinek leghatékonyabb módja a felhasználás csökkentése, ami csak az energetikai rendszerek korszerűsítésével, az energiafelhasználás hatékonyságának növelésével valósítható meg. Az energetikai korszerűsítés a **költségvetési gazdálkodás javítása** mellett a **környezeti fenntarthatóság** erősítését is támogatja, megfelelően ezzel a vecsési tervezési dokumentumok horizontális elveinek: a **Fenntarthatóság** és az **Élhető város** elveinek. A város a fenti hatásrendszer miatt átfogó programot kíván megvalósítani az önkormányzati intézmények energetikai fejlesztése érdekében.

Az energetikai fejlesztési program beavatkozási területei és fejlesztési funkciói térképen:



²³ V14/28 I. kötet 120.o.

A térképes ábrázolás jól megmutatja, hogy az intézményrendszer átfogó energetikai fejlesztése egy, valamennyi fejlesztési rovat keretében megvalósuló fejlesztést átfogó *általános elv* vagy elvárás. Vagyis a program nem egy, az akcióterületi fejlesztésektől független program, hanem egy olyan puzzle-fejlesztés, amely a fejlesztési időszak végére összeállva az intézményrendszer energetikai korszerűsítését eredményezi.

Az önkormányzati intézményrendszer energetikai fejlesztési programja **fejlesztéspolitikailag** kétféle fejlesztést tartalmaz:

- a) A korszerűsítésre valamelyik akcióterületi beavatkozás keretében kerül sor
- b) A korszerűsítésre önálló, egyedi fejlesztésként kerül sor

Az önkormányzati intézményrendszer energetikai fejlesztési programja **műszakilag** három típusú beavatkozást tartalmaz:

<i>Műszaki tartalom</i>	<i>Térképi színekód</i>
Energetikai fejlesztés és korszerűsítés	
Infrastrukturális fejlesztés, amely energetikai fejlesztést és hatékonyságnövelést is eredményez	
Teljes rekonstrukció és funkcióváltás, amely energetikai fejlesztést és hatékonyságnövelést is eredményez	

Az önkormányzati intézményrendszer energetikai fejlesztési csomagjának projektelemei:

Intézmény	Hrsz	Színkód
Önkormányzati Hivatal	2310/16	
Petőfi Iskola	1953/4., 1955/1.	
Andrássy Iskola	4798	
Falusi Iskola (Grassalkovich)	749	
Halmi Telepi Általános Iskola	3432	
Halmi Telepi Óvoda (Tündérbert)	3431	
Falusi Óvoda	403	
Mosolyország Óvoda (Kisfaludy u.)	2379	
Mosolyország Óvoda Tompa u.-i tagóvodája	1471	
Bálint Ágnes Óvoda	4663	
CSASE	1159	
Gondozási Központ	797/2	
Vecsési Egészségügyi Szolgálat	1528	
Háziorvosi rendelők	5151/2, 4918	
Gyermekorvosi Rendelő és védőnői szolgálat	2365	
Régi Művelődési Ház (Károly u. 1.)	2261	
Régi Felnőtt Könyvtár (Károly u. 2.)	1622, 1623	
Egykori Ifjúsági Könyvtár épülete	1735	
Fő u. 112. és a Hideghéti-ház	776, 777	
Cifra Csárda	446	
Vecsési Rendőrőrs	702/1, 702/2	
Semmelweis Bölcsőde	1626	
Bálint Ágnes Kulturális Központ	2314	
Oktatási Intézmények Központi Konyhája	35/2	

III.4. Akcióterületen kívüli egyedi fejlesztések

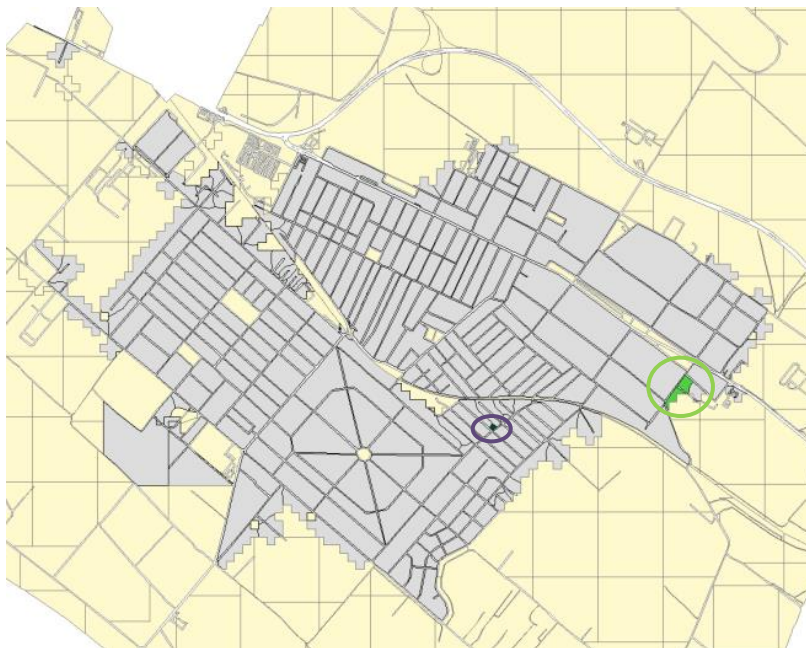
Az önkormányzat az akcióterületi fejlesztéseken túl meg kíván valósítani egyedi, pontszerű fejlesztéseket, az egyes fejlesztési források elérhetővé válásának ütemében és az egyes fejlesztési források elérhetővé válásának megfelelően.

	Beavatkozás helyszíne	Hrsz.	TFK Átfogó és Stratégiai céljaihoz való illeszkedés	
1	Halmi tér funkcióbővítő fejlesztése	3430/11	ÁC1.1.1.	Településközponti és városi alközpontok fejlesztése
2	LRI-telkek fejlesztése	4180/2-8, 15-21, 23, 4183/2,6,7	ÁC1.1.2.	Pontszerű beavatkozások városi területen
3	Körforgalom a Lincoln parknál (Lőrinci-Lincoln utcák kereszteződésében)	a 0148/42 és 0149 hrsz.-számú utak kereszteződésében	ÁC1.1.2.	Pontszerű beavatkozások városi területen
4	Lakótelepi lakások energetikai fejlesztése	2/36	ÁC1.1.2.	Pontszerű beavatkozások városi területen
5	Lakótelepi szabadidőpark kialakítása	2/36	ÁC1.2.1.	Zöldfelületi intenzitás növelése
6	Szabadidő park és gördeszka pálya kialakítása a Nagy Göci területén	5635/3	ÁC1.2.1. ÁC3.8.1.	Zöldfelületi intenzitás növelése / Humán infrastruktúra minőségi és kapacitásfejlesztése
7	Shell-kút mögötti területen P+R parkoló	072/36	ÁC1.2.2.	Zöld mobilitás: környezetbarát közlekedési formák fejlesztése
8	P+R parkolót elérő Dózsa György úti belterületi kerékpárút	tervlapok alapján	ÁC1.2.2.	Zöld mobilitás: környezetbarát közlekedési formák fejlesztése
9	Vecsés-Gyál külterületi kerékpárút és Kispatak-lakópark kerékpár és futóút	tervlapok alapján	ÁC1.2.2.	Zöld mobilitás: környezetbarát közlekedési formák fejlesztése
10	Tangazdaság-projekt	0218/36-45, 96	ÁC2.7.1.	Oktatási potenciál és oktatási együttműködések erősítése
11	Központi Konyha energetikai és infrastrukturális fejlesztése	35/2	ÁC3.8.1.	Humán infrastruktúra minőségi és kapacitásfejlesztése
12	Dózsa György úti Alapellátási Központ létrehozása MENTŐÁLLOMÁS	4918	ÁC3.8.1.	Humán infrastruktúra minőségi és kapacitásfejlesztése
13	Dózsa György úti Sportpálya fejlesztése	4019/2	ÁC3.8.1.	Humán infrastruktúra minőségi és kapacitásfejlesztése
14	Vecsési Andrassy Gyula Általános Iskola infrastrukturális fejlesztése	4798	ÁC3.8.1.	Humán infrastruktúra minőségi és kapacitásfejlesztése
15	Falusi Iskola (Grassalkovich) infrastrukturális bővítése	403	ÁC3.8.1.	Humán infrastruktúra minőségi és kapacitásfejlesztése
16	Bálint Ágnes Óvoda infrastrukturális fejlesztése (bontás és új épület)	4663	ÁC3.8.1.	Humán infrastruktúra minőségi és kapacitásfejlesztése
17	Lőrinci út Mentő-pont épülete	3913	ÁC3.8.1.	Humán infrastruktúra minőségi és kapacitásfejlesztése
18	Dózsa György úti zárt vízvezetési rendszer kialakítása		ÁC3.10.1.	Környezetvédelmi fejlesztések
19	Szennyvíz-átemelők korszerűsítése		ÁC3.10.1.	Környezetvédelmi fejlesztések
20	Hulladékszelektáló és -válogató udvar és/vagy Városgondnok Kft. áthelyezése /0220-as hrsz-csoport (Külső Gyáli út menti önkormányzati tulajdonú területek)/	0220-as hrsz-csoport (Külső Gyáli út menti önkormányzati tulajdonú területek)	ÁC3.10.1.	Környezetvédelmi fejlesztések

IV. Szegregátumok

A Központi Statisztikai Hivatal Népszámlálási Főosztályának hivatalos levele megerősítette, hogy a Településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 314/2012. (XI. 08) Kormányrendelet 10. mellékletének 1. pontjában meghatározott szegregációs mutatók és szegregátum-definíció értelmében²⁴ 'Vecsés településen sem a szegregációs mutató 30%-os, sem 35%-os határértéke mellett nem található szegregátum', vagy szegregációval veszélyeztetett terület.

A város területén a szegregációs mutatók értelmében 1 db hrsz-en mutatható ki 35% feletti érték (lila karikában) és a város Falu városrészében, a város keleti határán néhány hrsz-re kiterjedően 30-34% közötti érték (zöld karikában), de az érintett területeken élő népesség száma meg sem közelíti az 50 fős értéket, azaz szegregált területekről nem beszélhetünk.



²⁴ A szegregációs mutató (legfeljebb általános iskolai végzettséggel rendelkezők és rendszeres munkajövedelemmel nem rendelkezők aránya az aktív korúakon belül) értéke az érintett területen 35% feletti és a területen élő népesség száma eléri az 50 főt. Amennyiben a szegregációs mutató értéke az érintett területen 30-34% közötti és a területen élő népesség száma eléri az 50 főt, úgy szegregációval veszélyeztetett területről beszélhetünk.

V. Koherencia-vizsgálat

A stratégia kialakított cél- és prioritásrendszerével kapcsolatban elvárás, hogy a célrendszer elemei egyrészt egymáshoz illeszkedjenek, koherens, az átfogó célok megvalósítását szolgáló rendszert alkotva (belső koherencia), másrészt illeszkedjenek az egyes uniós és hazai direktívákhoz, szabályrendszerekhez, valamint a magasabb szintű tervezési dokumentumok célkitűzéseikhez (külső koherencia).

Amíg tehát a belső koherencia vizsgálatánál a stratégia saját célrendszerének különböző szintjeinek és egyes elemeinek összefüggései szempontjából vizsgáljuk a koherenciát, addig a külső koherencia-vizsgálat során a leginkább releváns uniós dokumentumok és a hazai tervezési dokumentumok célrendszerével való összhang szerint szükséges a stratégia célrendszerét vizsgálni.

Fontos egyben megjegyezni, hogy a külső koherencia-vizsgálat során használt referencia-stratégiák összetett, ágazatokon átívelő, komplex stratégiák, amelyeknek a gazdasági fejezet csak egy eleme. Jelen ágazati stratégia tekintetében azok összefüggésrendszerének csak egy része lehet értelmezhető és releváns.

A belső és a külső koherencia-vizsgálat során a következő jelkészletet használjuk:

- ✓ ✓ Szoros, közvetlen kapcsolat: nagymértékben hozzájárul a cél eléréséhez
- ✓ Van kapcsolódás, de nem közvetlen a kapcsolat: közepes mértékben, vagy csak közvetve járul hozzá a cél eléréséhez

V.1. Belső koherencia

1.1. Koherencia a V14/28 célrendszerével

Mivel az ITS átfogó céljai azonosak a V14/28-éival, sőt ezt az azonosságot a város a koherens tervezés alapjának tekinti és a két helyi tervezési dokumentum stratégiai célkitűzései között csak az időtáv tekintetében van különbség (megvalósítható-e az adott cél a meghatározott időtáv alatt), ez a vizsgálati szempont a jelen fejlesztési tervek tekintetében alapvető. (Lásd ehhez a II. fejezetet.)

1.2. Koherencia a középtávú tervezésen belül

A belső koherencia vizsgálata során a stratégia megvalósíthatósága és a belső ellentmondások kiszűrése érdekében vizsgálni szükséges az 'Átfogó célok' és a 'Stratégiai célok' összhangját, hogy tehát a stratégiai célok valóban az átfogó célok elérését szolgálják, azok az átfogó célok elérésének adekvát levezetési stratégiai szintre.

Stratégiai cél / Átfogó cél	Fejlett városi környezet és infrastruktúra	Fenntartható, növekedni képes gazdaság a helyi szereplők részvételével	Egészséges, környezetével harmóniában élő, javuló életminőségű társadalom	Szolgáltató, partnerként megjelenő, költséghatékony önkormányzat
Városi funkciók fejlesztése és erősítése	✓ ✓	✓	✓ ✓	✓
Zöld infrastrukturális fejlesztések	✓ ✓		✓ ✓	✓
Az Észak-nyugati gazdasági-ipari terület továbbfejlesztése	✓	✓ ✓	✓	✓ ✓
Helyi gazdasági szereplők vállalkozási feltételeinek javítása	✓	✓ ✓		✓ ✓

Közösségi funkciók és városi közösségi terek fejlesztése	✓ ✓		✓ ✓	✓ ✓
Közüntézményrendszer energetikai és infrastrukturális fejlesztése	✓		✓ ✓	✓ ✓
Kezdeményező szereppel bíró vállalkozó-gazdálkodó önkormányzat	✓	✓ ✓	✓	✓ ✓

Másrésről a belső ellentmondások kiszűrése érdekében szükséges az egyes stratégiai célok egymáshoz való viszonyrendszerének áttekintése, azok egymást támogató, de legalábbis nem gátló együttthatásuk bemutatása. Ebben a tekintetben a következő összefüggésrendszer mutatkozik:

Stratégiai cél / Átfogó cél	Városi funkciók fejlesztése és erősítése	Zöld infrastrukturális fejlesztések	Az Észak-nyugati gazdasági-ipari terület továbbfejlesztése	Helyi gazdasági szereplők vállalkozási feltételeinek javítása	Közösségi funkciók és városi közösségi terek fejlesztése	Közüntézményrendszer energetikai és infrastrukturális fejlesztése	Kezdeményező szereppel bíró vállalkozó-gazdálkodó önkormányzat
Városi funkciók fejlesztése és erősítése		✓ ✓	✓	✓ ✓	✓ ✓	✓	✓
Zöld infrastrukturális fejlesztések	✓ ✓			✓	✓ ✓	✓	✓ ✓
Az Észak-nyugati gazdasági-ipari terület továbbfejlesztése	✓			✓ ✓	✓		✓ ✓
Helyi gazdasági szereplők vállalkozási feltételeinek javítása	✓	✓	✓ ✓		✓		✓ ✓
Közösségi funkciók és városi közösségi terek fejlesztése	✓ ✓	✓ ✓				✓	✓ ✓
Közüntézményrendszer energetikai és infrastrukturális fejlesztése	✓	✓ ✓			✓		✓ ✓
Kezdeményező szereppel bíró vállalkozó-gazdálkodó önkormányzat	✓	✓	✓ ✓	✓ ✓	✓ ✓	✓ ✓	

1.3. A Stratégiai célok és a Helyzetelemzés koherenciája

A város hosszú távú jövőképét és középtávú stratégiai fejlesztési programját meghatározó adottságok és konfliktusok, lehetőségek és veszélyek részletes elemzésre kerültek a Településfejlesztési Koncepció I. kötetében.

A V14/28 I. kötetének részlete SWOT-elemzései és a problématerkép szöveges elemzése összefoglalják azokat a konfliktusokat, problémaköröket és feladatokat, amelyekre a tervezésnek (és első sorban a középtávú tervezésnek) koncentrálnia kell és amelyekre az ITS-nek válaszokat kell adnia.

Az ITS stratégiai célkitűzéseinek a helyzetértékelésben beazonosított problémák megoldásához való kapcsolódása és ezen kapcsolat szorossága ezen összefoglalás alapján készíthető el. Az alábbiakban az egyes Stratégiai célkitűzések helyzetelemzéshez való kapcsolódásait mutatjuk meg, szerepeltetve azokat az erősségeket, amelyekre támaszkodva reális a fejlesztés és bemutatva azokat a gyengeségeket és veszélyeket, amelyek a fejlesztési irányok szükségességét emelik ki. A 'lehetőségek' rovat értelemszerűen azt a lehetőségteret mutatja meg, amely az adott fejlesztési témák vonatkozásában mutatkozik.

Városi funkciók fejlesztése és erősítése (SC1)	
Erősségek	Gyengeségek
<p>Vecsés városszerkezetileg nem egyközpontú település. A Szent István tér környékén a közelmúlt fejlesztései következtében kialakult városközpont mellett az egyes lakóterületeken kisebb alközpontok találhatóak.</p>	
<p>A Szent István tér – Piac tér átfogó fejlesztése következtében már felismerhető városközponti funkciót kapott a terület.</p> <p>Az Önkormányzat elnyert pályázati forrással rendelkezik a szelektív hulladékgyűjtési rendszer kiépítéséhez.</p>	<p>Klasszikus városközpont szerkezeti hiánya.</p> <p>A mindennapi városközpont-használatot multiplifikáló funkciók ma még hiányosak, ahogy a lakosság használata is erősen célirányos.</p> <p>Csökkenő lakosság szám.</p> <p>Magas az ingázók/ingázások száma → A. a helyiek máshova járnak dolgozni; B. a letelepedő vállalkozások csak kis részben foglalkoztatnak helyieket, a megye (reptér felől nézve) távolabbi térségeiben olcsóbb a munkaerő → Egyfajta „helyettesítő ingázás” kialakulása.</p> <p>Különszintű közúti kereszteződések hiánya az Üllői út mellett a Telepi út – Dózsa György út között és a Kertekalja vasúti megálló mellett.</p> <p>A csapadékvíz-elvezetés problematikus: a szegényes élővíz-adottságok miatt nem áll rendelkezésre megfelelő befogadó.</p> <p>A nyílt csapadékvíz-elvezető árok karbantartása nem rendszeres és nem általános.</p>
Lehetőségek	Veszélyek
<p>Városi alközponti fejlesztések eredményeképpen a város további területei kerülnek funkcionális fejlesztésre az Andrássy telepen az Erzsébet tér környezetében és a Halmi telepen, a Halmi u. által közrefogott területen.</p> <p>A város ÉK-i felén kiépülő új gazdasági zóna és a Lanyi-terület revitalizációja multiplifikáló hatással bír a Falu és a Krakkó településrészek fejlődése tekintetében: felértékelik és megnyitják a területet, anélkül, hogy megváltoztatnák identitását.</p> <p>Akcióterületen kívüli egyedi fejlesztési területekként kezelve komplex (nem pusztán EU-s fejlesztési eszközökre épülő) fejlesztési program kerül kidolgozásra a város egyetlen lakótelepe (Felsőtelep É-i része), valamint a város déli részén és a Széchenyi u. É-i része mentén (a Business Park mellett) elhelyezkedő rendezetlen beépítésű területek rendezése érdekében.</p>	<p>A városi funkciósűrűsödés elmaradása esetén növekszik a város „falusias” jellege, amely a főváros elszívó hatásának kontextusában felerősíti a társadalom elöregedését.</p> <p>Városi közműhálózatot érintően: a szennyvízelvezetési rendszerre való fokozott rácsatlakozás nélkül tovább nő a talajterhelés és a már jelenleg is határértéken túl terhelte felszín alatti vizek tovább szennyeződnek.</p>

Zöld infrastrukturális fejlesztések (SC2)	
Erősségek	Gyengeségek
<p>A lakókerti zöldfelületek egy főre jutó magas aránya.</p> <p>Az elmúlt évtizedben kiépültek a Vecsést tehermentesítő, új szerkezeti utak (M0, elkerülő 4-es).</p>	<p>A város zöldfelületi rendszere mennyiségi hiányokkal küzd, és a rendszer az elmúlt évtizedben tovább gyengült.</p> <p>A település általános levegőtisztasági helyzete nem jó. → Vecsés a <i>Budapest és Környéke Légszennyezettségi Agglomeráció</i> területén helyezkedik el. → A Budapest és környéke agglomeráció integrált levegővédelmi intézkedési programja Vecsés térségét több ponton emeli ki (ipari kibocsátás, közlekedés, benzoltartalom) mint közepesen szennyezett települést.</p>
Lehetőségek	Veszélyek
<p>Az egyes település- és gazdaságfejlesztési beavatkozásokhoz kapcsolódó zöld infrastrukturális fejlesztés következtében a város elérheti a 17,5 m²/fő zöldfelület-arányt.</p>	<p>Konfliktus forrása lehet a repülőtér-használat egy negatív externális hatása, nevezetesen a légi utasforgalomhoz kapcsolódó (a Liszt Ferenc Repülőtér fizetős parkolójában való parkolást kiváltó) személygépjármű-parkoltatás lakóterületen, vagy vegyes funkciójú belterületen.</p>

Az Észak-nyugati gazdasági-ipari terület továbbfejlesztése (SC3) és Helyi gazdasági szereplők vállalkozási feltételeinek javítása (SC4)	
Erősségek	Gyengeségek
<p>Centrális geostratégiai pozíció: Országos jelentőségű KAPU-térség → „Gateway”-pozíció</p> <p>Kitüntetett fejlesztéspolitikai pozíció: a település térsége országos jelentőségű, fejlesztésre kijelölt gazdasági zóna.</p> <p>Az Airport pozíciója kompenzálhatatlan komparatív versenyelőnyt jelent.</p> <p>A város nyugati felén található gazdasági területek magas gazdasági teljesítménye.</p> <p>További jelentős, gazdasági célú használatra kijelölt tartalék területek.</p> <p>Jól definiálható, erős piaccal rendelkező húzóágazatok jelenléte.</p> <p>A logisztika rétegzettsége: a „city logisztika”, a regionális logisztika, a szolgáltató logisztika és a nemzetközi, akár interkontinentális transzfer egyidejű jelenléte.</p> <p>Az Iparkamarával közösen működtetett</p>	<p>A repülőtér mint adottságot leszámítva közlekedésszervezésileg nincs elsődleges és közvetlen közúti tranzitpozíciója, vasúti tranzithelyzete pedig fejlesztésre szorul.</p> <p>A gazdasági és ipari funkcióra kijelölt területeknek gyenge az infrastrukturális ellátottsága.</p> <p>A térség gazdasági KAPU-szerepe nem működik: a térség gazdasági teljesítménye EU-átlag alatti.</p> <p>Alacsony vállalkozási intenzitás (a magyar átlag alatti a Monori kistérségben).</p> <p>Kedvezőtlen (de a hazai helyzetnek megfelelő) a vállalkozás-szerkezet (mikrovállalkozások 94%-os súlya) és nagyon széles az olló a regisztrált és a működő vállalkozások között.</p> <p>Gyakori konfliktusok a lakó funkcióval is rendelkező vegyes besorolású területeken: a lakótelkeken indított gazdasági célú kis- és családi vállalkozások lakófunkcióval nehezen vagy nem összeegyeztethető tevékenységet végeznek,</p>

<p>Vállalkozásfejlesztési Iroda.</p> <p>A város külön Középtávú Gazdaságfejlesztési Stratégiával rendelkezik a 2014-2020 közötti támogatási ciklusra.</p>	<p>vagy a beépítési szabályokkal össze nem egyeztethető módon bővülnek.</p> <p>A helyi KKV-k számára elérhetetlenek a telephelyek a vállalászási zónákban.</p> <p>A település lakóterületeit erőteljesen érinti a logisztikai célú forgalomból származó közlekedési eredetű levegőszennyezési terhelés.</p>
<p>Lehetőségek</p>	<p>Veszélyek</p>
<p>Az ALACSKAI ÚT szilárd burkolatú úttá fejlesztéssel elkerülő útvonal épül ki a Budapesti vagy repülőtéri desztinációk és az M5 között, tehermentesítve ezzel Vecsésen a déli lakóövezeteket.</p> <p>Egy „DÉLI FEJLESZTÉSI ÖVEZET” kialakításának lehetősége: → A város ény-i részén jelenleg működő ipari terület déli irányba való bővítése → a fejlesztendő és funkciót nyerő Alacskai út mentén elhelyezkedő gazdasági célú területekig húzódoó lehetőség.</p> <p>A jelenleg is működő gazdasági motor-terület tovább fejlődik a XVIII. kerülettel és a Fővárossal való térségi együttműködés következtében [térségi jelentőségű beruházás] → „KELETI KAPU”-PROJEKT</p>	<p>A XVIII. kerületben fejlesztésre kijelölt új befektetési övezet konkurenciaterületté válik és a szinergia-hatások érvényesülése helyett letelepedni akaró vállalkozásokat szív el.</p> <p>Az energiaközművek és a csatornaközművek külterületi kiépítettségének hiánya a gazdasági funkciójú használatra kijelölt (kül)területeken önkormányzati beavatkozás/aktivitás hiányában paralizálja (de legalábbis jelentősen nehezíti és drágítja) az ipartelepítést és az ipari célú beruházásokat.</p> <p>„Fordulat nélkül Pest Megye a főváros logisztikai és energetikai kiszolgáló övezetévé válhat”.</p>

<p>Közösségi funkciók és városi közösségi terek fejlesztése (SC5)</p>	
<p>Erősségek</p>	<p>Gyengeségek</p>
<p>Az országos és térségi átlagot pozitív irányban meghaladó egyes jóléti és fogyasztási mutatók.</p> <p>A Szent István tér – Piac tér átfogó fejlesztése következtében már felismerhető városközponti funkciót kapott a terület.</p>	<p>Klasszikus városközpont szerkezeti hiánya.</p> <p>A mindennapi városközpont-használatot multiplifikáló funkciók ma még hiányosak, ahogy a lakosság használata is erősen célirányos.</p>
<p>Lehetőségek</p>	<p>Veszélyek</p>
<p>A sportcélú infrastruktúra további fejlesztése lehetővé teszi a lakossági szabadidősport további elterjedését és a versenysport továbbfejlődését.</p>	<p>A Főváros kínálati struktúrája által generált elszívó hatás.</p> <p>A városi funkciószűrűsödés elmaradása esetén növekszik a város „falusias” jellege, amely a főváros elszívó hatásának kontextusában felerősíti a társadalom elöregedését.</p>

Közüntézményrendszer energetikai és infrastrukturális fejlesztése (SC6)	
Erösségek	Gyengeségek
<p>Kiépült szociális és gyermekvédelmi alapellátási rendszer: magas ellátásbiztonság a szociális alapellátó rendszerben.</p> <p>A közüntézmények étkeztetésére kialakított központi egység.</p>	<p>Középiszkolai tanulólétszám csökkenése (a Főváros erőteljes elszívó hatása a területen).</p> <p>Az intézmények energetikai rendszerei és mutatói a legtöbb esetben elavultak/kedvezőtlenek.</p>
Lehetőségek	Veszélyek
<p>A közüntézmények átfogó energetikai fejlesztésével jelentős mértékű forrás takarítható meg és tovább növekszik az ellátás minősége. Megújuló energiaforrások felhasználása a közüntézmények energiaellátásában → Városgazdálkodási haszon: közüntézmények ellátása</p>	<p>A Főváros kínálati struktúrája által generált elszívó hatás következtében a humán infrastruktúra egyes szegmenseiben csökken az ellátás színvonala.</p>

Kezdeményező szereppel bíró vállalkozó-gazdálkodó önkormányzat (SC7)	
Erösségek	Gyengeségek
<p>Kitüntetett fejlesztéspolitikai pozíció: a település térsége országos jelentőségű, fejlesztésre kijelölt gazdasági zóna.</p> <p>A tájképvédelmi szempontból kiemelten kezelendő területek kezelhető nagysága.</p> <p>Magas helyi adóbevételek.</p> <p>A város nyugati felén található gazdasági területek magas gazdasági teljesítménye.</p> <p>Jól definiálható, erős piaccal rendelkező húzóágazatok jelenléte.</p> <p>A logisztika rétegzettsége: a „city logisztika”, a regionális logisztika, a szolgáltató logisztika és a nemzetközi, akár interkontinentális transzfer egyidejű jelenléte.</p> <p>Kiegyensúlyozott önkormányzati gazdálkodás.</p> <p>A közüntézmények étkeztetésére kialakított központi egység.</p> <p>Középtávú Gazdaságfejlesztési Stratégiával rendelkezik a 2014-2020 közötti támogatási ciklusra.</p>	<p>A város gazdasága lényegében egyetlen pillérré épül: a repülőtérre.</p> <p>A BATrT előírásainak megfelelően nagykiterjedésű erdőgazdálkodási térségek kerültek meghatározásra a település belterületének északi és déli határán kívül, amelyek fejlesztéseket gátló tényezővé válhatnak.</p> <p>Az Airport helyi adófizetése aránytalanul alacsony.</p> <p>A város IPA-bevételeinek 40%-át nem helyi vállalkozások adják: a városnak csak minimális ráhatása van a gazdaság fő „motorjára” → Kevés információ és csekély befolyásoló erő a legfőbb gazdasági szereplők vonatkozásában.</p> <p>Az új gazdasági-befektetési területek nagy részének tulajdonszerkezete problematikus.</p> <p>A gazdasági és ipari funkcióra kijelölt területeknek gyenge az infrastrukturális ellátottsága.</p> <p>Az intézmények energetikai rendszerei és mutatói a legtöbb esetben elavultak/kedvezőtlenek.</p>
Lehetőségek	Veszélyek
<p>A gazdasági KAPU-térség mint országos jelentőségű, fejlesztésre kijelölt gazdasági zóna átfogó fejlesztése során olyan, térségi jelentőségű fejlesztések valósulnak meg,</p>	<p>A város többszörös fejlesztéspolitikai pozicionáltságából fakadóan (agglomerációs térség, a Ferihegy-térség része, országos jelentőségű, fejlesztésre kijelölt gazdasági zóna)</p>

<p>amelyeket önmagában a város nem volna képes megvalósítani és amelyek tekintetében egyedül sem kompetenciája, sem elégséges forrása, sem megfelelő érdekérvényesítő ereje nem volna.</p> <p>A közintézmények átfogó energetikai fejlesztésével jelentős mértékű forrás takarítható meg és tovább növekszik az ellátás minősége.</p> <p>Az Önkormányzat üzleti nyilvántartásainak fejlesztésével, a befektetői kapcsolatháló fejlesztésével jelentős gazdasági erő mozgósítható → logisztikai, kereskedelmi és ipari területen további erősödés</p> <p>Megújuló energiaforrások felhasználása a közintézmények energiaellátásában → Városgazdálkodási haszon: közintézmények ellátása</p>	<p>sehol sem jelennek meg igazán a város fejlesztési érdekei, azok vagy nem képesek megfelelő erővel megmutatkozni, vagy felülírják őket az országos jelentőségű kontextusok.</p> <p>Az agglomerációs települések és a főváros viszonyában mutatkozó szerkezeti torzulások és nézőpontbeli érdekeltségbeli különbségek megnehezíthetik az összehangolt térség- és gazdaságfejlesztést, a szinergiahatások kiaknázását.</p> <p>A város gazdasági erejét adó „motor-elemekre” való ráhatás gyenge volta és a „motor-célcsoport” igényeinek, pontos szerkezetének nem kielégítő ismerete miatt nehezen (vagy egyáltalán nem) kalkulálhatóak és befolyásolhatóak a célcsoport bővítésre, maradásra, távozásra vonatkozó döntései.</p> <p>Az e-Útdíj adóalapot érintő hatásai miatt jelentős mértékben csökken a város IPA-ból származó adóbevétele.</p>
--	---

A Ferihegyi Gazdasági Övezet – kiemelt gazdaságfejlesztési térség részeként való fejlődés (Területi célkitűzés)	
Erősségek	Gyengeségek
<p>Centrális geostratégiai pozíció: → a budapesti agglomerációs zóna része → a Ferihegy-térség része</p> <p>Országos jelentőségű KAPU-térség: „Gateway”-pozíció</p> <p>Kitüntetett fejlesztéspolitikai pozíció: a település térsége országos jelentőségű, fejlesztésre kijelölt gazdasági zóna.</p>	<p>A település általános levegőtisztasági helyzete nem jó. → Vecsés a <i>Budapest és Környéke Légszennyezettségi Agglomeráció</i> területén helyezkedik el. → A Budapest és környéke agglomeráció integrált levegővédelmi intézkedési programja Vecsés térségét több ponton emeli ki (ipari kibocsátás, közlekedés, benzoltartalom) mint közepesen szennyezett települést.</p>
<p>Vecsés közlekedési rendszere – a Budapest Várostérséghez való tartozás és centrális földrajzi pozíciójának megfelelően, a helyenként kétségtelenül mutatkozó minőségi hiányok ellenére is – rendkívül differenciált és fejlett</p>	<p>Egyedi adottságú légi közlekedési kapcsolat</p> <p><i>A térségi közúti közlekedés területén sugaras szerkezetű közút-hálózat, hiányos harántoló kapcsolatok.</i></p> <p><i>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.</i></p> <p>Fejlett fő- és közúthálózati kapcsolatok</p> <p><i>A repülőtér (és Vecsés) fővárosi közúti összeköttetését elsődlegesen ellátó gyorsforgalmi út minőségi és kapacitásbeli korlátai érzékeny, gyakran kritikus helyzetet jelentenek.</i></p> <p><i>Az Üllői úti csomópont (vasúti keresztezés) forgalomtechnikai megoldása elégtelen. ↓</i></p> <p><i>Különszintű közúti kereszteződések hiánya az Üllői út mellett a Telepi út – Dózsa György út között és a Kertekalja vasúti megálló mellett.</i></p> <p><i>A 4602-es út vonalvezetése, forgalomtechnikai jellemzői miatt a háromféle forgalmi funkcióra alkalmatlan → a Gyal</i></p>

		felől érkező teherforgalom elterelése, „leszedése” szükséges.
	Közvetlen, vasúti fővonalai vasúthálózati kapcsolat	A 4602-es út Dózsa György út – Telepi úti szakaszán a MÁV ceglédi vonal szintbeni keresztezése kedvezőtlen, nem megfelelő kapacitású.
A 4. sz. főút (elkerülő út) megépült, gyorsforgalmi úttá fejleszhető paraméterekkel		<i>Mennyiségi, minőségi és integrációs hiányok a kötött pályás közlekedés területén.</i>
Lehetőségek		Veszélyek
<p>A Ferihegy-térség kiemelt gazdasági térségként való átfogó fejlesztése során átfogó térségi közlekedésfejlesztési projekt keretében kerül fejlesztésre a Budapest-Vecsés viszonylat közúti feltételrendszere, valamint a térségi kötött pályás közlekedési rendszerek.</p> <p>A LIFE-re vezető út korszerűsítése és fejlesztése akcióterületi projektként szerepel a főváros középtávú programjában</p> <p>A 2014-2020-as finanszírozási ciklusban Vecsés város integrált városfejlesztési csomagjának részeként sor kerül a belterületi közlekedési és úthálózat kritikus elemeinek átfogó fejlesztésére.</p> <p>A Komplex integrált szennyvízelvezetés elnevezésű projekt megvalósítása Budapesttel és a környező településekkel együtt.</p>		<p>A belterületi úthálózat fejlesztési finanszírozása nem jelenik meg támogatott területként a programozási dokumentumokban (VEKOP, IKOP).</p> <p>Az M4 fővárosi bevezetése a 4.sz. főút Vecsés belterületét elkerülő szakaszára és ezáltal a már jelenleg is rendkívül szűkös kapacitású gyorsforgalmi útra történő rácsatlakozással valósul meg.</p>

V.2. Külső koherencia

A külső koherencia vizsgálata során is szükséges a vonatkozó pontot képező dokumentumok kettéválasztása a következők szerint:

- EU-s dokumentum/stratégia/agenda
- kötelezettséget keletkeztető hazai stratégiai dokumentumok

2.1. Koherencia az EU 2020 célrendszerével

Jelen stratégia szempontjából az Európai Unió releváns stratégiai dokumentuma:

- EURÓPA 2020 – Az intelligens, fenntartható és inkluzív növekedés stratégiája

Az Európa 2020 három, egymást kölcsönösen megerősítő prioritást tart szem előtt:

- **Intelligens növekedés:** tudáson és innováción alapuló gazdaság kialakítása.
- **Fenntartható növekedés:** erőforrás-hatékonyabb, környezetbarátabb és versenyképesebb gazdaság.
- **Inkluzív növekedés:** magas foglalkoztatás, valamint szociális és területi kohézió jellemezte gazdaság kialakításának ösztönzése.

Jól látható, hogy valamennyi prioritás lényegében a gazdasági fejlődés, illetve a gazdaság fejlesztésének különböző szempontok szerinti kívánalmára épül, ami egyben meg is határozza az előttünk álló uniós fejlesztési ciklus gerinctematikáját és még inkább felhívja a figyelmet a komoly, részletes elemzésen alapuló gazdaságfejlesztési stratégiák szükségességére.

A fenti három prioritásra épülő jövőkép elérése érdekében az új európai fejlesztési alapdokumentum **11 tematikus célt határoz meg**, amelyek kijelölik egyben a fejlesztési források felhasználásának irányait is az előttünk álló, 2014-2020 közötti időszakban.

Vecsés város ITS-e a fenti célrendszerrel a következők szerint mutat koherenciát:

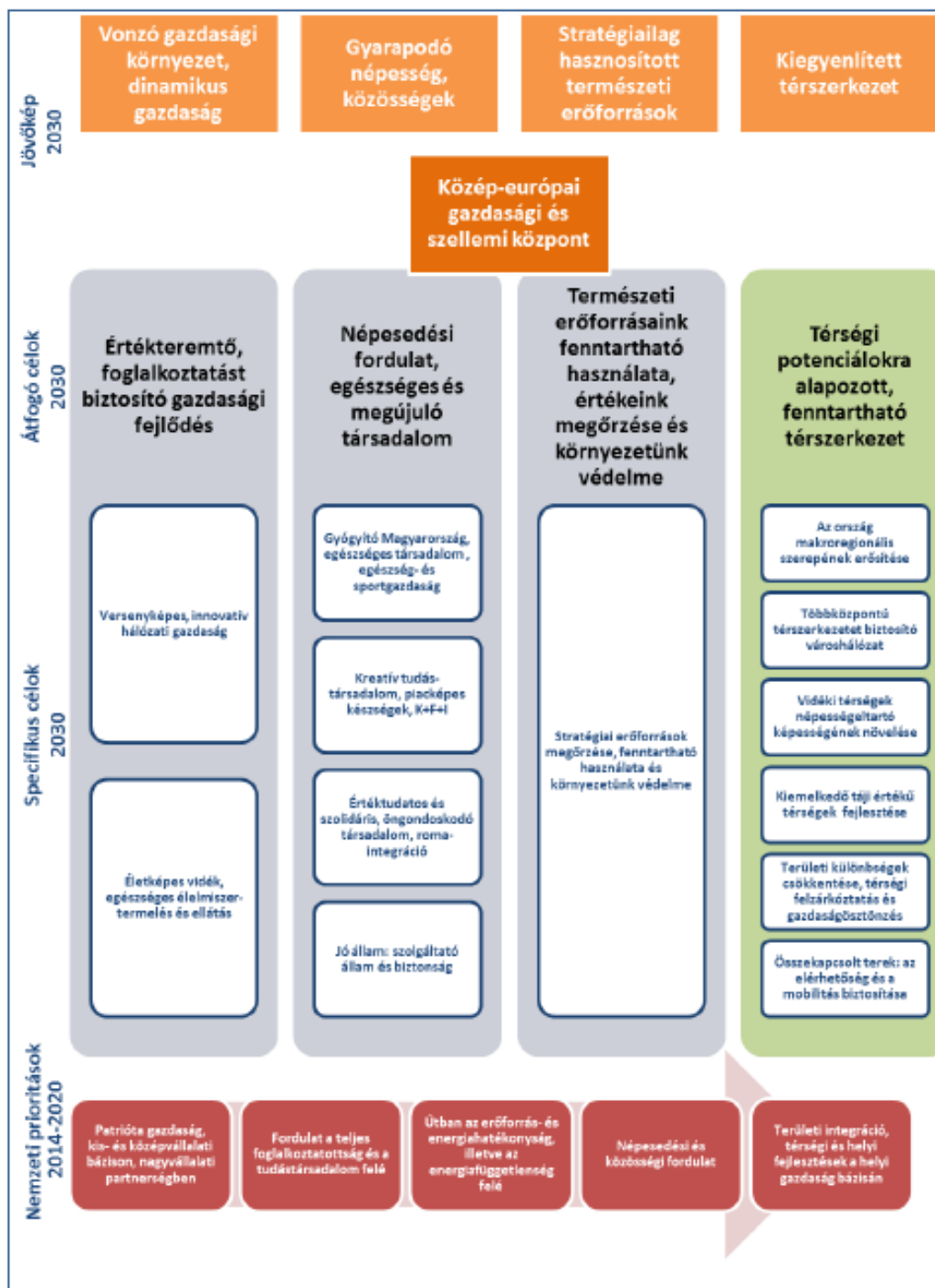
EURÓPA 2020 tizenegy tematikus célkitűzése	Vecsés város ITS-ének stratégiai célkitűzései
1. A kutatás, technológiai fejlesztés és innováció erősítése	○
2. Az információs és kommunikációs technológiákhoz való hozzáférés, a technológiák használatának és minőségének javítása	SC5; SC6
3. A kis- és középvállalkozások versenyképességének javítása	SC3; SC4; SC7
4. Az alacsony szén-dioxid-kibocsátású gazdaság felé történő elmozdulás támogatása minden ágazatban	SC2; SC5; SC6
5. Az éghajlatváltozáshoz való alkalmazkodás, a kockázatmegelőzés és -kezelés előmozdítása	○
6. A környezetvédelem és az erőforrás-felhasználás hatékonyságának előmozdítása;	SC2; SC5; SC6
7. A fenntartható közlekedés előmozdítása és kapacitáshiányok megszüntetése a főbb hálózati infrastruktúrákban;	SC1; SC2; Területi célkitűzés
8. A foglalkoztatás és a munkavállalói mobilitás ösztönzése;	SC3; SC4; Területi célkitűzés
9. A társadalmi befogadás előmozdítása és a szegénység elleni küzdelem;	SC5; SC7
10. Az oktatásba, a készségekbe és az egész életen át tartó tanulásba történő beruházás;	SC6
11. Az intézményi kapacitás javítása és hatékony közigazgatás	SC6; SC7

2.2. Koherencia a hazai fejlesztési alapküldetések célkitűzéseivel

A hazai tervezési keretdokumentumok – mint a vecsési tervezés számára kötelezettségeket teremtő dokumentumok – közül vizsgálni szükséges a következő dokumentumokkal való összhangot:

- NEMZETI FEJLESZTÉS 2030 – Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Konceptió [OFTK]
- Partnerségi Megállapodás (Nemzeti Stratégiai Referenciakeret [NSRK]) a 2014–2020-as fejlesztési időszakra

Az OFTK 7 ágazati és 6 területi célt határoz meg a stratégiai (vagy specifikus) célok szintjén, valamint – hasonlóan az NSRK-hoz – 5 Nemzeti prioritást jelöl ki, amelyek horizontális célrendszerként működnek a rendszer alapstruktúrájában.²⁵



²⁵ Az összefoglaló táblázat forrása: OFTK 95. o.

A vecsési ITS célrendszerének illeszkedése a hazai stratégiai tervezési dokumentumok cél- és prioritásrendszereibe:

	NEMZETI FEJLESZTÉS 2030 Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Kon koncepció célrendszere	Vecsés város ITS-ének cél- és prioritásrendszere	Partnerségi Megállapodás prioritásai a 2014–2020-as fejlesztési időszakra
7 Ágazati célkitűzések	Versenyképes, innovatív gazdaság	SC3; SC4; TC	A gazdasági szereplők versenyképességének javítása és nemzetközi szerepvállalásuk fokozása Foglalkoztatás növelése (az egyes szakpolitikák által, tekintettel a területi különbségekre) A gazdasági növekedést segítő helyi és térségi fejlesztések megvalósítása
	Gyógyító Magyarország, egészséges társadalom, egészség- és sportgazdaság	SC2; SC5	
	Életképes vidék, egészséges élelmiszertermelés és -ellátás	SC4	
	Kreatív tudásalapú társadalom, piacképes készségek, K+F+I	SC3; SC4; TC	A gazdasági szereplők versenyképességének javítása és nemzetközi szerepvállalásuk fokozása
	Értéktudatos és szolidáris, öngondoskodó társadalom	SC5	A társadalmi felzárkózási és népesedési kihívások kezelése, valamint a Jó Állam
	Jó állam: szolgáltató állam és biztonság	SC1; SC7	
	Stratégiai erőforrások megőrzése, fenntartható használata, és környezetünk védelme	SC2; SC6	Az energia- és erőforrás-hatékonyság növelése
Területi célok			
	6. Összekapcsolt terek: az elérhetőség és a mobilitás biztosítása	SC3; TC	A gazdasági növekedést segítő helyi és térségi fejlesztések megvalósítása
5 Nemzeti prioritás	Patrióta gazdaság, kis- és középvállalati bázison, nagyvállalati partnerségben	SC3; SC4	
	Fordulat a teljes foglalkoztatottság és a tudásalapú társadalom felé	SC4; SC6;	
	Útban az erőforrás- és energiahatékonyság, illetve az energiafüggetlenség felé	SC2; SC6	
	Népesedési és közösségi fordulat	SC1; SC5	
	Területi integráció, térségi és helyi fejlesztések a helyi gazdaság bázisán	SC1; SC3; SC4; TC	

(TC = az ITS területi célkitűzése)

VI. A megvalósítás kockázatai

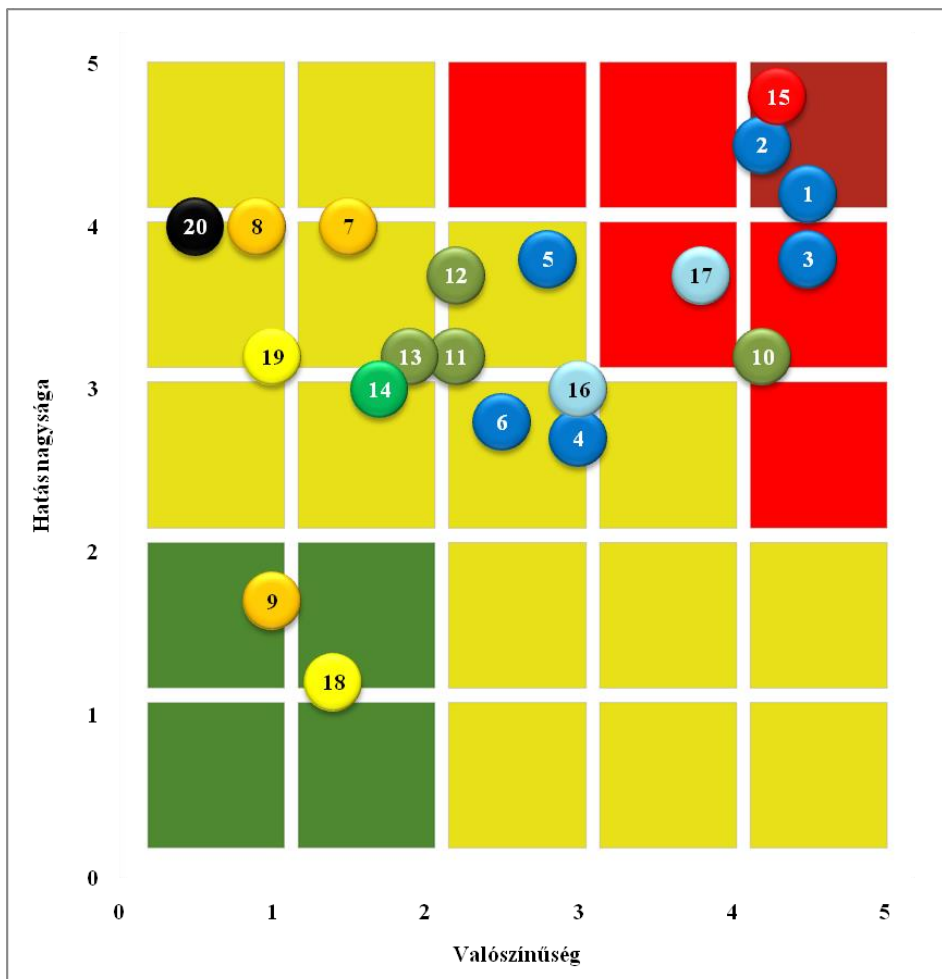
A kockázatok áttekintése és értékelése során tematikus blokkokra bontottuk az egyes kockázatokot és ezáltal kockázatcsoportokat képeztünk. A kockázatok értéket *valószínűség* és *bekövetkezés esetén a projektre gyakorolt hatás* paraméterek mentén adjuk meg. Az értékek mindkét paraméter esetében 0-tól 5-ig terjednek: a 0-tól való távolodás mértékében növekszik a bekövetkezés valószínűsége és az esemény projektre gyakorolt hatása.

Kockázat leírása	Valószínűség	Hatás	Kockázatkezelési stratégia és intézkedés
Finanszírozási kockázatok			
Támogatási források szűkössége a KMR régióban.	4,5	4,2	Megfelelően előkészített projektek aktív becsatornázása az előzetes, „projektgyűjtési” szakaszban. Stratégiaiilag és közgazdaságilag megalapozott, megfelelő számításokat és finanszírozási opciókat tartalmazó tervek
Tematikus fókusz erőssége következtében hiányzó fejlesztési tengelyek/lehetőségek.	4,2	4,5	Alternatív finanszírozási források bevonása lehetőségének feltárása. Komplex és szükségletalapú projektervezés, amely az egymásra épülő elemeket nem tematikus alapon, hanem az elérendő fejlesztési cél koherenciája alapján „gyűjti” össze.
Alacsony támogatási intenzitás a KMR régióban.	4,5	3,8	Alternatív finanszírozási források bevonása lehetőségének feltárása. Magántőke bevonásának ösztönzése. Önerő biztosításának előzetes tervezése.
Megvalósítási többletköltségek a tervezés hiányosságai vagy a tervezés és a megvalósítás közötti időmúlás miatt.	3,0	2,7	Részletes, opciókat és scenáriókat is mérlegelő projektervezés. Tartalék beépítése a projektköltségvetésbe. Alternatív forráscsökkentési technikák feltárása és áttekintése.
Magánforrások bevonása elmarad az elvárt mértéktől.	2,8	3,8	Befektetés-ösztönzési aktivitás növelése, a városmarketing aktivitás erősítése. Városfejlesztési Alap létrehozása.
Fenntartási többletköltségek jelentkeznek és/vagy elmaradnak az elvárt bevételek.	2,5	2,8	Megfelelő intézményvezetői kiválasztás és/vagy képzés. Projektek cash flow-elemzésének előzetes elkészítése, az eredmények folyamatos monitorozása és az aktuális eredmények alapján a CF fejlesztése/módosítása.
Jogi kockázatok			
Tulajdonjogi problémák a fejlesztési területek vonatkozásában.	1,5	4,0	A kockázati esemény megelőzése szükséges: megfelelő információáramlás biztosítása és a szükséges egyeztetések lefolytatása már a projektfejlesztési időszak elején.
Jogsabályi korlátok a megvalósítással szemben.	0,9	4,0	A kockázati esemény megelőzése szükséges: megfelelő információáramlás biztosítása és a szükséges egyeztetések lefolytatása már a projektfejlesztési időszak elején. Településrendezési eszközök alkalmazása.
Szabályozási tervek elkészítésének és	1,0	1,7	Munkáltatói jellegű beavatkozás és folyamatos

elfogadásának elhúzódása.			információáramlás a projekttervezési és a főépítési részleg között.
Megvalósítási kockázatok			
Adminisztráció lassúsága: támogatási döntések elhúzódása, Támogatási Szerződések megkötésének körülményessége.	4,2	3,2	Adminisztratív-politikai érdekérvényesítés. Késedelmi idők beépítése az ütemtervekbe.
Közbeszerzési eljárások elhúzódása miatt bekövetkező időbeli csúszások a megvalósítás során.	2,2	3,2	Megfelelően előkészített dokumentációk és pótidők beépítése az ütemtervekbe.
Kivitelezői oldalon jelentkező hibák miatt bekövetkező időbeli csúszások a megvalósítás során.	2,2	3,7	Jól előkészített közbeszerzési folyamatok: a kiválasztás szempontrendszerének részletes meghatározása. A megbízó számára jogosultságokat és kárenyhítési mozgásteret keletkeztető szerződési gyakorlat.
Hatósági engedélyek megszerzésének elhúzódása miatt bekövetkező időbeli csúszások a megvalósítás során.	1,9	3,2	A kockázati esemény megelőzése szükséges: az eljárások időben való megkezdése és a megfelelő időszükséglet beépítése a projekt ütemtervébe.
Műszaki kockázatok			
A tervezett műszaki megoldások alkalmazhatatlansága miatt megráglul vagy elmarad a fejlesztés.	1,7	3,0	Magas szintű projekt-előkészítés: professzionális előzetes helyzetfelmérés és – értékelés, műszaki opciók beépítése a műszaki tervekbe és szcenáriók a pénzügyi tervekbe.
Együttműködési kockázatok			
A térségi szereplők együttműködésének hiánya vagy elégtelen volta miatt elmaradnak nagyobb, térségi jelentőségű fejlesztések.	4,3	4,8	Megelőzése: megfelelő egyeztetési fórum létrehozása és folyamatos kapcsolattartás az érintettekkel (kapcsolathálóknban való mozgás) Mérséklése: win-win jellegű szituáció elérésére törekvő egyeztetés a prioritással rendelkező projektek vonatkozásában.
Gazdasági kockázatok			
Gazdasági depresszió következtében mutatózó alacsony fejlesztési aktivitás következtében elmaradnak magánberuházások.	3,0	3,0	A kockázat jelentkezése nagyrészt kívül áll az érintettek hatókörén. Mérséklésére a befektetés-ösztönzési eszközök kedvezményalapú és hosszú távú érdekeltséget teremtő elemei alkalmasak.
A befektetés-ösztönzési aktivitás alacsony hatékonysága miatt nem teljesülnek a projektekkel szemben támasztott gazdasági elvárások.	3,8	3,7	Befektetés-ösztönzési egység létrehozása és a kapcsolatháló fejlesztése.
Társadalmi kockázatok			
Lakossági konfliktusok a megvalósítás során tapasztalható kellemetlenségek (zaj, por, útlezárások, stb.) miatt	1,4	1,2	Folyamatos lakossági kommunikáció és a lakosság bevonása a tervezésbe.
Társadalmi érdektelenség a fejlesztésekkel és azok eredményével kapcsolatban	1,0	3,2	Folyamatos lakossági kommunikáció és a lakosság bevonása már az ötletgenerálási szakaszban. Igényalapú tervezés.
Környezeti kockázatok			
A fenntarthatóság horizontális elve mentén tervezett program valamely eleme(i) kontraproduktív(ak) és negatív környezeti hatást gyakorolnak	0,5	4,0	A tervezés és a kivitelezés során a környezeti szempontok következetes érvényesülésének folyamatos ellenőrzése és ennek a szerződési gyakorlatban való biztosítása.

A kockázati portfólió könnyebb áttekintése érdekében azt Hőterképen is megjelenítjük. A Hőterkép felületei: zöld – alacsony kockázat / sárga – közepes kockázat / piros: magas kockázat vagy kulcskockázat / bordó – kritikus szintű kockázat.

A kockázati portfólió ábrázolása Hőterképen



ID	Kockázat	V	H
1	Támogatási források szükségessége a KMR régióban	4,5	4,2
2	Tematikus fókusz erőssége következtében hiányzó fejlesztési tengelyek/lehetőségek	4,2	4,5
3	Alacsony támogatási intenzitás a KMR régióban	4,5	3,8
4	Megvalósítási többletköltségek a tervezés hiányosságai vagy a tervezés és a megvalósítás közötti időmúlás miatt	3,0	2,7
5	Magánforrások bevonása elmarad az elvárt mértéktől	2,8	3,8
6	Fenntartási többletköltségek jelentkeznek és/vagy elmaradnak az elvárt bevételek	2,5	2,8
7	Tulajdonjogi problémák a fejlesztési területek vonatkozásában	1,5	4,0
8	Jogszabályi korlátok a megvalósítással szemben	0,9	4,0
9	Szabályozási tervek elkészítésének és elfogadásának elhúzódása	1,0	1,7
10	Adminisztráció lassúsága: támogatási döntések elhúzódása, TSz-ek megkötésének körülményessége	4,2	3,2
11	Közbeszerzési eljárások elhúzódása miatt bekövetkező időbeli csúszások a megvalósítás során	2,2	3,2
12	Kivitelezői oldalon jelentkező hibák miatt bekövetkező időbeli csúszások a megvalósítás során	2,2	3,7
13	Hatósági engedélyek megszerzésének elhúzódása miatt bekövetkező időbeli csúszások a megvalósítás során	1,9	3,2
14	A tervezett műszaki megoldások alkalmazhatatlansága miatt megdrágul vagy elmarad a fejlesztés	1,7	3,0

15	A térségi szereplők együttműködésének hiánya vagy elégtelen volta miatt elmaradnak nagyobb, térségi jelentőségű fejlesztések	4,3	4,8
16	Gazdasági depresszió következtében mutatkozó alacsony fejlesztési aktivitás következtében elmaradnak magánberuházások	3,0	3,0
17	A befektetés-ösztönzési aktivitás alacsony hatékonysága miatt nem teljesülnek a projektekkel szemben támasztott gazdasági elvárások	3,8	3,7
18	Lakossági konfliktusok a megvalósítás során tapasztalható kellemetlenségek (zaj, por, útlezárások, stb.) miatt	1,4	1,2
19	Társadalmi érdektelenség a fejlesztésekkel és azok eredményével kapcsolatban	1,0	3,2
20	A fenntarthatóság horizontális elve mentén tervezett program valamely eleme(i) kontraproduktív(ak) és negatív környezeti hatást gyakorolnak	0,5	4,0

VII. A megvalósítás intézményrendszere és nyomon követése

VII.1. A célok elérését szolgáló fejlesztési és nem beruházási jellegű önkormányzati tevékenységek

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. Az egyes stratégiai célkitűzések (és kiemelten az SC7: *Kezdeményező szereppel bíró vállalkozó-gazdálkodó önkormányzat* stratégiai célkitűzés) elérése érdekében az önkormányzat a következő fejlesztési és nem beruházási jellegű tevékenységcsomagokat kívánja megvalósítani:

❖ **Kapcsolathálók fejlesztése**

❖ **Adminisztrációs támogató rendszerek fejlesztése**

- *Adatbázisok fejlesztése*
- *Gazdaságfejlesztési Alap létrehozása*
- *Befektetés-ösztönzéssel, a gazdasági kapcsolatok kialakításával foglalkozó, a vállalkozások letelepedését, az önkormányzat és a vállalkozások közötti kapcsolattartást és információáramlást támogató szervezeti háttér létrehozása*
- *Integrált Ügyfélszolgálati és Intézményhálózati Rendszer*

❖ Jogsabályi környezet átalakítása

- *Az Agglomerációs tv. felülvizsgálata*
- *Adópolitika alakítása*
- *Városi cégek portfóliójának fejlesztése*
- *Beszerezési rendszerek felülvizsgálata és szükség szerinti alakítása*

❖ 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 javaslatlétel, stb.)



❖ Adminisztrációs támogató rendszerek fejlesztése

⇒ Adatbázisok fejlesztése

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 érzéketlenül 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.*

⇒ Gazdaságfejlesztési Alap létrehozása

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 amellel, 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 Befektetés-ösztönzési Iroda működtetésének, a Vállalkozásfejlesztési Iroda támogatásának költségei, a helyi gazdaságfejlesztési akciókra, városmarketing-tevékenységekre, stratégiai tervezésre és a gazdasági célú fejlesztésekre fordítandó források, sőt 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.

⇒ Befektetés-ösztönzési Iroda létrehozása

Kitüntetett fontosságú cél, hogy létrejöjjenek **az önkormányzat és a piaci szektor** között ennek az ösztönző, tárgyaló, kapcsolattartó funkciónak 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 **Befektetés-ösztönzési 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

⇒ 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.

❖ **Jogszabályi környezet átalakítása**

⇒ **Az Agglomerációs tv. felülvizsgálata**

A BATrT előírásainak megfelelően az elmúlt években nagy kiterjedésű erdőgazdálkodási térségek kerültek meghatározásra a település belterületének északi és déli határán kívül, amelyek fejlesztéseket gátló tényezővé válhatnak. Az ITS elkészítését és ezzel összhangban a *településrendezési tervek* felülvizsgálatát követően a fejlesztések megvalósíthatósága és a magánberuházások ösztönzése, elősegítése érdekében stratégiaileg indokolt a *terület-felhasználás elveinek* áttekintése és különösképpen az Agglomerációs tv. előírásainak felülvizsgálatára irányuló munka kezdeményezése.

⇒ **Adópolitika alakítása**

A városgazdálkodást érintő, nem beruházási célú fejlesztések tekintetében a legfontosabb tényező az önkormányzati finanszírozás makro-rendszereinek és a helyi IPA volumenének változása, valamint **a befolyó adó volumenének a jogszabályi környezet módosulása (elsősorban E-útdíj) következtében várható további pályája**. A város Középtávú gazdaságfejlesztési Stratégiája és a V14/28 I. kötete részletes elemzéseket tartalmaz arról az adóbevételi pályáról, amely szerint a 2011-es és a 2013-as év adóbevételi különbözete meghaladja a 260 millió Ft-ot. És bár a 2014-es év ezt a különbözetet 110 millió Ft- körüli értékre mérsékelte, a pénzügyi pálya stabilitása érdekében szükséges a helyi adók rendszerének áttekintése és esetleges újragondolása.

Emellett az is 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 2015-2020 közötti átalakításának szükségét. A rendszer átalakításának fő pilléréként szükséges lehet a **telekadó bevezetése**, azon adópolitikai elvek érvényesítése mellett, hogy az átalakítás **a helyi kkv-k és a már építményadót fizető belterületi vállalkozások adóterheit ne növelje tovább**, valamint lépjen életbe egy olyan **kompensációs mechanizmus**, amely honorálja a helyi infrastruktúra fejlesztéséhez való hozzájárulásokat.

⇒ **Városi cégek portfóliójának fejlesztése**

A jogszabályi környezet változásai nem hagyják érintetlenül a városgazdálkodási, városgondnoki feladatokat ellátó részrendszereket sem. A 2013. január elsején hatályba lépett 2012. évi CLXXXV. tv. (Hulladéktörvény) hatályba lépése és a 104/2013 (IV.5.) Korm. rendelet a hulladéklerakási járulék megfizetésének részletes szabályairól, valamint a rezsicsökkentésre irányuló rendelkezések nemcsak **piacot nyitottak** a városgazdálkodási tevékenységet folytató cégeknek, de **új típusú (részben piaci) kihívások** elé is állították őket, amely kihívások egyik legérzékenyebb eleme a rezsicsökkentés és a hulladéklerakási járulék bevezetése következtében jelentkező finanszírozási hiány. Ez a hiány áll szemben a közszolgáltatók számára megnyíló új piacok lehetőségével. Ennek az összetett – részben EU-orientált, részben költségvetési, részben pedig piaci típusú – kihívásrendszernek a kontextusában **szükséges újragondolni a városi cégek portfóliójának átalakítását, fejlesztését**. Vecsés esetében a következő területeken mutatkoznak lehetőségek és szükségletek:

- a) A **Befektetés-ösztönzési Iroda létrehozása** megtörténhet a jelenlegi *Városközpont-fejlesztő Projekt Nonprofit Kft.* alapján, annak fejlesztésével, tevékenységi körének és szervezeti struktúrájának átalakításával.
- b) 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 **„kertészeti divízió”**. Ezek kialakítása a Városgondnok Kft. bevételi oldalának erősítésén keresztül csökkenti egyben az önkormányzati költségvetés kiadási oldalát is.

⇒ **Beszerezési rendszerek felülvizsgálata és szükség szerinti alakítása**

A város költségvetését erősítő gazdálkodási hatás érhető el **az önkormányzati tulajdonban lévő ingatlanokon jelentkező építési és karbantartási munkák beszerzési protokolljának átalakításával**, és az önkormányzati tulajdonú cég kapacitásainak ezen a területen történő jobb kihasználásával.

VII.2. A megvalósítás szervezeti keretei

Az ITS végrehajtásának szervezeti keretei a következő szervezeti egységek jelentik:

Városközpont-fejlesztő Projekt Nonprofit Kft.

feladatkör:

- pályázatok technikai előkészítése
- forrásleghiívások dokumentálása, projektmenedzsment
- monitoring-rendszer működtetése
- koordinációs feladatok a Polgármesteri Hivatal szervezeti egységeivel
- koordinációs feladatok a térségi szakmapolitikai együttműködések során

Főépítési Iroda

feladatkör:

- településrendezési eszköztár aktualizálása, a fejlesztési célokkal való harmonizáció
- szabályozási tervek készítése, felülvizsgálata
- monitoring-adatok egy részének biztosítása, előállítása

VII.3. Településközi koordináció mechanizmusai

Az ITS rendszerét megalapozó helyzetelemzések és maga az ITS rendszere is világosan megmutatja, hogy Vecsés mint a Ferihegyi Kiemelt Gazdaságfejlesztési Térség kisvárosa és a Budapesti agglomerációs övezet települése céljai jelentős részét nem tudja önállóan, egyedül elérni. Ezt sem a fejlesztések forrásigénye, sem pedig az adminisztratív adottságok nem teszi lehetővé. Éppen ezért is tekinti a város a településfejlesztés egyik nem beruházási jellegű **beavatkozási eszközének** a kapcsolatháló fejlesztését és a folyamatos kapcsolattartást. (Lásd: VII.1.)

❖ Pest Megye önkormányzatával és a kistérségi települések önkormányzataival való kapcsolattartás

A 2014-től életbe lépő új fejlesztési keretrendszer a megyéket sajátos, a korábbiaknál jelentősebb fejlesztéspolitikai szerepkörrel ruházta fel. Ezzel párhuzamosan megszűntek a Regionális Fejlesztési Tanácsok és az Agglomerációs Fejlesztési tanács is.

A konzultációs szervezetrendszer átalakulása következtében a 2014-2020 időszakban a szakmai és politikai kapcsolattartás centrumává egyértelműen a megyei önkormányzat vált. A megyei önkormányzat felé a politikai kapcsolattartás a polgármester és hivatala végzi, a szakmai jellegű (tervezői) munkakapcsolat ellátásáért a Városközpont-fejlesztő Projekt Nonprofit Kft. felelős.

Az Agglomerációs Fejlesztési Tanács megszűnésével a kistérség településeivel fenntartott munkakapcsolat sokkal informálisabbá vált, a szakmai kapcsolattartás legfontosabb csatornája a települési főépítések közötti munkakapcsolat.

❖ A Fővárossal való kapcsolattartás

Az Agglomerációs Fejlesztési Tanács és munkaszervezete megszűnése talán a Fővárossal való kapcsolattartás tekintetében ad leginkább feladatot.

A térség önkormányzatai által is működtetett **airLED-projekt** szakmai félig civil fóruma mellett ma nincs hivatalos szervezete a szervezett, folyamatos térségi tervezésnek. Vecsés ezért kezdeményezni kívánja egy, az állam, a főváros, a megye, az agglomerációs települések vezetőit és az Budapest Airport képviselőit magába foglaló **Ferihegy-térségi Fejlesztési Tanács** létrehozását. A projektek jelentős részének esetében nem lehetséges a fejlesztések egyedi, önálló projektgazda-szerepben történő megvalósítása.

ÁC1 Fejlett városi környezet és infrastruktúra

1. Stratégiai cél: Épített környezet fejlesztése az egyedi városarculat értékkelvű 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. Ponszerű 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, áruflowmot 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 energiahatékonytági 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. Kapcsolatháló fejlesztése	
	Kezdeményező térségfejlesztési szerepek
	Adatbázisok fejlesztése
2. Integrált Ügyfélszolgálati és Intézményhálózati Rendszer	