

VECSÉS ITS

VECSÉS VÁROS

INTEGRÁLT TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI STRATÉGIÁJA

2021-2027



FELÜLVIZSGÁLT

(ver. 2.0)

Vecsés Város Önkormányzat Képviselő-testülete

határozatával jóváhagyva

Felülvizsgálat időpontja: 2022. április

VECSÉS VÁROS
INTEGRÁLT TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI STRATÉGIÁJA
2021-2027
(verzió: 2.0)



Készítette:

Pro Balance Fejlesztési és Gazdasági Tanácsadó Kft.



Tartalom

Bevezetés	5
Vezető összefoglaló	8
I. Kapcsolódás a város Hosszútávú Településfejlesztési Koncepciójához	19
I.1. Összefoglaló helyzetelemzés	19
I.2. Településrészek lehatárolása: fejlesztéspolitikai városrészek	38
I.3. A város jövőképe és hosszútávú célrendszere	39
II. Középtávú célok rendszere	43
II.1. Stratégiai fejlesztési célok	43
1.1. Az Átfogó célok (TEMATIKUS CÉLOK) rendszere	
1.2. A Stratégiai célok rendszere (TEMATIKUS RÉSZCÉLOK) és a Területi célkitűzés	
1.3. Horizontális célok	
1.4. Az ITS 2.0 (2021-2027) teljes fejlesztési célrendszere	
II.2. A tematikus és területi célok közötti összefüggések	50
III. Fejlesztési programok és beavatkozások	53
III.1. Akcióterületek kijelölése	53
III.2. Fejlesztési portfólió 2021-2027	57
2.1. Priorizálást tartalmazó elsődleges fejlesztési projektek (ERFA-projektek)	
2.2. További, priorizálás nélküli elsődleges fejlesztési projektek (ERFA-projektek)	
2.3. ESZA-finanszírozású elsődleges fejlesztési projektek, beavatkozások	
2.4. Csatlakozó projektelemek 1: Önkormányzat forrásból finanszírozott projektek	
2.5. Csatlakozó projektelemek 2: Állami finanszírozású projektek	
2.6. Csatlakozó projektelemek 3.: Magántőke bevonásával megvalósuló projektek	
III.3. A 2021-2027 közötti fejlesztési portfólió elemeinek bemutatása	67
3.1. Stratégiai célkitűzéseket támogató egyedi beavatkozások	
3.2. Stratégiai célkitűzéseket támogató nagyobb városi területekre kiterjedő beavatkozások	
3.2.1. Akcióterület egy részét vagy egészét érintő fejlesztések	
3.2.2. A város egészére vagy több pontjára kiterjedő, ún. Projektcsomagok	
3.2.3. Stratégiai célkitűzéseket támogató átfogó szervezeti rendszerként működő stratégiai rendszerek (hálózatos, vonalas fejlesztések)	
3.3. Városterületi szintű beavatkozási területek	
3.3.1. Stratégiai célkitűzésekkel rendelkező térségi bevonással megvalósítható egyedi projektek	
3.3.2. Átfogó stratégiai megalapozottságú térségi keretrendszerek	
3.4. Stratégia együttműködési menetrendek	
3.4.1. Zöld átállás menetrend: a ZÖLD ÁTÁLLÁS '21 PROGRAM	
3.4.2. Digitális Átállás Menetrend	
IV. Szegregátumok	98
V. Koherencia-vizsgálat	99
V.1. Belső koherencia	99

1.1.	Koherencia a V14/28 célrendszerével	
1.2.	Koherencia a középtávú tervezésen belül	
1.3.	A Stratégiai célok és a Helyzetelemzés koherenciája	
V.2.	Külső koherencia	106
2.1.	Koherencia az EU 2020 célrendszerével	
2.2.	Pest Megyei Területfejlesztési Konceptió (2014-2030) és Pest Megyei Területfejlesztési Program (2021-2027)	
2.3.	Monori Kistérség területfejlesztési koncepciója	
2.4.	A Terület és Településfejlesztési Operatív Program Plusz (TOP PLUSZ) prioritási tengelyeivel való koherencia	
VI.	Kockázatértékelés	113
VII.	A megvalósítás intézményrendszere és a nyomonkövetés rendszere	116
VII.1.	A célok elérését szolgáló fejlesztési és nem beruházási jellegű önkormányzati tevékenységek	116
VII.2.	A megvalósítás szervezeti keretei	120
VII.3.	Településközi koordináció mechanizmusai	121
VII.4.	Fenntartható üzemeltetés	122

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 (KGS)**, a **Településfejlesztési Koncepció (TFK)** és a 2021. nyarán, a településfejlesztési eszköztárak módosulását és bővülését eredményező *Az épített környezet alakításáról és védelméről* szóló 1997. évi *LXXVIII. törvény* módosítása, illetve annak végrehajtási rendeleteként a *településtervek tartalmáról, elkészítésének és elfogadásának rendjéről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről* szóló 419/2021. (VII.15.) Korm.rendelet, továbbá az uniós források elosztását koordináló Pénzügyminisztérium Regionális Fejlesztési Programok Irányító Hatósága által önálló módszertan alapján elkészíteni kért és 2022. márciusára elkészített **Fenntartható Városfejlesztési Stratégia (FVS)** eredményeire épít és azok középtávú fejlesztéspolitikai összefoglalása.

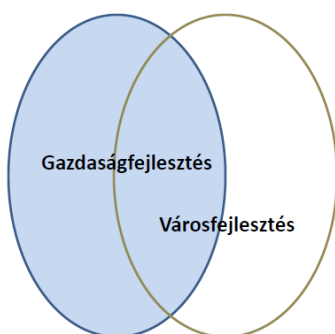
A felülvizsgált ITS helyzetelemzési következtetései az FVS elkészítéséhez szükséges – a TFK elkészítéséhez megkövetelt helyzetfeltárás és helyzetelemzés részletességéhez hasonló részletességű – **helyzetfeltárási fejezetekre épülnek!**

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, mintegy **fenntartható helyi közgazdasági rendszer kialakítása**, amely egyrészt a városfejlesztési akciókra is közgazdasági „befektetésként” tekint, másrészt a primér 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 fentieknek megfelelően Vecsés Város 2013 októbere és 2022. áprilisa között az alábbi településfejlesztési eszköztárat építette ki:

	<i>Dokumentum címe</i>	<i>Tervezési időtáv</i>	<i>Elkészülés időpontja</i>
1.	Középtávú Gazdaságfejlesztési Stratégia	2014-2020	2014. május
2.	Hosszútávú Településfejlesztési Konceptió (V14/28) I. kötet: Helyzetfeltárás és Helyzetelemzés	2014-2028	2014. szeptember
3.	Hosszútávú Településfejlesztési Konceptió (V14/28) II. kötet: Fejlesztési Javaslatok	2014-2028	2015. március
4.	Integrált Településfejlesztési Stratégia (ITS) – 1.0	2014-2020	2015. október
5.	Fenntartható Városfejlesztési Stratégia I-II. (FVS)	2021-2027	2022. március
6.	Integrált Településfejlesztési Stratégia (ITS) – 2.0	2021-2027	2022. április

A 314/2012 Korm.rendelet, a 419/2021. (VII.15.) Korm.rendelet, továbbá a Pénzügyminisztérium Regionális Fejlesztési Programok Irányító Hatósága által kiadott módszertani kézikönyvek értelmében kötelezően elkészítendő eszköztár elkészítésének adminisztratív állomásai és szakmai elemei:



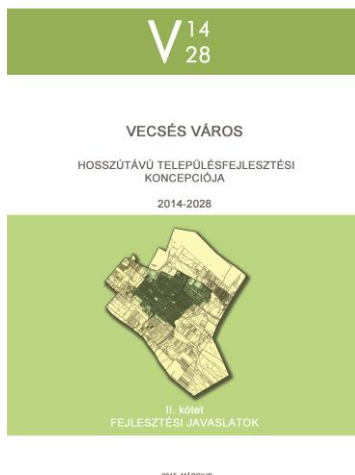
Vecsés Város Önkormányzatának Képviselőtestülete **148/2014. (IX.30) sz. határozatával** döntött arról, hogy a Vecsés Város Hosszútávú Településfejlesztési Konceptiójának I. kötetét jelentő „Helyzetfeltárás és Helyzetelemzés” című dokumentum megfelel a tervezés alapjának és az előzetesen a Képviselőtestület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

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

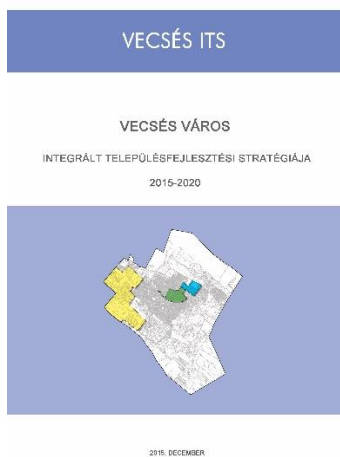
- Összefoglalásra kerülnek a részletes helyzetfeltáró kötet legfontosabb elemei.
- Meghatározásra kerülnek a városfejlesztési szempontok szerint lehatárolt városrészei.
- Meghatározásra kerül a város jövőképe és 2028-ig szóló átfogó céljai.
- Kidolgozásra kerül az átfogó célok elérését szolgáló stratégiai 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.

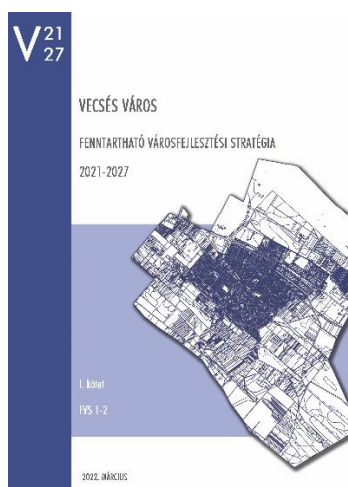
Az **önkormányzati hatáskörben, középtávon** végrehajtandó fejlesztési elképzeléseket összefoglaló **Integrált Településfejlesztési Stratégia (ITS)** ezen határozat alapján került kidolgozásra.

Név: Integrált Településfejlesztési Stratégia

Rövid név: ITS

Időtáv: Közép

Jelleg: Stratégia



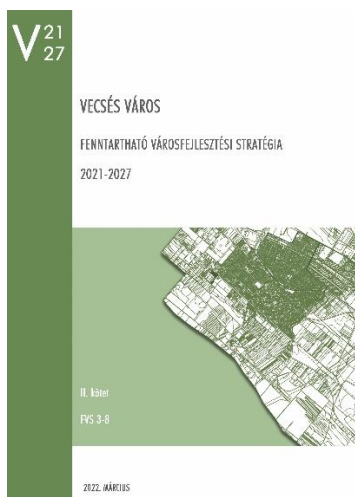
A Pénzügyminisztérium által a Területfejlesztési Operatív Program forrásainak lehívásához szükséges, két kötetes dokumentumot Vecsés Város Önkormányzatának Képviselőtestülete **___/2022. (IV.28.) sz. határozatával** fogadta el. A középtávú Stratégia az ITS (érvényben maradt és a Miniszterelnöki Hivatal által elvárt) szerkezetéhez hasonlóan egy részletes helyzetfeltárási és helyzetelemzési munkára épülve határozza meg a város jövőképét és 2021-2027 közötti fejlesztési stratégiáját, valamint fejlesztési portfólióját.

Név: Fenntartható Városfejlesztési Stratégia

Rövid név: FVS

Időtáv: Közép

Jelleg: Stratégia



VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓ

Jelen **Integrált Településfejlesztési Stratégia (ITS)** Vecsés városnak a 314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet a településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről rendelkezéseinek megfelelően elkészített és 2022. első negyedévében felülvizsgálaton és aktualizáláson átesett középtávú fejlesztési tervdokumentuma, amely a Pénzügyminisztérium által megkövetelt és önálló módszertani útmutató alapján elkészített **Fenntartható Városfejlesztési Stratégia (FVS)** dokumentumával párhuzamosan határozza meg a város középtávú (2021-2027) fejlesztési stratégiáját, stratégiai célrendszerét.

A 2021-2027 közötti programozási ciklusban az ITS helyett az FVS tartalmazza a **Területfejlesztési Operatív Program (TOP)** keretében a települések számára elérhető források lehíváshoz szükséges elemeket és a **Területfejlesztési Operatív Program (TOP)** keretében a **település számra dedikáltan, a megyei fejlesztési tervekbe illesztve megítélt források lehívásához szükséges fejlesztési programtervet, a TOP PLUSZ VÁROSFELJESZTÉSI PROGRAM-ot (TVP).**

A két középtávú stratégiai dokumentum egymással teljes összhangban, az elvárt útmutatók rendelkezéseinek megfelelően kidolgozva ugyanazt a projektportfóliót jeleníti meg!



Az ITS egy részletes helyzetfeltárási és helyzetértékelési munkát követően **a város hosszabb távú jövőképre** épít. A város az 2021-2027 közötti ciklust érintően lényegesen nem módosít korábbi, az 1.0 verziószámú ITS-ben megfogalmazott jövőképén, de bizonyos hangsúlyáthelyezéseket és kiegészítéseket tesz. Mindezek értelmében a város a következőképpen határozta meg jövőképét, azt a víziót, ahogyan 2027-re látni akarja önmagát:

VECSÉS JÖVŐKÉPE:

VECSÉS ÉLHETŐ ÉS SZERETHETŐ, HARMONIKUSAN FEJLŐDŐ, JELENTŐS TÉRSÉGI ÉS ORSZÁGOS GAZDASÁGSTRATÉGIAI SZEREPPEL RENDELKEZŐ, HAGYOMÁNYAIT ŐRZŐ, JELLEGZETES ARCULATTAL BÍRÓ, MODERN, DINAMIKUS ÉS EGÉSZSÉGES, KÖRNYEZETTUDATOS, SPORTOS KISVÁROS

Az ITS 2021-2027 közötti fejlesztési célrendszere ennek a jövőképnek az elérésére irányul:

JÖVŐKÉP: VECSÉS ÉLHETŐ ÉS SZERETHETŐ, HARMONIKUSAN FEJLŐDŐ, JELENTŐS TÉRSÉGI ÉS ORSZÁGOS GAZDASÁGSTRATÉGIAI SZEREPPEL RENDELKEZŐ, HAGYOMÁNYAIT ŐRZŐ, JELLEGZETES ARCULATTAL BÍRÓ, MODERN, DINAMIKUS ÉS EGÉSZSÉGES, KÖRNYEZETTUDATOS, SPORTOS KISVÁROS

ÁTFOGÓ CÉLOK (ÁC)

ÁC1: FEJLETT VÁROSI KÖRNYEZET ÉS INFRASTRUKTÚRA	ÁC2: FENNTARTHATÓ, NÖVEKEDNI KÉPES GAZDASÁG A HELYI SZEREPLŐK RÉSZVÉTELÉVEL	ÁC3: EGÉSZSÉGES, KÖRNYEZETÉVEL HARMÓNIÁBAN ÉLŐ, JAVULÓ ÉLETMINŐSÉGŰ TÁRSADALOM	ÁC4: SZOLGÁLTATÓ, PARTNERKÉNT MEGJELENŐ, KÖLTSÉGHATÉKONY ÖNKORMÁNYZAT
--	--	---	--

PRIORITÁSOK

VÁROSI KÖRNYEZET ÉS INFRASTRUKTÚRA	GAZDASÁG	TÁRSADALOM	KÖLTSÉGHATÉKONY ÖNKORMÁNYZAT ÉS KÖZSZOLGÁLAT
---	-----------------	-------------------	---

STRATÉGIAI CÉLOK (SC)

SC1: VÁROSI FUNKCIÓK FEJLESZTÉSE ÉS ERŐSÍTÉSE	SC4: GAZDASÁGI - IPARI TERÜLETEK FEJLESZTÉSE	SC6: HUMÁN KÖZSZOLGÁLTATÁSOK INFRASTRUKTÚRÁJÁNAK FEJLESZTÉSE: BÖLCSŐDEI, ÓVODAI, EGÉSZSÉGÜGYI, SPORTCÉLÚ ÉS KULTURÁLIS INFRASTRUKTÚRA FEJLESZTÉSE	SC9: SZOLGÁLTATÓ ÖNKORMÁNYZAT
SC2: ZÖLD ÉS KÉK INFRASTRUKTÚRA FEJLESZTÉSE	SC5: HELYI GAZDASÁGI SZEREPLŐK VÁLLALKOZÁSI FELTÉTELEINEK JAVÍTÁSA	SC7: KÖRNYEZETTUDATOS VÁROS ÉS TÁRSADALOM	SC10: DIGITALIZÁLÓDÓ VÁROS
SC3: KÖZLEKEDÉSI INFRASTRUKTÚRA FEJLESZTÉSE		SC8: AKTÍV ÉS BEFOGADÓ VÁROSI LAKOSSÁG	

TERÜLETI CÉLKITŰZÉS (TC)

A FERIHEGYI GAZDASÁGI ÖVEZET – KIEMELT GAZDASÁGFEJLESZTÉSI TÉRSÉG RÉSZEKÉNT VALÓ FEJLŐDÉS

HORIZONTÁLIS CÉLOK (HC)

HC1: Térségi szemlélet

HC2: Fenntarthatóság

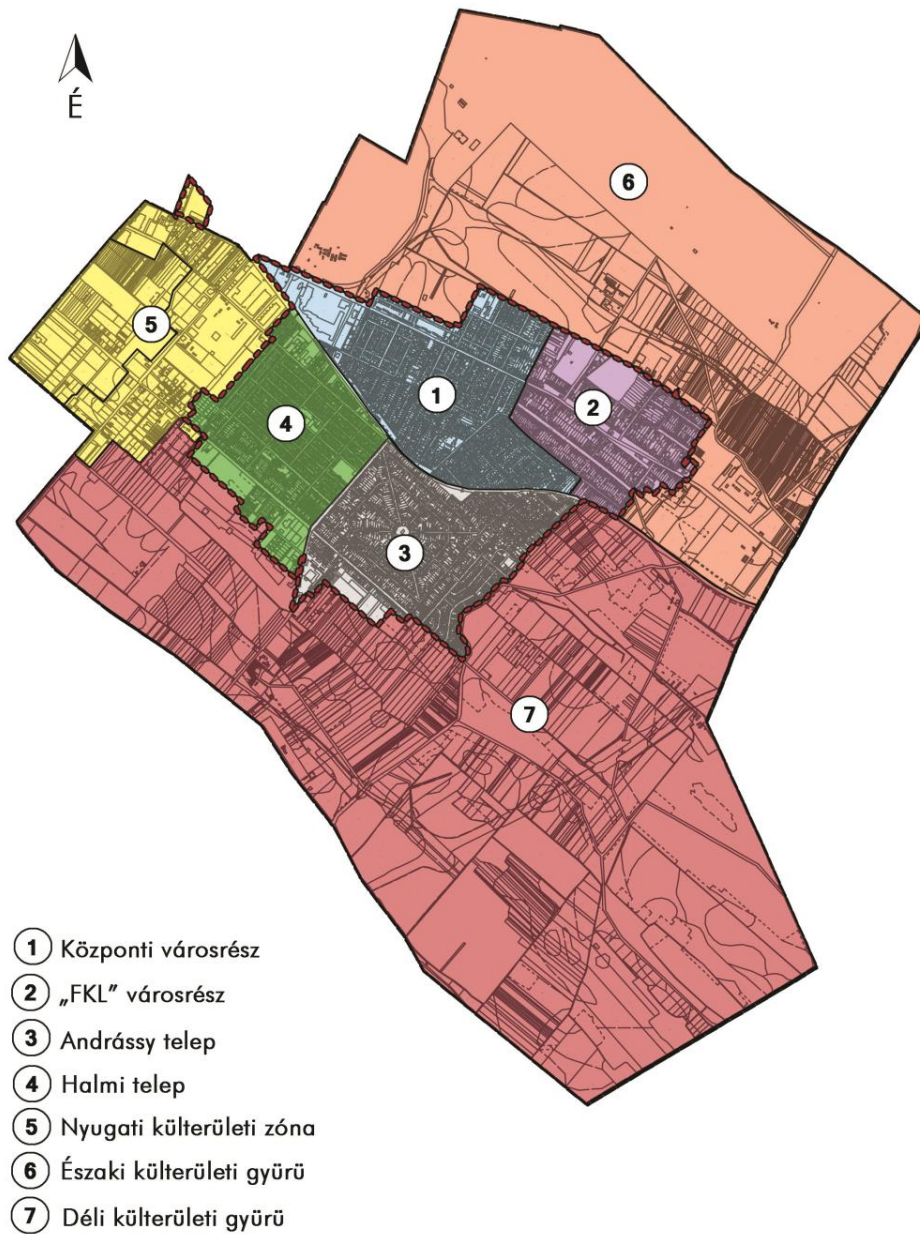
HC3: Élhető város



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

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

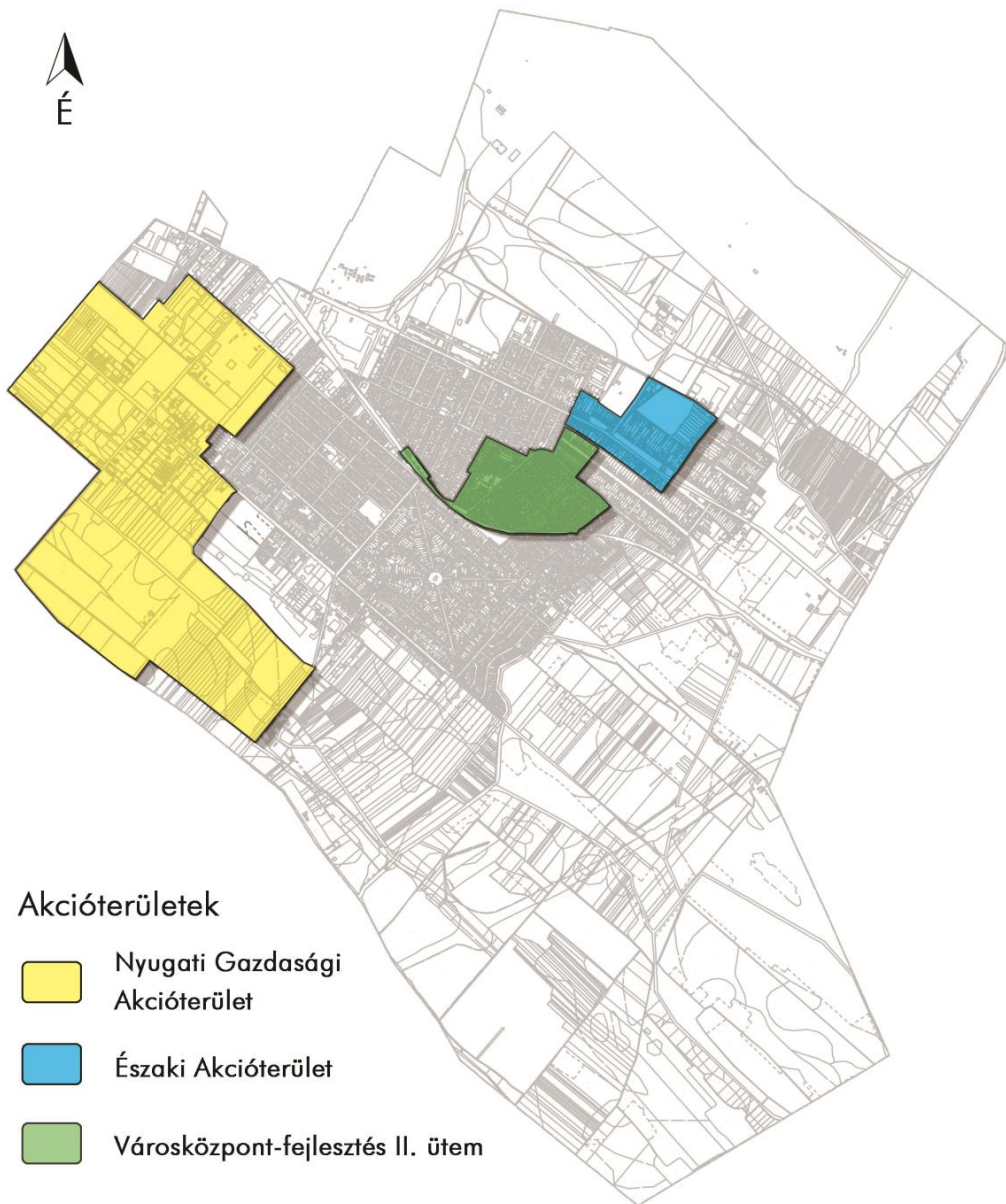
Mindezek figyelembevételével a településfejlesztési eszköztár kidolgozása során a következő településrészi lehatárolás kerül alkalmazásra:



A város a 2015-2020 közötti időszakra vonatkozó ITS-ben 3 Akcióterületet jelölt ki. Ezeket a 2021-2027 közötti fejlesztési ciklusban is változatlanul hagyja. A 3 kijelölt Akcióterület:

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

AZ AKCIÓTERÜLETEK EGYSÉGES TÉRKÉPI ÁBRÁZOLÁSA

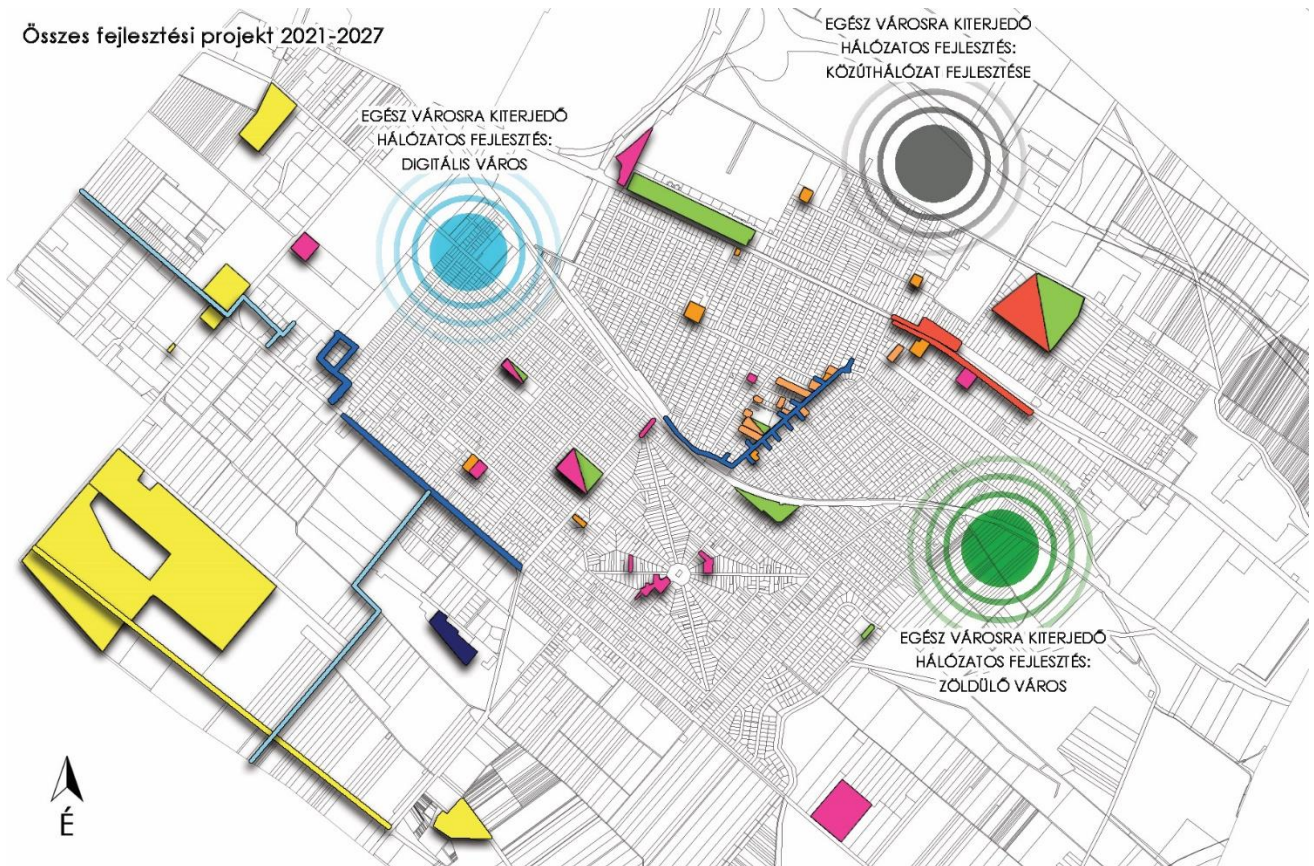


Az ITS fejlesztési portfóliója **jellegét és a beavatkozás kiterjedését** illetően tartalmaz:

- **Akcióterületi** fejlesztést
- Akcióterületen kívüli **egyedi (puntuális)** fejlesztést
- **Projektcsomagot**
- Helyileg **lokalizálható hálózatos** fejlesztést
- **Egész városra kiterjedő hálózatos** fejlesztést

VECSÉS FEJLESZTÉSI TERVEINEK PORTFÓLIÓJA 2021-2027

Összes fejlesztési projekt 2021-2027



- Akcióterületen kívüli egyedi fejlesztés
- Hálózatos fejlesztés: csapadékvíz-elvezetés rendszerének fejlesztése
- Hálózatos fejlesztés: kerékpárút-hálózat fejlesztése
- Hálózatos fejlesztés: ivóvízvezeték-rendszer és ivóvízellátás fejlesztése
- Hálózatos fejlesztés: önkormányzati épületek energetikai fejlesztése
- „Vecsés sportol” projekt elemei
- Északi akcióterületi fejlesztés
- Városközpont - fejlesztési akcióterület
- Nyugati gazdasági akcióterületi fejlesztés

Az FVS fejlesztési portfóliója **a finanszírozás helyét** illetően tartalmaz:

- A **Területfejlesztési Operatív Program (TOP)** keretében, az ún. **TOP PLUSZ VÁROSFELJESZTÉSI PROGRAM (TVP)** által finanszírozott projektek (dedikált forrás)
- **Egyéb pályázati forrás**
- **Önkormányzati saját forrás**
- **TVP-n túli állami támogatás**
- **Magántőke**

Az ITS-ben és az FVS-ben megfogalmazott és programozott, 2021-2027 közötti fejlesztési portfóliójának előzetesen kalkulált, indikatív költsége jelenáron: 21.393.000 Ft- (több mint huszonegy milliárd forint).

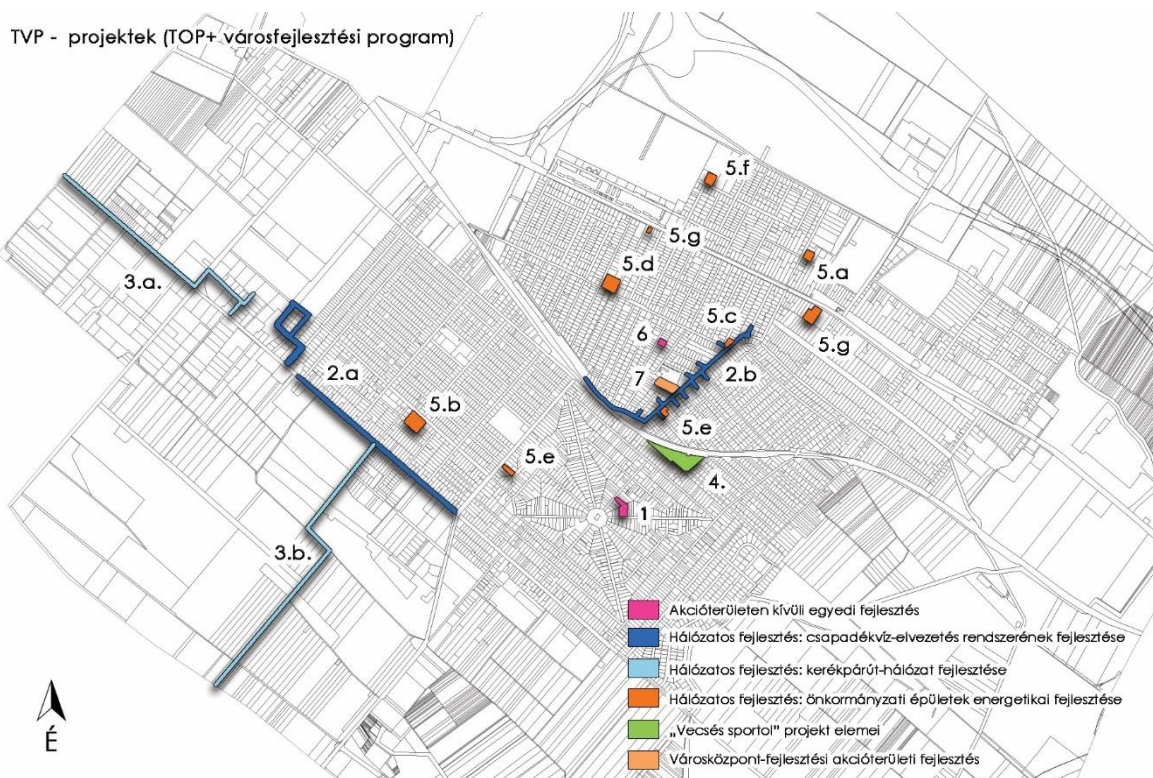


A város számára a megyei fejlesztési program keretében rendelkezésre álló (= TVP) forrás: 4,5 milliárd Ft-A TVP tartalmaz ún. ERFA-finanszírozású, beruházási elemeket és ESZA-finanszírozású, társadalomfejlesztési projektelemeket.

A TVP-PROJEKTEK ERFA-finanszírozású elemei a fejlesztés típusa, szerkezete szerint:

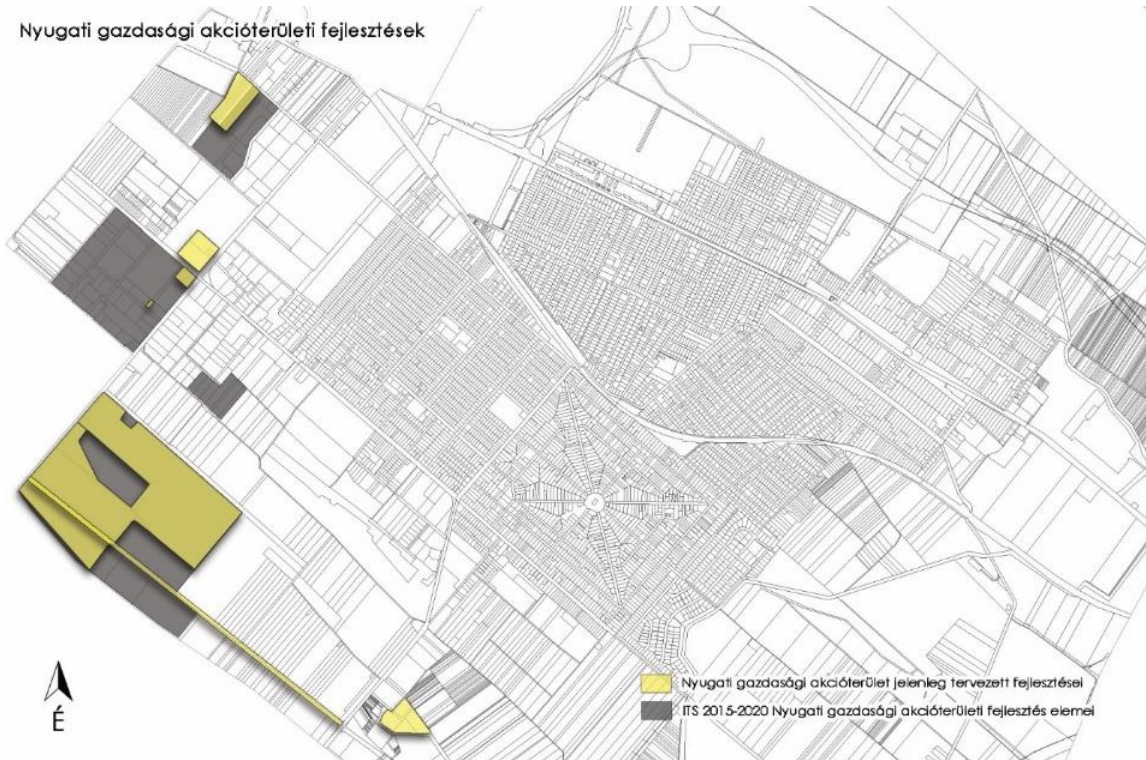
- Egyedi, puntuális fejlesztések
- Akcióterületet érintő fejlesztések
- Hálózatos fejlesztések
- Projektcsomag részét képező fejlesztések

Az elvárt és megtett prioritizálás során **ELSŐDLEGES FONTOSSÁGÚNAK MINŐSÍTETT**, a TOP+ keretében megvalósítani szándékozott projektek:

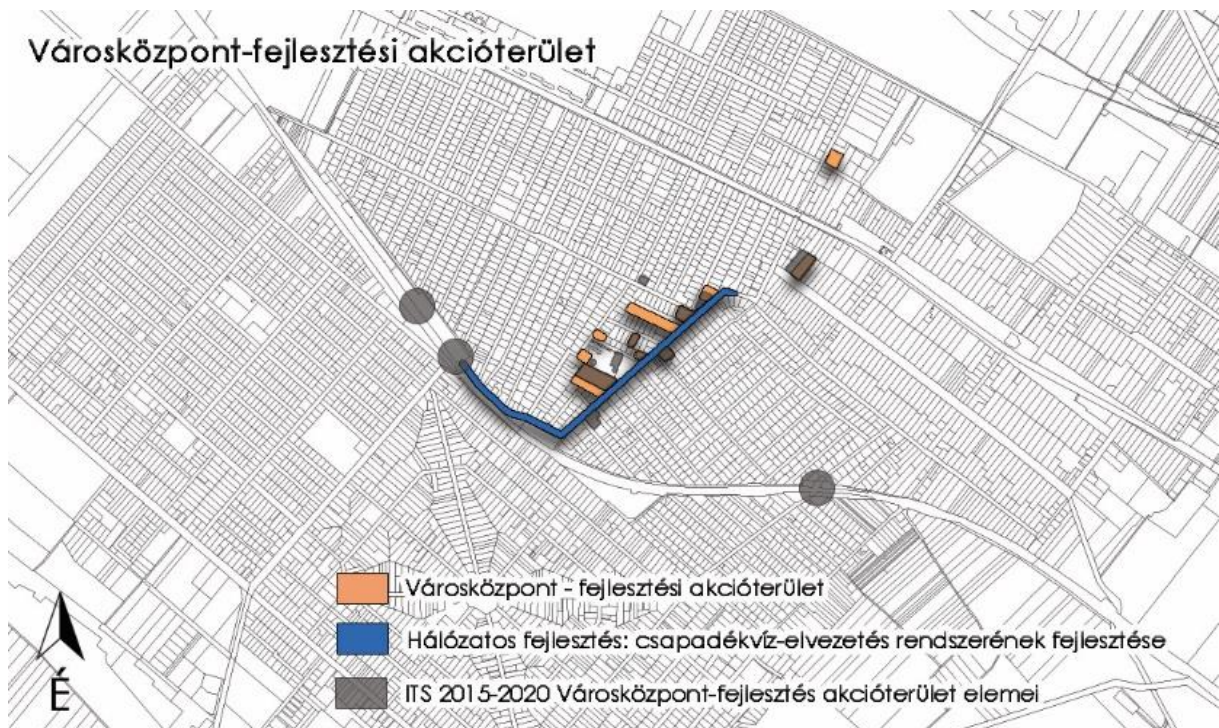


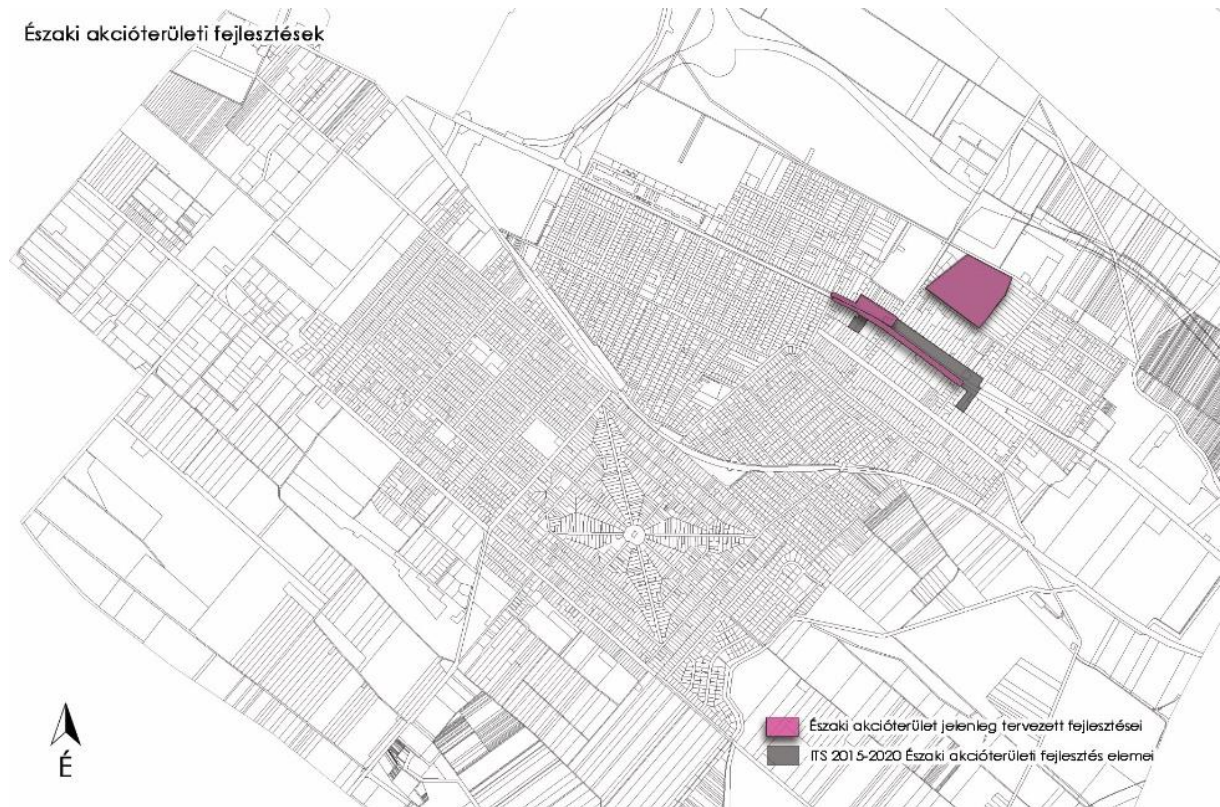
A három kijelölt akcióterületen a tervezett fejlesztések lényegében megegyeznek a 2015-2020 közötti időszakban tervezettekkel, ezen a téren mindenképpen előrelépés szükséges. Az ITS 2015-2020 és az ITS 2021-2027 akcióterületi beavatkozási terveit egymásra másolva az alábbi térképes összefoglalások adhatók:

Nyugati gazdasági akcióterületi fejlesztések



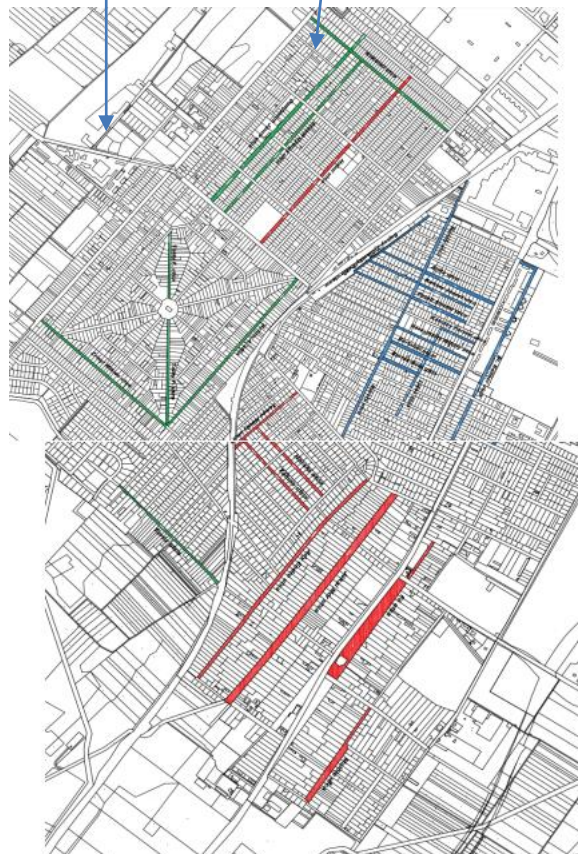
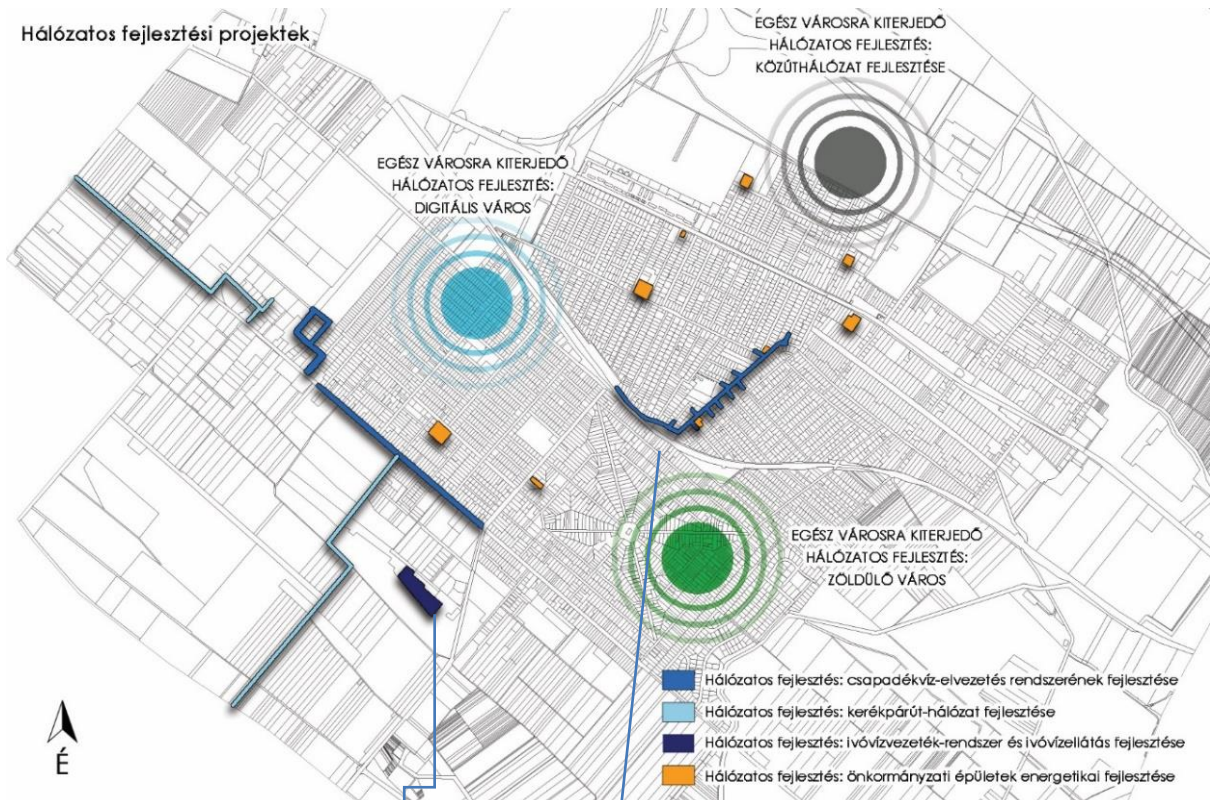
Városközpont-fejlesztési akcióterület





A tervezett hálózatos beavatkozások közül vannak EGÉSZ VÁROSRA KITERJEDŐ (vagy jellegénél fogva nem rendelhető hozzá Hrsz. vagy a tervezés jelen fázisában nem ismert még a beavatkozás pontos helye [pl. Közúthálózat fejlesztése]) és LOKALIZÁLT VONALAS fejlesztések.

Hálózatos fejlesztési projektek



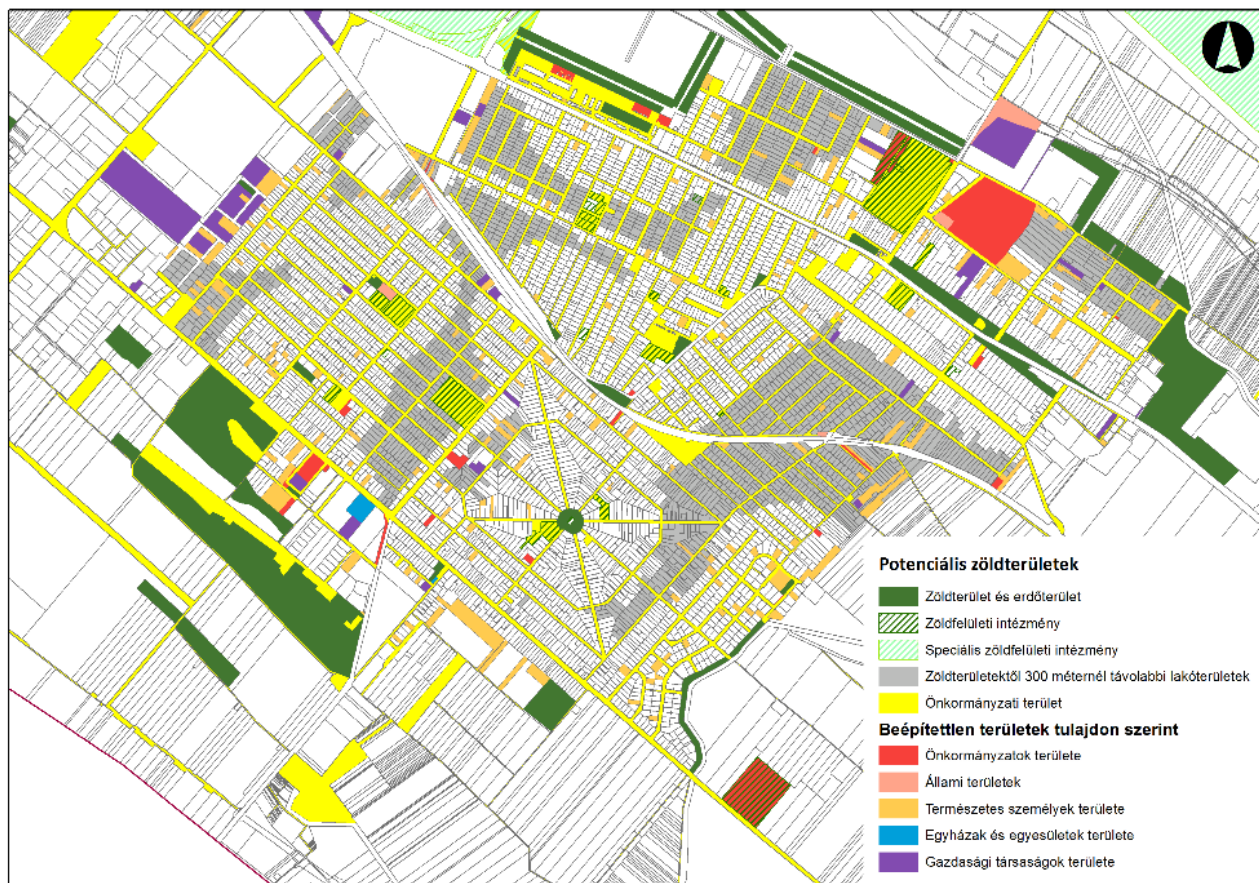
A 26 utcát érintő, három ütemben megvalósuló ivóvízhálózati rekonstrukció érintett területei.

A projekt a **KEHOP 2.1.11-21** számú, a vízközmű hálózatok átalakítására, hatékonyságnövelő fejlesztésére, vízközmű rendszerek műszaki állapotának felmérésére, problémák feltárására irányuló pályázat keretében valósulhat meg.



A 2021-2027 közötti stratégiai tervezés kitüntetett fontosságú programja a ZÖLD ÁTÁLLÁS PROGRAM alapvetően olyan elemekre épül, amelyek a város fejlesztési prioritásai között egyébként is szerepeltek. Ugyanakkor tanácsos és szükséges volt olyan elemet bevenni a programba, amely Vecsés egyik leggyengébb mutatót produkáló elemének, a **KÖZTERÜLETI zöldfelületi intenzitás növelésére** irányul. (Erre vonatkozóan központi, nem a város által választott monitoring-mutató is szerepel az Útmutatóban!)

Ebben a tekintetben lehet segítség az alábbi DÖNTÉSELŐKÉSZÍTŐ TÉRKÉP: A ZÖLDFELÜLET FEJLESZTÉSÉBE BEVONHATÓ TERÜLETEKRŐL:



A ZÖLD ÁTÁLLÁS '21 PROGRAM CÉLTERÜLETEI, PRIORITÁSAI ÉS FEJLESZTÉSI STRATÉGIAI CÉLJAI 2021-2027

<u>LEVEGŐ</u>	<u>VÍZ</u>	<u>ZÖLD INFRASTRUKTÚRA</u>	<u>ENERGIAFOGYASZTÁS ÉS ZÖLD ENERGIA</u>	<u>HULLADÉK-GAZDÁLKODÁS</u>
KÖZLEKEDÉSI FEJLESZTÉSEK ZÁ I.	IVÓVÍZHÁLÓZAT ZÁ III.	ZÖLDFELÜLETI INTENZITÁS ZÁ V.	SZEMLÉLET, KULTÚRA ZÁ VII.	SZELEKTIVITÁS ZÁ IX.
A 0202 sz. út szilárd burkolatú úttá fejlesztése (ZÁ1)	Ivóvíz vas- és mangánmentesítése (ZÁ6)	Parkosítási, parkfejlesztési program (ZÁ9)	Energiafogyasztási és környezetvédelmi szemléletformáló programok (ZÁ14)	(ZÁ18)
Közlekedési lámpa-harmonizáció (ZÁ2)	Ivóvízhálózat rekonstrukciója (ZÁ7)	Fásítási program (ZÁ10)		
<u>FŰTÉS</u>	<u>CSAPADÉKVÍZ-</u>	<u>ZÖLD MOBILITÁS:</u>	<u>ENERGETIKAI</u>	<u>ÚJRAHASZNOSÍTÁ</u>

ZÁ II.	ELVEZETÉS ZÁ IV.	KÖRNYEZETBARÁT KÖZLEKEDÉSI FORMÁK ZÁ VI.	RENDSZEREK ZÁ VIII.	S ZÁ X.
Közintézmények és önkormányzati bérlakások fűtéskorszerűsítése (ZÁ3)	Csapadékvíz-elvezető rendszer bővítése, fejlesztése (ZÁ8)	Kerékpárúthálózat fejlesztése (ZÁ11)	Közintézmények és önkormányzati bérlakások energetikai korszerűsítése: zöld energiaformákra átállás vagy részleges átállás, intelligens energiafogyasztás-mérés (ZÁ15)	Szemléletformáló programok (ZÁ19)
PANEL-program támogatása (ZÁ4)		Gyalogosforgalmi utak fejlesztése (ZÁ12)	Intelligens közvilágítás (ZÁ16)	Hulladékszelektáló és -válogató udvar létesítése (ZÁ20)
Lakossági fűtéskorszerűsítési program (ZÁ5)		P+R és B+R parkolók fejlesztése (ZÁ13)	Intelligens energiarendszerek telepítése (ZÁ17)	A nem újrahasznosítható hulladékok kezelésével kapcsolatos stratégia kidolgozása (ZÁ21)

I. Kapcsolódás a város Hosszútávú Településfejlesztési Koncepciójához

I.1. Összefoglaló helyzetelemzés

Jelen összefoglalás a 2015-2020 közötti időszakra vonatkozó ITS 1.0 alapját képező, az ITS 1.0 és a jelenleg is hatályos hosszútávú fejlesztési dokumentum: a Településfejlesztési Koncepció 2014-2028 (röviden: TFK vagy V14/28) elkészítését megalapozó Helyzetfeltárás aktualizált, frissített változata. Az aktualizált elemek az újonnan megkövetelt Fenntartható Városfejlesztési Stratégia (FVS) 2021-2022-ben elkészített helyzetfeltárási munkarészeire támaszkodnak.

[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.

Gazdaságstratégiaiailag 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** a 2016-2022 között kétségtelenül mutatkozó fejlődés és térségi erősödés ellenére még jelenleg (2022-ben) sem 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 – amellett, 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 város szerkezetileg 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 Andrásy-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 mutakozó társadalmi mozgások és lakossági jelenlét.

Az elmúlt évtized jelentős revitalizációs munkáinak és barnamezős beruházásainak köszönhetően a városban **felhagyott, leromlott állagú ipari, gazdasági területek**, vagy alulhasznosított barnamezős területek már nincsenek. Megtörtént vagy folyamatban van a korábbi kavicsbányák feltöltése is, amely fejlemény bár a kialakult „tájsebek” megszüntetését jelenti, a feltöltött területek újrafunkcionalizálása részben 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 társasházias beépítés is, 4-6 lakással, vegyes területen ennél is magasabb lakásszámmal.

A város jelentős része tehát egyértelműen kertvárosias vagy egyenesen falusias beépítettségű. Ez egészül ki a korántsem kisvárosias-falusias jelleget adó **országos jelentőségű gazdasági pozícióval** és a budapesti agglomerációs térség kitüntetett elemeként az ehhez az agglomerációs funkcióhoz méltó, abból fakadó kiemelkedő közlekedésstratégiai adottságrendszerrel. Vecsés város esetében a megszokottnál élesebb tehát a **kontraszt a lakócélú területhasználat** (lakócélú 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 lebukolva 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 „bódósodása”, 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.

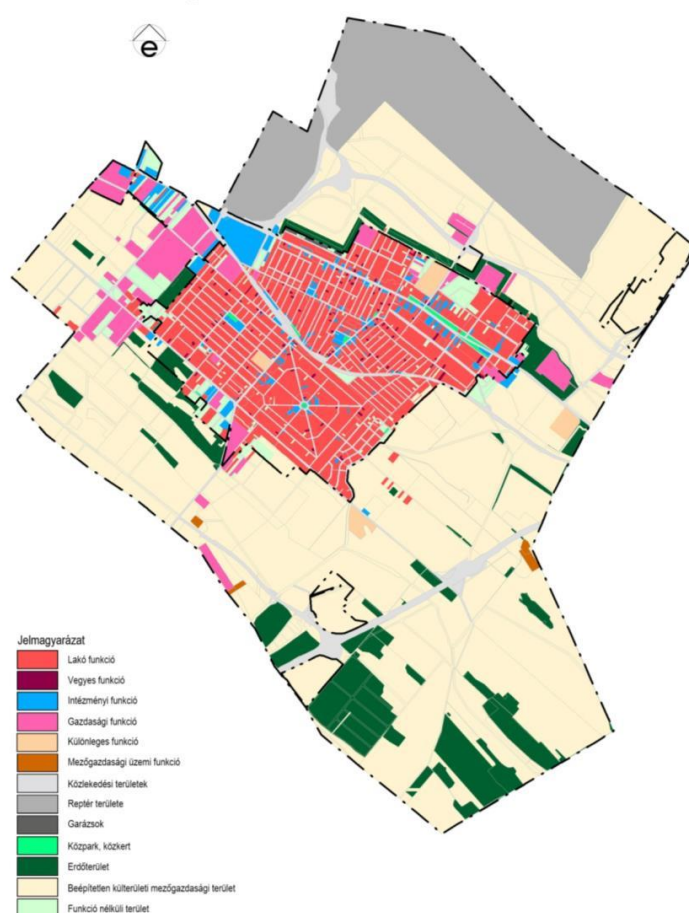
- Vecsésen a *lakóterületek* egy egységet alkotnak. Nincsenek elszakadó városrészek, vagy házcsoportok, de a többszintes többlakásos épületek nem alkotnak összefüggő rendszert, kivéve a város észak-nyugati felén (az Üllői út becsatlakozását követően, a Fő u. menti) lakótelep területét.
- *Intézményi 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 koncentrálódnak, elsősorban a főbb megközelítési útvonalak mentén. A Budapest irányú sűrűsödés mellett ma már a város észak-keleti és (részben) a déli területeken is jól látható a kiemelt ipari-gazdasági koncentráció.

- A zöldfelületi rendszer értékelése megmutatja, hogy bár Vecsés – kertvárosias vagy falusias beépíttségének köszönhetően – az egy főre jutó városi optimumot sokszorososan meghaladó lakókerti zöldfelülettel rendelkezik, mégis jelentős mennyiségi hiányokkal küzd a közterületi zöldfelület tekintetében: A jelenleg **ténylegesen használható zöldterületek nagysága 11,39 ha** ami alapján **5,34m²/fő** zöldterületi ellátottságot kapunk egy lakosra nézve, ami a korábbi vizsgálati állapotban bemutatott **6,8m²/fő** értékhez és az optimális **14m²/fő** értékhez képest is igen alacsony.

A **vecsési külterületeken** meghatározóak a területfelhasználás szempontjából **a térségi infrastruktúra elemei**. Vecsés külterületén védőtávolsággal rendelkező gáz-, termék-, és elektromos vezetékek is futnak, köztük a Barátság kőolajvezeték. Vecsés külterületen **több mocsaras terület** található, amelyek részben részei a nemzeti ökohálónak, 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 besorolású 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 termeszítő múltját szint teljesen zárójelbe tették. Hatalmas területek alakultak át és épültek be gazdasági területt. A városnak ráadásul további **jelentős tartalék területei 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:

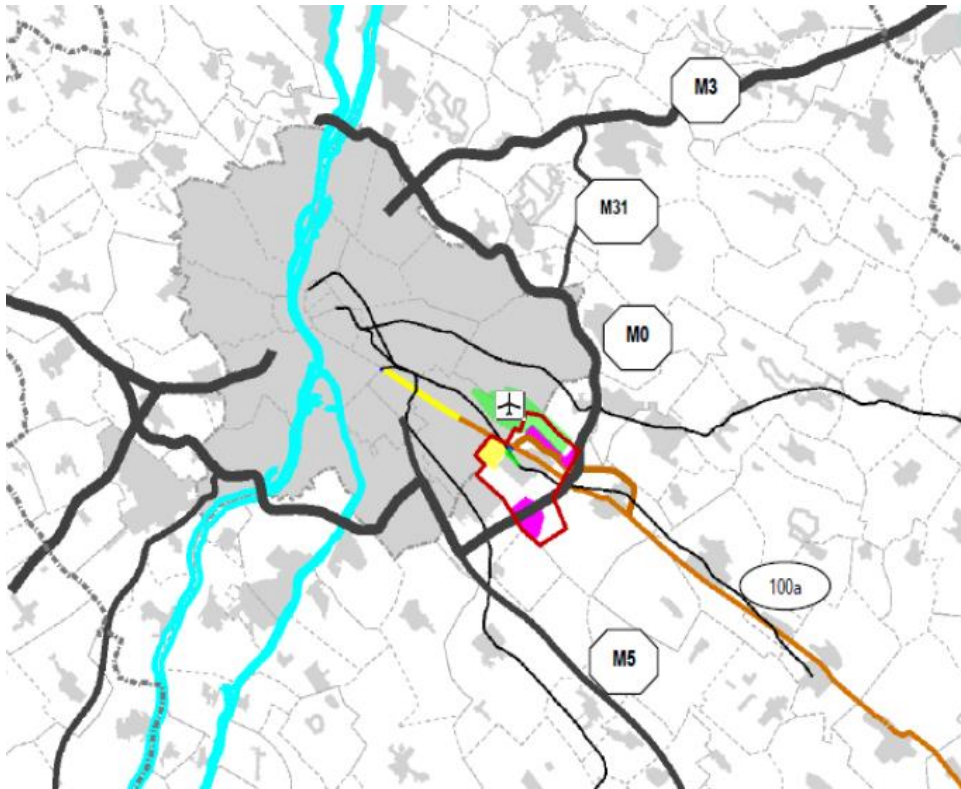


Térkép forrása: Vecsés Város Hosszútávú Településfejlesztési Konceptiója [V14/28] I. kötet – készítő: Urbanitás Kft.

[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 4. 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 M4. sz. autótűt (vastagított barna jelölés) Vecsés és Üllő belterületét elkerülő szakasza 2x2 sávós gyorsforgalmi út. A repülőtér és Vecsés fővárosi közúti összeköttetését elsődlegesen ellátó (a M4. 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 folyosójelentős tranzitforgalmát.”²

Kötött pályás közlekedési formák: Vecsésen áthalad (annak belterületét is átszelve) a 100a jelű Budapest-Cegléd-Szolnok vasútvonal, amely a M4-től 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

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

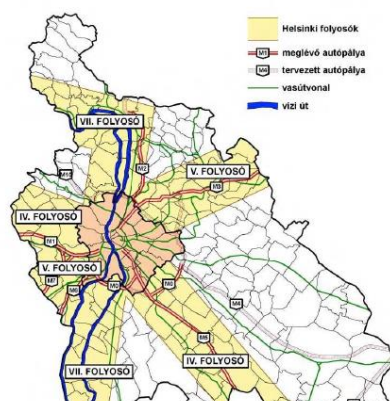
² Uo. 90. o.

térig közlekedik.) A vonal ezzel a megye (és az ország) **legnagyobb forgalmat bonyolító elővárosi kötött pályás 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 a 2016-2021 között lezajlott jelentős mértékű fejlesztések ellenére is **mennyiségi és minőségi hiányok** mutatkoznak, valamint **hiányzik** az egyes kötött pályás **vonalak közötti integráció** is. A kötött pályás közlekedéshez kötődő kiegészítő szolgáltatások szintén további fejlesztésre szorulnak. Megállapítható, hogy a tényleges használat és a potenciális igény, valamint az infrastrukturális feltételek még mindig nem állnak arányban egymással.

Légi közlekedés: A Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtérterületének 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. 2013 körül a MALÉV megszűnésével a repülőtér korábbi jelentősége, gyűjtő-elosztó szerepe csökkent.”⁵ 2015-ben azonban már az utasforgalom újabb növekedése volt tapasztalható, 2013-ról 2014-re az utasforgalom 7,5%-os növekedést mutatott. Az utasforgalom fejlődése azonban egyrésztől nem elsősorban az üzleti célú, a differenciáltabb tartózkodási és jelentősebb költési aktivitásra épülő utasforgalomnak, hanem a turisztikai célú, ún.. „**charter-forgalomnak**” volt köszönhető; másrészt **a 2020-as COVID-pandémiának** a légiközlekedést szinte teljesen felszámoló hatásának köszönhetően 2021-re a növekedési trend értelemszerűen megállt, sőt megfordult. Ugyanakkor erősödést és szerves fejlődést mutattak és mutatnak azóta is a **CARGO-forgalom** adatai. Ezek alapján ma kijelenthető, hogy a repülőtér elsősorban **CARGO-bázisként fejlődhet tovább és nyerheti el igazi térségi jelentőségét**, ami még akkor is igaz, ha 2022-re az utasforgalom számai is újra növekedési tendenciát mutatnak.

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 transzeurópai 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.**

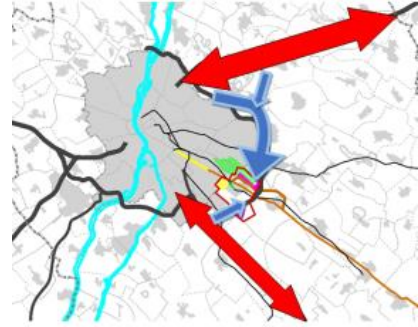


Az elsődleges közúti tranzitpozíció hiánya grafikailag ábrázolva:

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/elegeza 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 tranzitpozícióit 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.

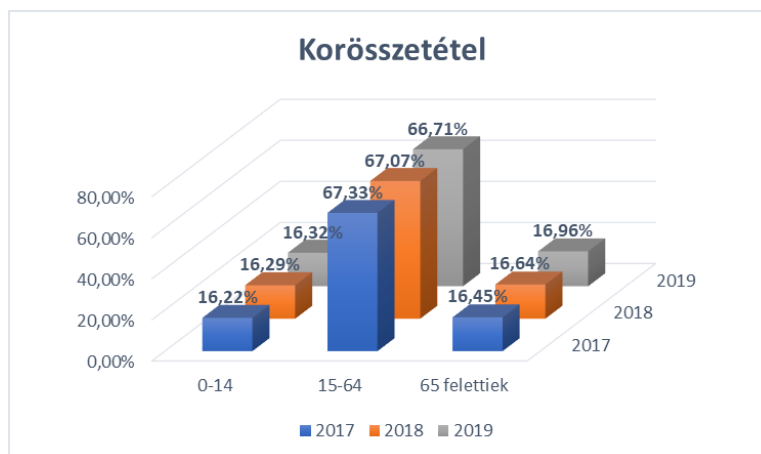
Az M4 *elkerülő szakaszának* megépítése óta a belterületet érintő településközi és gyűjtőutak forgalma nem nevezhető kritikusnak. A *települést kettészelő vasútvonal* elválasztó hatása, a vasút által elválasztott településrészek közötti korlátozott kapcsolati és főként gyalogos közlekedési hiányok azonban megoldásra várnak, valamint zajterhelés tekintetében is gyakoriak a vasúti zajra vonatkozó lakosági panaszok: A külön szintű átjárók még mindig nem elégséges mértéke, a gyalogosközlekedés ma is fennálló biztonsági hiányai jelentős problémákat okoznak. A vasútvonal – Gyorsforgalmi út – Üllői út közlekedési csomópontja a gépjármű-közlekedés biztonsága szempontjából továbbra is kritikusnak mondható, külön szintű 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 („Alacscai 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.

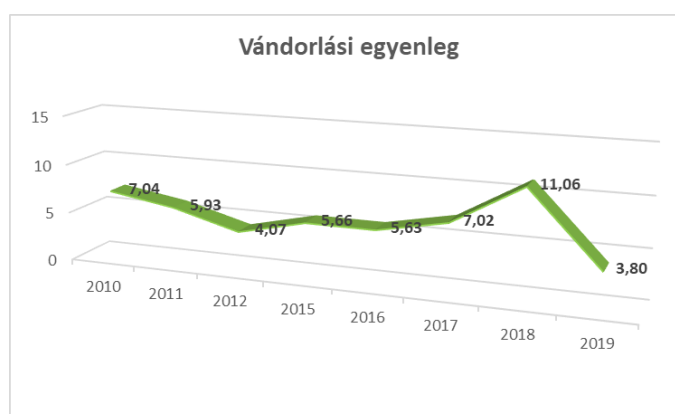
[Társadalom és humán infrastruktúra]

Vecsés a közép-magyarországi régió 20.000 fő feletti lakosságsszámmal rendelkező városai közé tartozik, lakónépessége 2019. év végén 21.311 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 város lakosainak korösszetétele a korábbi vizsgálatokhoz hasonlóan kedvezőnek mondható, a lakosság mintegy 67%-a, azaz erős kétharmada 15-64 év közötti, és a város öregségi mutatója is nagyot csökkent 2016-ot követően.



Az elmúlt 5-6 év demográfiai folyamatainak köszönhetően Vecsés vándorlási egyenlege 2018-ban már újra meghaladta a 10-et, amely régiós összehasonlításban is kedvezőnek mondható. Mindez azért igen jelentős fejlemény, mert a hosszabb időtávú adatsorokat megvizsgálva látható, hogy amíg Vecsés vándorlási egyenlege 2007-ben még (országos viszonylatban is kiemelkedő módon) 18,08 volt (a kistérség 2007-ben 14,11-es, 2008-ban 16,64-es, de még 2009-ben is 11,99-es értékkel rendelkezett), addig 2010-ben már csak 7,04, majd a folyamatos csökkenő tendenciának megfelelően 2012-ben már csak 4,07. Ehhez képest 2017-re már 7,02-es, 2018-ra pedig újra 10 feletti: 11,06-os egyenleggel rendelkezik a város.



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.⁶

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, 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 munkavállalóiik jelentős részét hozzák magukkal a fővárosból, azaz ők a vecsési fővárosba járókkal ellentétes irányba ingáznak a napi munkavégzés érdekében.

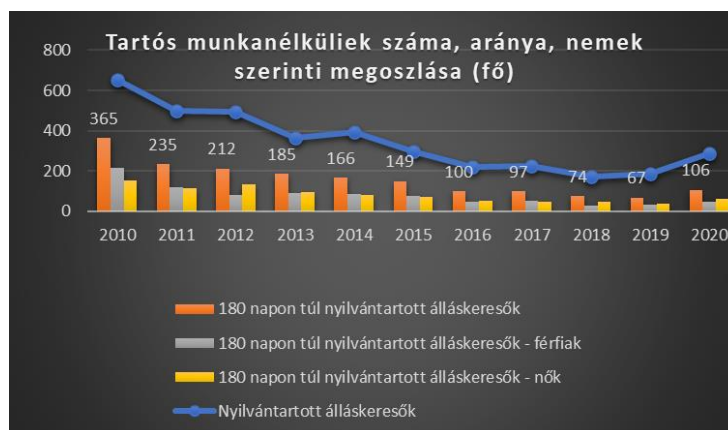
Mindemellett hangsúlyozni azt is, hogy Vecsés **kiemelkedően jó munkanélküliségi adatokkal** rendelkezik, nemcsak az országos átlaghoz viszonyítva, de még a kistérségen belül is. A munkanélküliségi ráta 2011-ben és 2012-ben is 4%-os volt,

⁶ PMTK I. köt. 87-91. o.

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. A városban **regisztrált munkanélküliek** száma lényegében 2012 óta csökken.

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: a regisztrált munkanélkülieknek csak 5,1-4,5 %-a pályakezdő, ami az országos átlaghoz képest is jónak mondható. (Ez valószínűleg annak köszönhető, hogy a főváros és a környező települések sokkal több munkalehetőséget kínálnak, mint az ország más területein.) Ezzel együtt szükséges felhívni a figyelmet egyrészt a foglalkoztatást helyettesítő támogatásban és a rendszeres gyermekvédelmi támogatásban részesülők számának növekvő trendjére, amely mutatók közül különösen az utóbbi a hátrányos helyzetű családok számának növekedését jelentheti.

Másrészt az álláskereső 2019-től emelkedő száma jól látszik az alábbi táblán (kék vonal), de talán ennél is fontosabb az a jelenség, mely szerint a **tartós munkanélküliek** száma 2020-ban már meghaladja a 100 főt, amire legutóbb 2015-ben volt példa. Egyben kijelenthető, hogy az elmúlt évtizedben (lényegében 2012 óta) a tartós munkanélküliek között is több volt Vecsésen a nő, mint a férfi.



A lakosság infrastrukturális ellátottsága (a feltételrendszer biztosítottsága terén) teljesnek mondható, a közüzemi ivóvíz-vezeték-hálózatba bekapcsolt lakások aránya 2020-ban 84% volt (2007-2011 között ez az érték 99-100%-ot tett ki), a teljes mértékben kiépült közcsatorna-hálózatba bekapcsolt lakások aránya 2020-ra 78,23%. Az infrastrukturális ellátottság 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. 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 irányban 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 vizsgálatakor 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 lakosságán belüli arányát tekintve, sem pedig az egy főre jutó nettó jövedelem tekintetében nem éri el a megyei és a regionális mutatót (sőt, messze elmarad attól), és a jövedelem inkább a megye nyugati kistérségeiben és a fővárosban látszik koncentrálni. Fontos ugyanakkor hangsúlyozni, hogy Vecsés maga több,

életminőséget és infrastrukturális ellátottságot mérő mutató tekintetében jelentős mértékben pozitív irányba tér el a kistérség egészétől, ezért települési adat hiányában ez az összefüggés csak részlegesen világítható meg.

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

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

[Közművek és környezetvédelem]

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

A városban teljes kiépítettségű a **csatorna-hálózat**, bár az arra való rácsatlakozási intenzitás gyenge: a közcsonna-hálózatba bekapcsolt lakások aránya még 2020-ban is alig több mint 78% (78,23%). 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** problematikus volta, elsősorban a víz magas vas- és mangántartalma, valamint az ivóvízvezeték-rendszer állapotából eredő vízminőség-romlás.

De megoldandó és fejlesztendő feladatot jelent a keletkező **szennyvíz kezelése is**. 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 Víz Keretirányelvben (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 településlényeges 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 kapacitású befogadó rendszer és a nyílt csapadékvíz-elvezető árkok karbantartása nem rendszeres vagy nem általános.

Az elmúlt évtizedben kiépültek ugyanakkor **a várost tehermentesítő, új szerkezeti utak** (M0, M4 elkerülő), amelyek jelentős mértékben csökkentették a lakosságot érő zaj- és levegőszennyezési terhelést.

A település általános **levegőtisztasági helyzete** ugyanakkor korántsem jó. A város a *Budapest és Környéke Légszennyezettségi Agglomeráció* területén helyezkedik el, annak integrált levegővédelmi intézkedési programja Vecsés térségét több ponton emeli ki (ipari kibocsátás, közlekedés, benzoltartalom) mint közepesen szennyezett települést. A

település lakóterületeinek levegőszennyezéséért mára leginkább a logisztikai célú forgalomból származó közlekedési eredetű levegőszennyezés felelős. Ebben a tekintetben különösen érzékeny kihívás a déli településrészt elérő, a közúti infrastruktúra hiányaira és diszfunkcionális használatára visszavezethető átmenő tehergépjármű-forgalom, amely lényegében az Airport/Budapest és az M5 közötti átmenő forgalom területévé teszi a város egy részét-

A zajterhelés tekintetében a légiforgalom által generált zajszennyezés mára már kontrollált problémát jelent csak, az I. számú felszállópálya zajgátló-övezete a település északi részen lévő lakóterületeket érinti. A korábbi években a BA Zrt. költségén megtörtént a lakóépületek nyílászáróinak zajgátló üvegezésűre való cseréje, valamint lakossági nyomásra az I. felszállópálya forgalmát korlátozták és a repülési forgalom túlnyomóan a II. felszállópályán bonyolódik. A zajszennyezés tekintetében ma már érzékenyebb problémát jelent a város keresztül szelő vasút és az autópályák (M0, M4) jelentette zajszennyezés.

A város **hulladékkezelési** feladatait az Önkormányzat tulajdonában álló Városgondnok Kft. hatékonyan látja el, a szelektív hulladékgyűjtés rendszere mára kiépült.

[Gazdaság]

A várost a nemzetközi közlekedési hálózatba bekapcsoló nemzetközi repülőtér kompenzálatlan 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.

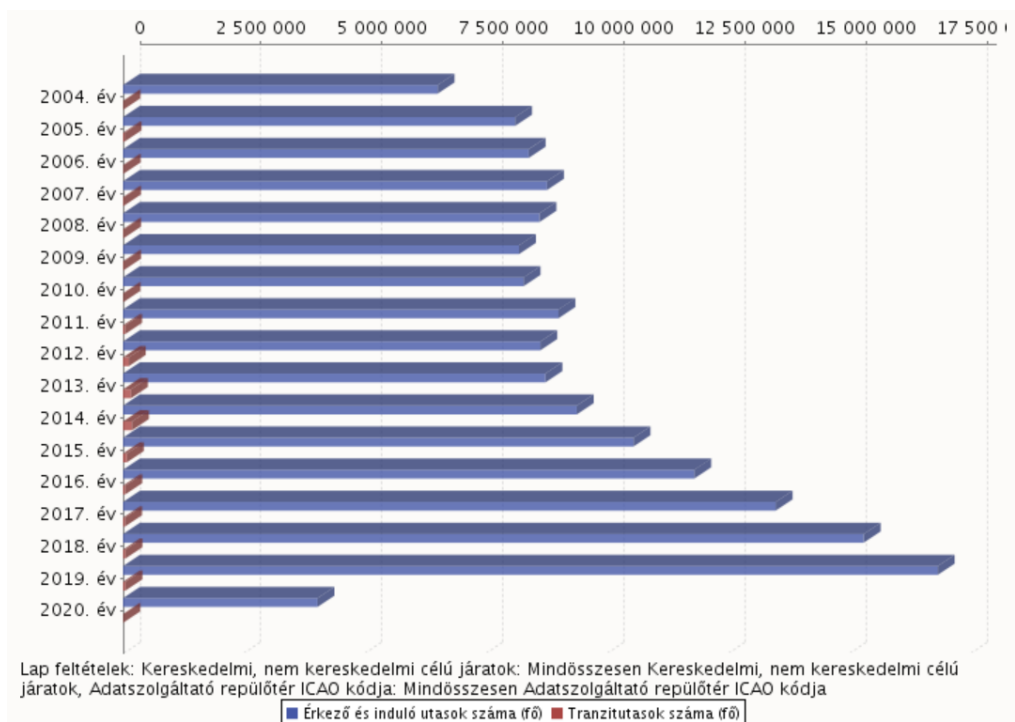
A repülőtér és térsége átfogó fejlesztésének tervezési munkái 2008-2011 között, kormányoktól függetlenül zajlottak, előbb a Budapesti Agglomerációs Fejlesztési Tanács (BAFT) és Budapest Főváros Önkormányzata közötti megállapodás alapján, majd a BAFT megszűnését követően a Főváros kezdeményezésére és vezetésével. Az elvárás és a 2011-re lezárt munka eredménye a *Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér és Környezete – Fejlesztési és Rendezési Tanulmányterv (2011) [LIFE]*. A dokumentum voltaképpen a Ferihegy-térség integrált területfejlesztési programja alapjának tekinthető, célja egy olyan kiemelt program körvonalazása, amely a 2014-2020-as fejlesztési ciklus kiemelt fejlesztési moduljaként megvalósításra kerülhet és a Budapest Airport Zrt. saját fejlesztésével együtt érné el, hogy a repülőtér és térsége regionális pozíciója tovább erősödjön és a budapesti várostérség **Kelet-Közép-Európa legjelentősebb gazdasági és közlekedési HUB-jává (csomópontjává, hálózati kapcsolatokat összefogó csomópontjává) váljon**. És bár a LIFE egyes adatsorai, helyzet- és problémafeltáró részei megkerülhetetlenek a témában, a repülőtér és térsége fejlesztésére vonatkozó alapelképzelések mára aktualitásukat veszteni látszanak, középtávon mindenképpen. A koncepció készítésekor nemcsak a LIFE készítői számoltak a repülőtér forgalmának dinamikus növekedésével, de a Budapest Airport Zrt. [BA] missziójában máig az szerepel, hogy „2015-ig a Budapest Airportot Közép- és Kelet Európa legsikeresebb repülőterévé tegye” és hosszú távú terveiben is 20 millió utas (ez a jelenlegi több mint kétszerese), valamint az áruforgalom megháromszorozása szerepel.⁷

A MALÉV 2012 elején bekövetkező csődjével azonban világhossá vált, hogy **a Liszt Ferenc Repülőtér jelentősége rövid- és középtávon visszaszorul a régióban** és nemcsak, hogy nincsen realitása a bécsi reptér utasforgalma megközelítésének, de a 10 milliós határ átlépése is problematikusnak tűnt, és 2012 óta a budapestinél jóval kisebb forgalmú, de a bécsi reptérrel hatékonyan együttműködő pozsonyi repülőtér látszik inkább reális versenytársnak. A fenti folyamatokkal korrelál a BA vezetőinek 2014. januári bejelentése is, amely szerint sem rövid, sem pedig középtávon nem látják realitását a bezárt Ferihegy I. terminál megnyitásának, vagy a II. terminál bővítésének. Ebben a kontextusban kijelenthető: a repülőtér és térsége fejlesztését a realitásokhoz igazodva kell újragondolni.

A realitások pedig éppen a 2014-es évet követően azonban mégiscsak a pozitív scenáriót látszottak igazolni, még akkor is, ha ez a MALÉV-csőd idején és az azt követő 1-2 évben kevésbé volt is csak várható. De a repülőtér utasforgalma

⁷ http://www.bud.hu/budapest_airport/tenyek_a_repterral ; vö.: LIFE 12. o.

2015-ben átlépte a 10 millió fős határt és egészen a 2020-as koronavírus-járvány okozta radikális visszaesésig növekedett, 2019-re már a 16 millió főt is átlépve:



Az utaslétszám mellett (sőt, talán azt megelőzően) fontos az utasösszetétel, a repülőtérre és a térségbe érkező utasok utazásának célja. És bár ebben a tekintetben csak korlátozott mennyiségű és megbízhatóságú adat áll rendelkezésre, de az ezek alapján is megkövethető: **az üzleti célú és összetettebb preferenciájú turistaforgalom helyett az ún. „charter-turizmus” előtérbe kerülésével járt együtt az utaslétszám növekedése.**

A „charter-repülőtér”-jelleg erősödése valóban az üzleti célú utazások arányát tekintve érinti leginkább a vecsési gazdasági szerkezeteket, a turisztikai célú utazások belátható módon eddig sem Vecsésre, vagy a kistérségre, hanem Budapestre irányultak. A korábbi megyei elemzés becslése szerint 14-25%-kal csökkent az üzleti célú utasforgalom a Liszt Ferenc repülőtéren.⁸ És bár 2014-től a híradások már újra arról számolnak be, hogy a charter-társaságok mellett a klasszikus, hálózati légitársaságok 2014-ben is növelik jelenlétüket (pl. az Air France helyreállítja hajnali párizsi járatát, a KLM pedig a Karib-térségbe indít járatokat Budapestről, valamint bővítést tervez a portugál TAP és a lengyel LOT is)⁹, fejlesztés-stratégiai szempontból mindez nem jelentett olyan növekedést, amelyre Vecsés és a repülőtér térsége stratégiát építhet.

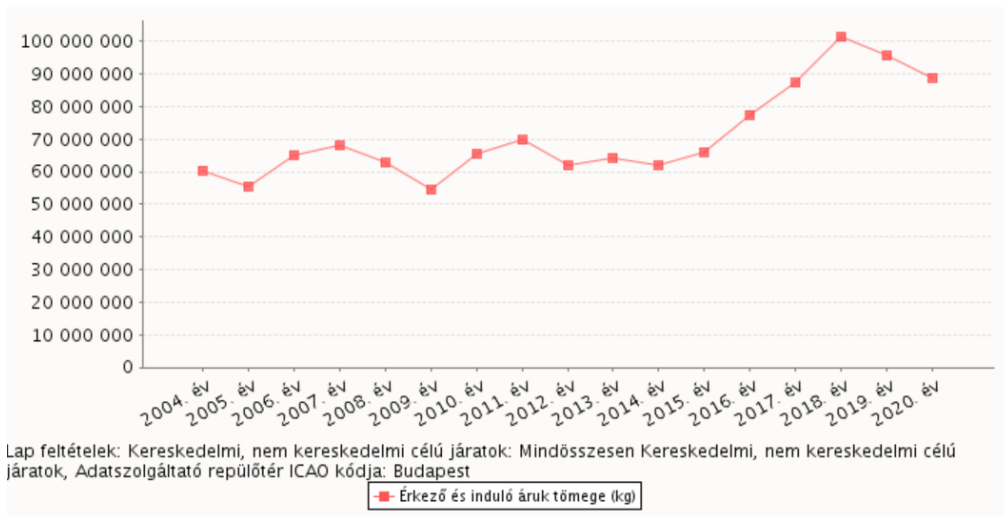
A vecsési gazdasági-ipari szerkezet szempontjából a személyforgalomnál jelentősebb **a repülőtér áruforgalma**, a cargo-adatok. Ebben a tekintetben jó ideig a 2011-es év jelentette a csúcst (69.683 t-val), 2012-ben jelentős, 11%-pontot meghaladó visszaeséssel (61.938 t), amelyet követően 2013-ban ez a csökkenés megáll, majd 2015-ig stagnál (a 64.284 t/év cargo-forgalom¹⁰ a 2012-es évhez képest újra majd 4%-pontos forgalomemelkedést mutat, ellentétben például a járatszám szigorúan csökkenő értékével). 2015-ről 2016-ra azonban a 68.000 t/év mennyiség majdnem 80.000 t/év mennyiségre növekszik, amely növekedés nemcsak szignifikáns, de tendenciaszerű is: egészen a 2020-as járványig felfelé ível a mennyiség, **2018-ban átlépve a 100.000 t/év határt, mérföldkövet jelentve ezzel a repülőtér cargo-ágazatának nagytérségi pozícióerősödésében.** Ami még akkor is jelentős fejlemény, ha 2019-re némi csökkenés mutatkozott.

⁸ PMTK I. köt. 28. o.

⁹ Index, 2014. január 8.

¹⁰ A KSH és a BA által a www.bud.hu oldalon megadott adatok között eltérés mutatkozik, a tanulmány a KSH adatait fogadja el és kezeli hivatalos adatként.

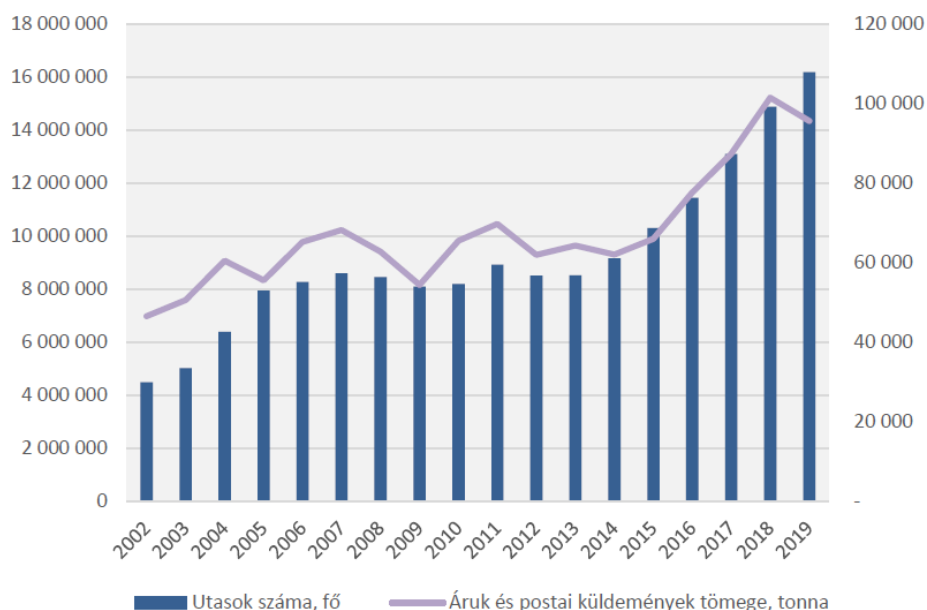
A vecsési gazdasági-ipari szerkezet szempontjából a személyforgalomnál jelentősebb a **repülőtér áruforgalma**, a cargo-adatok. Ebben a tekintetben szintén a 2011-es év jelentette a csúcspontot (69.683 t-val), amelyet 2012-ben jelentős, 11%-pontot meghaladó visszaesés követett (61.938 t). A 2013-as adatok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



A személyforgalom és a cargo-ágazat adatait összesítő ábrán jól látszik: a cargo-ágazat fejlődése 2009-2013 között elvált a személyforgalom fejlődésétől, és amíg a személyszállítás válságban volt, a teherforgalom fejlődött. 2014-2018 között a két ágazat párhuzamosan – a pozitív scenáriót beváltva – fejlődött, és – elsősorban a charter-turizmusnak köszönhetően – 2019-ben az utasforgalom dinamikája meg is haladta a teherforgalomét. És bár ez az alábbi ábrán nem látszik, de az előző adatsorok jól mutatták: amíg a pandémia miatt a személyforgalom kevesebb, mint harmadára zuhant vissza, addig a teherforgalom alig 10%-kal csökkent (nem utolsó sorban az online rendelési iparág fejlődésével korrelációban), azaz a **teherforgalmi ágazat jóval „válságtűrőbb”, nagyobb „stressztűrő” képességgel rendelkezik, mint a személyszállítás**, amely tény a közép- és hosszútávú gazdasági stratégiák kialakításakor komoly figyelmet érdemel.

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.

71. ábra Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér utas- és teherforgalmának alakulása 2002-2019



*

Vecsés város gazdasága az ipari szerkezet szempontjából a szolgáltatásokra épül. 2011-2014 között az összes működő vállalkozás 70,5-72%-a működött a szolgáltatóiparban. Ezzel mintegy párhuzamosan kimondottan alacsony a mezőgazdaságban tevékenykedő vállalkozások aránya.

Szerkezetileg rendkívül fontos, és valószínűleg nem csak Vecsésre jellemző sajátosság, hogy **nagyon széles az olló¹¹ a regisztrált és a működő vállalkozások között: a vállalkozásoknak majdnem a fele valójában nem működik (azaz adót sem fizet).** Ráadásul ezen a téren egy szigorúan monoton romló tendencia mutatkozott 2008-2013 között: míg 2008-ban az összes regisztrált vállalkozás 57%-a működött, 2009-2010-ben pedig 55%-a, illetve 52%-a, addig 2011-ben az érték 50% alá esett (48%) és 2013-ra pedig 44%-ra csökkent. Ez az érték később javult ugyan, de **2017-ben is csak a regisztrált vállalkozások 53%-a működött, 2018-ban pedig 59%-a.** Ez a kedvező (bár még mindig igen szélesre nyílt olló képét mutató) tendenciát jelentő adatsor konvergál a budapesti és pest megyei tendenciákkal: 2014-2018 között Magyarországon a fővárosban és Pest megyében mutatható ki tényleges javulás a működő vállalkozások arányában. Ebben a régióban egyértelműen és érezhetően nő a valóban működő, aktív vállalkozások száma és aránya.

A működő vállalkozások száma alapján Vecsés **elsődleges húzóágazata változatlanul 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. A regisztrált/működő vállalkozások mutatója mint arányszám azonban világosan, az adott nemzetgazdasági ágban működő vállalkozások pusztaszámától eltérő szempontból mutatja meg a **működő és „helyi adó-erős” piacokat** Vecsésen: első vonalban a **logisztikai szolgáltatások és a feldolgozóipar**, második vonalban pedig az **építőipar és (számossága alapján még mindig meghatározó ágazatként) 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

¹¹ Az olló annál szélesebb, minél kisebb a működő vállalkozások aránya a regisztrált vállalkozásokhoz képest.

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.¹²**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.** Ezek az arányok lényegileg 2020-ban is változatlanok.

A logisztikai szektor vecsési pozícióinak igazi erejét annak a városban való rétegzett jelenléte adja: Vecsésen a logisztikai szektorban egyidejűleg van jelen a „city logisztika”, a regionális logisztika, a szolgáltató logisztika és a nemzetközi légi szállítványozás.¹³ Az agglomerációs térség részeként Vecsés egyrésztől annak a fővárosi „kiszolgáló gyűrűnek”¹⁴ 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 környűré révén résztvevője **a hazai, illetve regionális/közel-külföldi (közúti) fuvarozási-szállítványozási rendszernek.** Ez, illetve a **légi szállítás lehetősége** pedig kiemelt szerepre predesztinálja az ellátási láncban való részvétel, az értéklánc-folyamatok területén. És bár a fővárosi vásárlóerőre való támaszkodás lehetősége a vecsési gazdaság erősségeként vagy lehetőségeként is megközelíthető, az közép- és hosszú távon komoly veszélyt hordoz magában, ha a város pusztán a fővároshoz való viszonyban határozódik meg és nem képes **az országos és nemzetközi ellátási láncba hatékonyan bekapcsolódni.**

A feldolgozóipar tekintetében Vecsést is alapvetően érinti és jellemzi a feldolgozóiparban a megyei szint egésze tekintetében is **mutatózó 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.¹⁵ Ez Vecsés esetében egyrésztől **a járműgyártás beszállítói rendszereiben bekövetkezett 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.

Vecsés helyi adóbevételi állománya szerkezetileg **iparüzési adóból (IPA), építményadóból és idegenforgalmi adóból** áll össze. 2014-2021 között következőképpen alakultak a helyi adóbevétel szerkezeti arányai és összesített mennyisége:

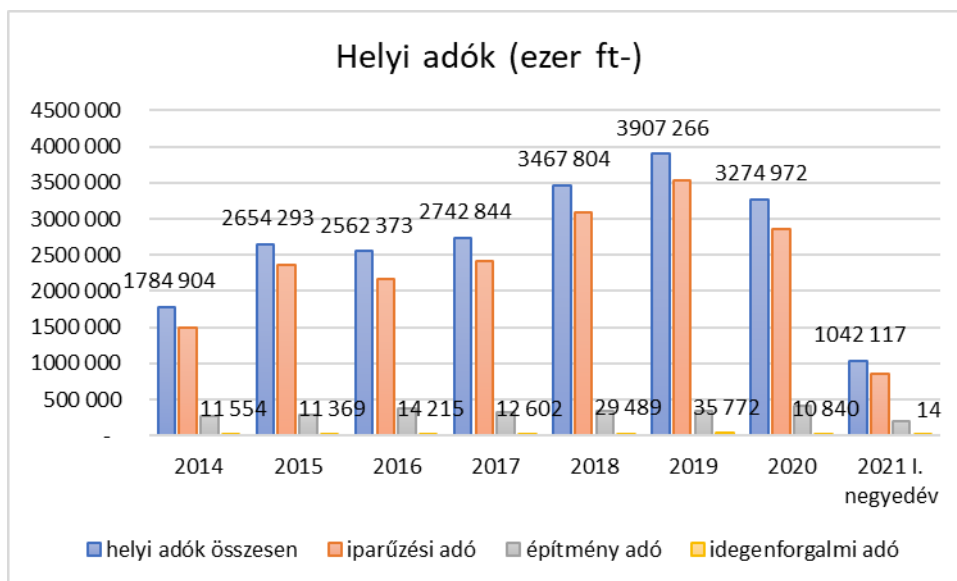
2014-2021 között következőképpen alakultak a helyi adóbevétel szerkezeti arányai és összesített mennyisége:

¹² KSH: *A kis- és középvállalkozások helyzete a régiókban* (2011. szeptember)

¹³ Lásd még: PMTK II. köt. 116. o.

¹⁴ PMTK II. köt. 143. o.

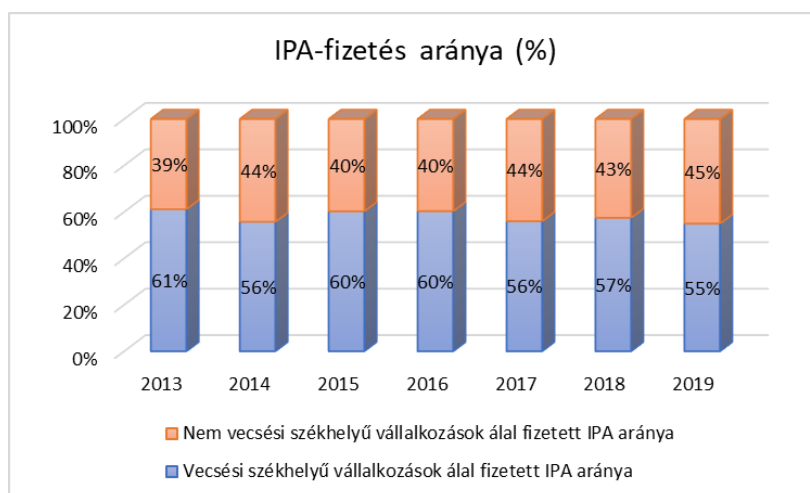
¹⁵ Lásd: PMTK II. köt. 80. o.



Adatforrás: Önkormányzati adatszolgáltatás

Az IPA-bevételek tekintetében Vecsésen (ahogy a legtöbb településen) az egyik kulcsfontosságú kérdés a helyi székhelyű és a nem vecsési székhelyű, de a vecsési működési terület miatt részben vagy egészben Vecsésen IPA-t fizető vállalkozások aránya. A másik, a helyi gazdaság alapszerkezetét meghatározó kérdés a város gazdasági motorterületének azonosítása, működése, összetétele.

Vecsés város IPA-bevételének szerkezetét – éppen a jelentős részben nemzetközi légi forgalomra épülő gazdaság miatt – más szempontból is elemezve egy rendkívül szignifikáns eredményt kapunk. Az IPA-t fizető **vállalkozások székhely szerinti vizsgálata** ugyanis azzal az eredménnyel zárult, hogy 2013-2019 között **az IPA 39-45%-át nem vecsési székhelyű vállalkozások fizették be.**



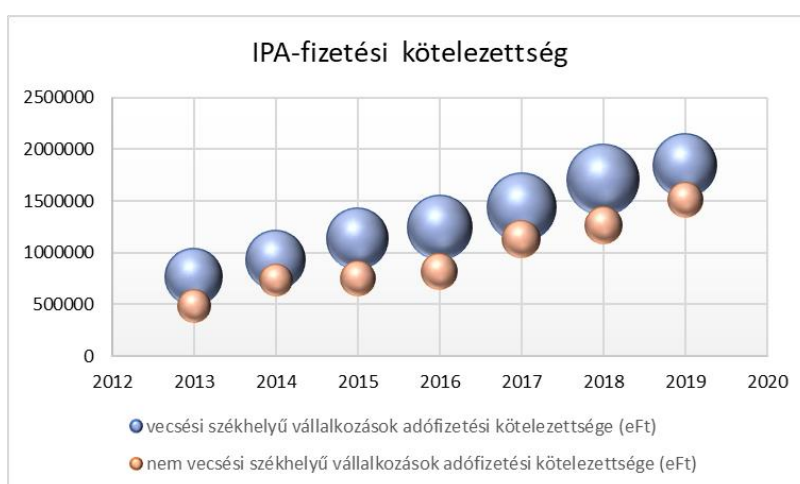
Adatforrás: Önkormányzati adatszolgáltatás

Ennél is érdekesebb és a vecsési gazdaság szerkezete és alapjai szempontjából szignifikáns az alábbi, **a vállalkozások adóerejét mutató összefüggés**: bár forintálisan a vecsési székhelyű vállalkozások nagyobb összeget fizetnek be IPA formájában, de többen is vannak. Míg 2013-2019 között a vecsési székhelyű vállalkozások száma 1327 és 2103 között mozgott, addig a nem vecsési székhelyű vállalkozások száma nagyságrendekkel kisebb volt: 437 és 582 között mozgott:

Adóév	vecseési székhelyű vállalkozások adófizetési kötelezettsége (eFt)	vecseési székhelyű vállalkozások száma	nem vecseési székhelyű vállalkozások adófizetési kötelezettsége (eFt)	nem vecseési székhelyű vállalkozások száma	vállalkozások száma összesen
2013.	762.736	1327	484.120	437	1764
2014.	927.223	1433	736.499	431	1864
2015.	1.137.839	1546	749.980	483	2029
2016.	1.244.347	1726	818.312	531	2257
2017.	1.439.160	1928	1.131.028	582	2510
2018.	1.706.235	2103	1.263.350	572	2675
2019.	1.847.436	1635	1.514.091	503	2138

Forrás: Önkormányzati adatszolgáltatás

Ennek megfelelően bár a vecseési székhelyű vállalkozások forintálisan több IPÁ-t fizettek be, de adóerejük jelentősen elmarad a nem vecseési vállalkozásokétól:



Adatforrás: Önkormányzati adatszolgáltatás

Amennyiben számításba vesszük a vállalkozások számát is, jól látható, hogy a **nem vecseési székhelyű vállalkozások átlagos adóereje jelentősen magasabb, 2,1-2,9-szerese a vecseési székhelyűeknek.**

A nem vecseési székhelyű vállalkozások országos jelentőségű hazai, valamint nemzetközi vállalatok. Ezek a vállalkozások helyi iparüzési adójukat megosztva fizetik, telephelyeket gyorsabban változtatnak.



Adatforrás: Önkormányzati adatszolgáltatás

Látható, hogy amíg a kérdéses időszakban az 1 db vecseési székhelyű vállalkozásra jutó IPA összege: kb. 575.000 és 1.130.000 Ft- között mozgott, addig az 1 db nem vecseési székhellyel rendelkező vállalkozásra jutó IPA összege: kb. 1.107.000 és 3.010.000 Ft- volt.

A város számára kimondottan erős veszélyt jelentő tény, hogy a bevételeinek legjelentősebb részét adó IPA kb. 35%-át (2019-ben mintegy 1.250 millió Ft-ot) három alágazat 7 db nagyobb és néhány közepes méretű vállalkozása fizeti be a költségvetésbe. A három alszektor:

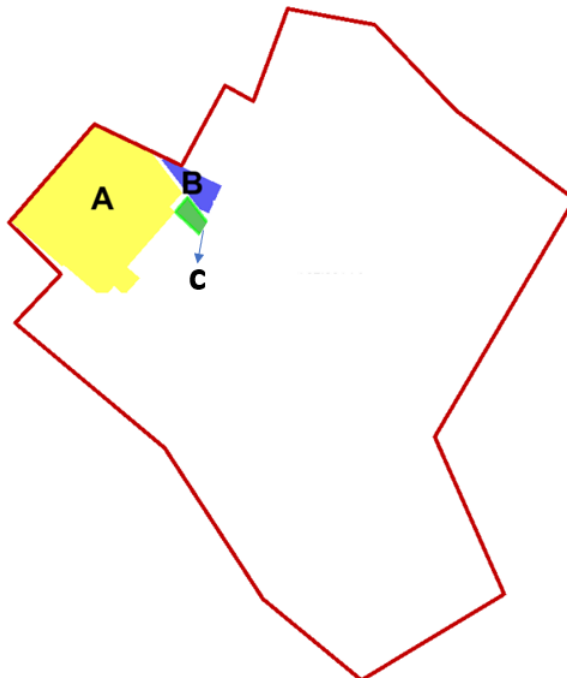
1. Gépjármű-kereskedelem (2 db nagybefizető);
2. Légi szállítás (2 db nagybefizető);
3. Légi szállításához kapcsolódó kiegészítő szolgáltatások (3 db nagybefizető);

Ennél is élesebben kirajzolódik a város költségvetését fenyegető veszély, ha látjuk, hogy a gépjármű-kereskedelem és a légiszállítás 2-2 nagybefizetője közül is lényegesen nagyobb az egyik, és ha ezt az 1-1 db nagybefizetőt, valamint a kiegészítő szolgáltatások 3 legnagyobb befizetőjét számoljuk, akkor a következő, **a város gazdaságának strukturálisan leggyengébb pontjára mutatunk rá:**

- **A fenti 5 db cég fizeti az éves IPA kb. 33%-át (2019: 1.173 millió Ft-) és**
- **a gépjármű-kereskedelem és a légiszállítás 1-1 nagybefizetője, azaz összesen 2 db (!) cég fizeti az éves IPA kb. 24%-át, vagyis kb. ¼ részét (2019: 841,5 millió Ft-).**

A nem vecsési vállalkozások térszerkezeti vizsgálata már 2013-ban azzal a tapasztalattal szolgált, hogy ezek a város IPA-bevételeinek 40-45%-át adó vállalkozások

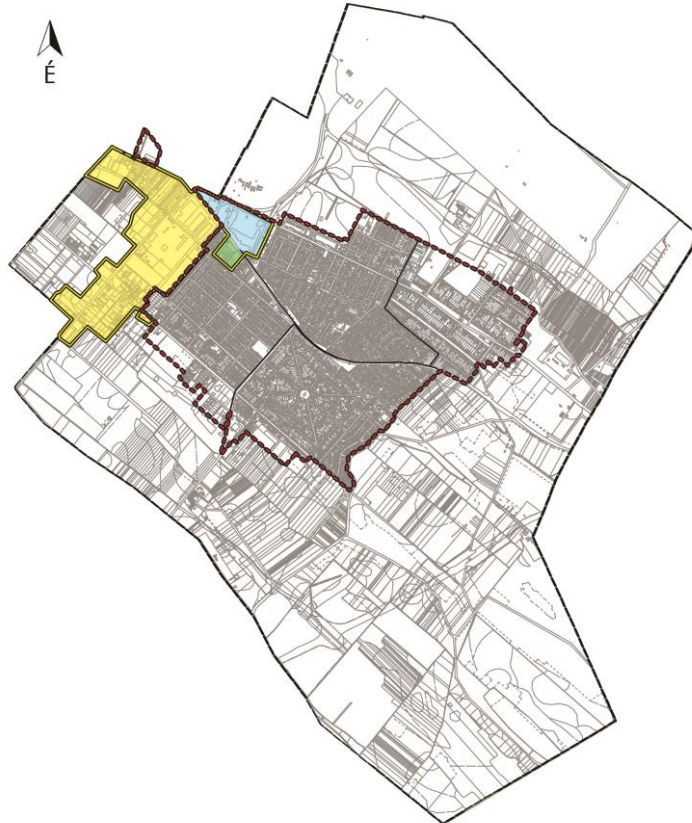
- a) minden valószínűség szerint **országos jelentőségű hazai, valamint nemzetközi nagyvállalatok (esetleg közép vállalatok) adják**, akik IPA-jukat megosztva (a központi székhely és a telephelyek között) fizetik, amiből következően jelentősebb vállalatméretről beszélhetünk. (Ha ez nem így lenne, egyszerűbb volna a vállalkozásnak vecsési székhelyt választani.)
- b) **a város gazdasági motorterületének tekinthető nyugati-északnyugati kereskedelmi és ipari területein működnek.** (A korábbi helyzetelemzésben ezt a területet neveztük ABC-területnek. Ez az állítás mára legfeljebb annyival árnyalható, hogy **az Új Ecseri úttól keletre fekvő kereskedelmi zóna mára már részben működő, vállalkozásoknak otthont adó gazdasági zóna, olyan gazdasági decentrum**, amely már adhat otthont akár nagyobb, nem vecsési vállalkozásoknak. Mindazonáltal jelentősége még semmiképpen sem hasonlítható az ABC-területekéhez.)



Azon túl, hogy a város IPA-bevételeinek kb. 45%-át nem helyi vállalkozások adják és hogy egy nem vecsési székhelyű vállalkozás átlagos adóereje kb. 2,1-2,9-szerese egy vecsésiének, a fenti adatsorok több további lényeges pontra is rámutatnak:

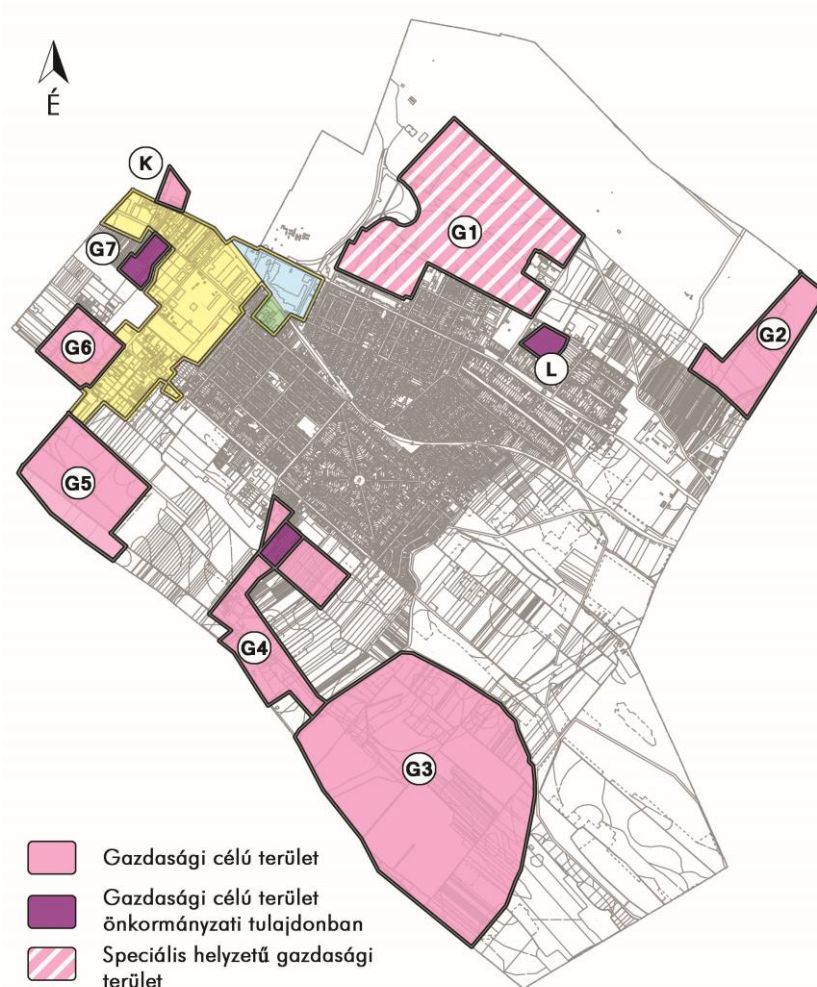
- Tekintettel a nem vecsési cégbejegyzésre, a város egyrésztől még mindig **csak minimális információval rendelkezik a bevételeinek igen jelentős hányadát adó csoportról**, azok lényegében egyetlen hivatalos gyűjtési szempont szerint sem jelennek meg számára, semmilyen adminisztrációs rendszerben.
- Másrésztől ugyanezen okból **minimális ráhatása van csak saját gazdálkodása fő „motorjára”**, a nem vecsési székhellyel rendelkező szállítási, logisztikai és kereskedelmi ágazatokban (a vecsési húzóágazatokban) működő vállalkozásokra, azaz tetten érhető egyfajta, a körülményeknek és az információhiánynak való **„kitettség” a gazdaság helyi rendszereinek fejlesztése, befolyásolása, vagy akár ösztönzése terén.**

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 kijelölésre¹⁶:



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.

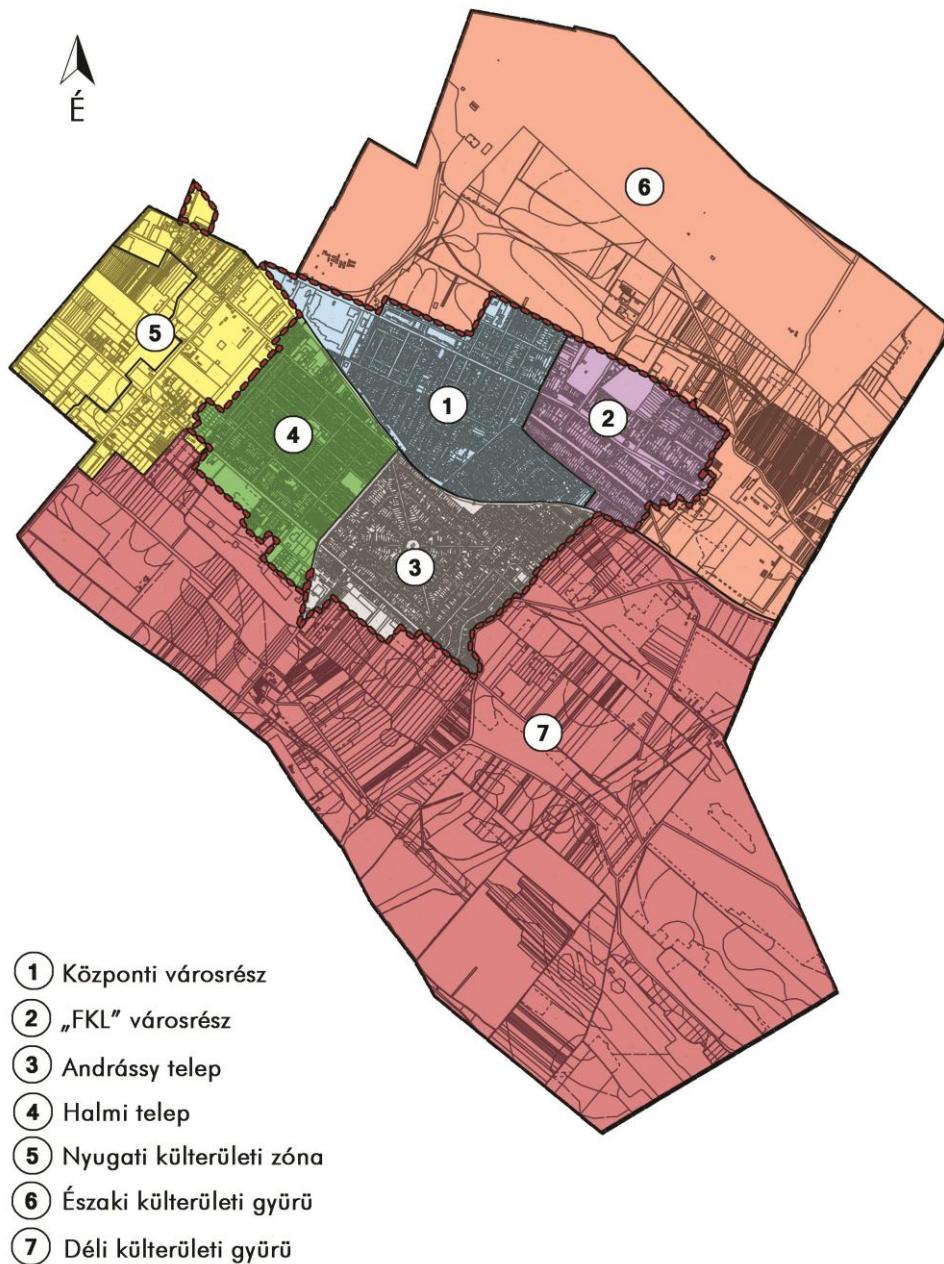
¹⁶ Ezek részletes elemzését tartalmazza: Vecsés Város Hosszútávú Településfejlesztési Konceptiója [továbbiakban: V14/28] I. kötet 7.5.

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 város 2015-ben elfogadott hosszú távú Településfejlesztési Konceptiójának, a V14/28-nak részletes helyzetelemzési munkái rávilágítottak azokra az alapvető belátásokra, amelyekre építve a város önmagára irányuló, 15 éves távlatban értelmezhető víziója, hosszú távú jövőképe megfogalmazásra került. Mivel a város képviselőtestülete által elfogadott és **hatályos TFK tervezési időtávja 2028-ig terjed, voltaképpen lefedi a jelen, FELÜLVIZSGÁLT Integrált Településfejlesztési Stratégia (ITS 2.0) tervezési időtávját. Az ITS a TFK-val teljes mértékben harmonizál, azonban a részben felülvizsgált, részben pedig új szempontok alapján elkészített, friss adatokkal dolgozó Helyzetfeltárás (az FVS 2.1. fejezete) eredményei alapján kisebb súlyponteltolódásokat tartalmazva.**

Nagyobb hangsúly kerül a következő elemekre:

- a sportos, egészséges lakossággal bíró, fizikailag is dinamikus Vecsés;
 - a városias jellegű város víziója;
 - az összességében jelentős (lakosság) megtartó erővel bíró, minőségi életet biztosító kisváros
- elemekre való fokozottabb hangsúly helyezése;
- A zöld és a kék infrastruktúra fejlesztése;
 - A digitális kompetenciák és szolgáltatások előtérbe helyezése az önkormányzati feladatellátásban és az oktatásban.

Csökken a hangsúly és a vállalás a közvetlenül nem az önkormányzat kompetenciájába tartozó elemek vállalása terén:

- ❖ *Üzleti célú szolgáltatóipar fejlesztése*
- ❖ *Tudásgazdaság megtelepítése*

A város a következőképpen határozta meg jövőképét, azt a víziót, ahogyan 2027-re látni akarja önmagát:

VECSÉS JÖVŐKÉPE:

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

A jövőkép elemeinek kibontása:

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.**

Élhető és szerethető város

Ehhez elengedhetetlen az **egészséges városi környezet** biztosítása: a káros környezeti hatások (zajterhelés, szállópor, levegőtisztaság) jelentős mérséklése, az egészséges ivóvíz biztosításához szükséges infrastrukturális és társadalomfejlesztési feladatok elvégzése, a közlekedésbiztonság jelentős

mértékű javulása, a „zöld közlekedési formák” előtérbe helyezése, a sportcélú infrastruktúra, a rekreációs parkok, helyszínek fejlesztése és a tömegsport fokozott támogatása, valamint a városi zöldfelület (parkok, zöld pihenőhelyek) fejlesztése.

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

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

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

Harmonikusan fejlődő város

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 áruáramlás megállítását eredményező háttérpári rendszerek kiépülése révén Vecsés gazdasága országos, regionális és külföldi piacra is termel, a helyi vállalkozások pedig a helyi és

térségi piacok jelentős szereplőivé válnak.

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 iparágakhoz** kötődő oktatási szerepkör kialakítása révén.

Jelentős térségi és országos gazdaságstratégiai szereppel rendelkező város

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, dinamikus és egészséges 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 rétegzett és aktív jelenlétére épülő területhasználatot mutatnak és városias arculatú kisváros létrejöttét eredményezik**.

A zöldfelületi rendszerek, a zöld közlekedési formák, a sportcélú infrastruktúra fejlesztése, a fejlődő oktatásügy növelik az életminőséget és a városban maradás esélyét.

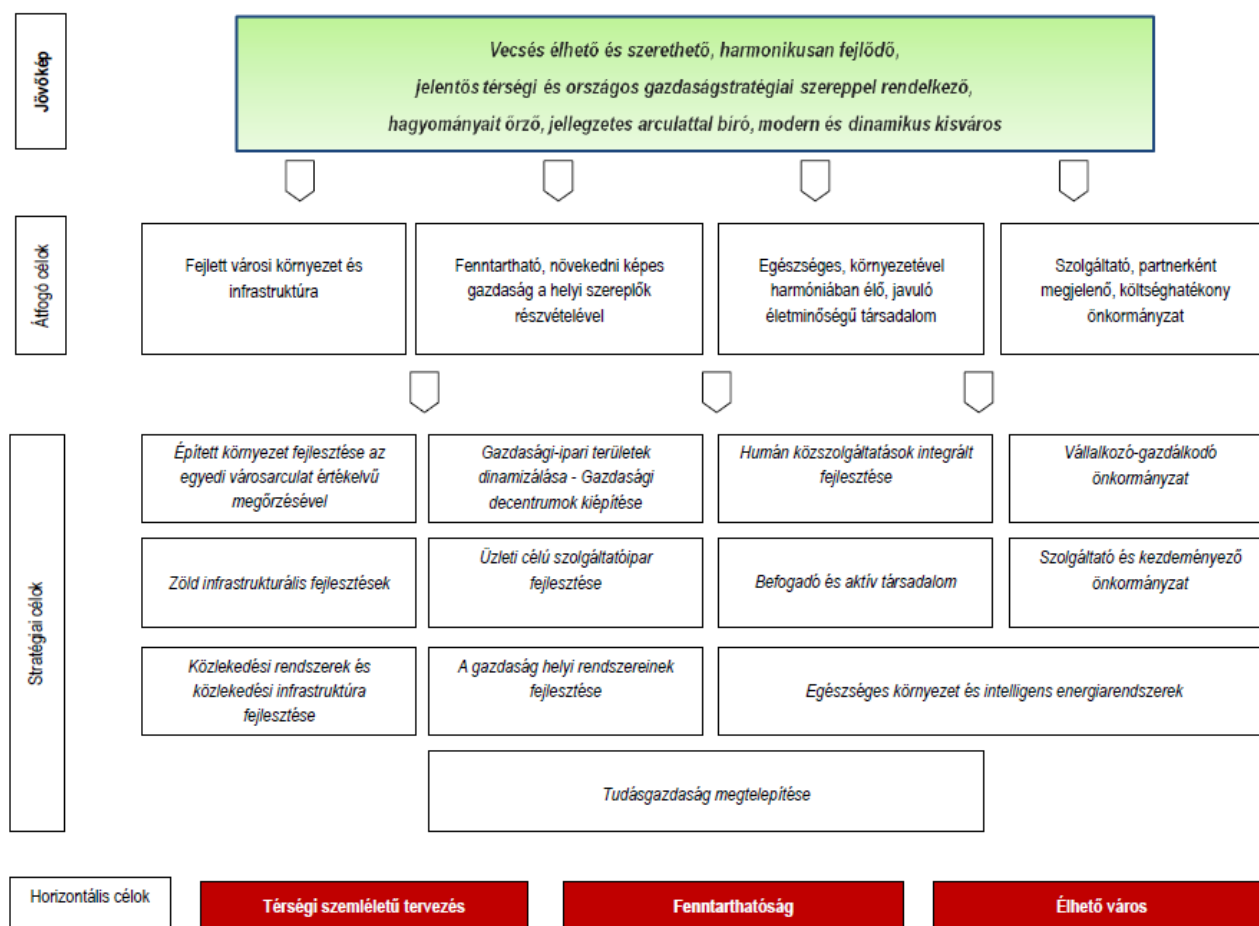
A szolgáltató jellegű önkormányzat működése során előnyben részesíti az **online és digitális megoldásokat** és **lerakja egy környezet- és felhasználóbarát Okosváros (Smart City) alapjait**.

Környezettudatos, sportos város

A város a 2021-27 közötti időszakra átfogó „zöld” fejlesztési programmal készül **ZÖLD ÁTÁLLÁS '21** néven és az egész városra kiterjedő sportcélú fejlesztési programcsomagot kíván megvalósítani **VECSÉS SPORTOL** néven.

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 (7 év) igazítva, a rendelkezésre állni látszó fejlesztési források függvényében határozza meg a középtávú stratégiai célkitűzéseket.

Ahogy az a TFK célrendszerében és a 2015-2020 közötti ITS-célrendszerben is megmutatkozott és a jelen, felülvizsgált ITS stratégiai célrendszerét is meghatározza, Vecsés továbbra is négy nagy **TEMATIKUS FÓKUSZ / PRIORITÁS** köré csoportosítja átfogó településfejlesztési céljait, prioritásait:

- ❖ **VÁROSI KÖRNYEZET ÉS INFRASTRUKTÚRA**
- ❖ **GAZDASÁG**
- ❖ **TÁRSADALOM**
- ❖ **KÖLTSÉGHATÉKONY ÖNKORMÁNYZAT ÉS KÖZSZOLGÁLAT**

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

II.1.1. Az Átfogó célok (TEMATIKUS CÉLOK) rendszere

ÁC1 Fejlett városi környezet és infrastruktúra

Vecsés város önkormányzatának célja egy fejlett, vagyis **egészséges, funkciógazdag, korszerű, a digitális fejlődés eredményeit is felhasználó városi környezet** és jól használható, **felesleges társadalmi és pénzügyi költségeket nem termelő városi infrastruktúra** kialakítása.

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

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

A város a ciklus végére szeretné egyben lefektetni az „Okosváros” (SmartCity) alapjait, több energetikai, közszolgáltatási és közlekedési funkciót a digitális és online rendszerek révén látva el.

ÁC2 Fenntartható, növekedni képes gazdaság a helyi szereplők részvételével

Mint az mind a **GAZDASÁGFEJLESZTÉSI STRATÉGIA**, mind pedig a **TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI KONCEPCIÓ** helyzetelemzési fejezeteiből világossá vált, Vecsés gazdasági pozícióit leginkább a szolgáltatóipar, azon belül is a kereskedelem, a logisztikai szolgáltatások, valamint az ipar-építőipar határozzák meg. A mezőgazdasági ágban működő vállalkozások száma alig haladja meg az 1%-ot.

A város ipari profiljának megváltozása, a mezőgazdasági profil egyértelmű és erőteljes visszaszorulása egyszerre jelenti a területhasználat módjaiban bekövetkezett változásokat és a városi gazdaság alapját jelentő adófizető vállalkozások

adminisztratív szerkezetének változását. Ez utóbbi tekintetében látható volt, hogy a vecsési helyi adóvolumen 40-45%-át nem vecsési székhelyű közép- és nagyvállalatok fizetik¹⁷. Ezzel párhuzamosan a vecsési vállalkozások jelentős része valójában nem működik, illetve 0-9 fő közötti foglalkoztatottat jelentő mikrovállalkozás. Kitüntetett jelentőségű cél tehát, hogy a helyi szereplők aktívabban, jelentősebb mértékben vegyenek részt a gazdasági rendszerek működésében, és a város gazdasági teljesítménye a jelenleginél nagyobb mértékben támaszkodjon a helyi vállalkozásokra.

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

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

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

Vecsés Város átfogó célja tehát gazdasági területen, az újra erőre kapó, elsősorban CARGO-központként fejlődő repülőtér közelségét és lehetőségeit kihasználva, a logisztikai, az ahhoz kötődő szolgáltatóipar és a kereskedelem területén, a helyi vállalkozások erősítésével és részvételük, szerepük fokozásával fenntartható gazdasági növekedési mutatókat érjen el.

ÁC3 Egészséges, környezetével harmóniában élő, javuló életminőségű társadalom

„Nemzetközi összehasonlításban a társadalmi környezet állapotát nagyon jól adja vissza az OECD által alkalmazott jóléti mutató, a *'better life index'*, melyben a 2011. évi adatok alapján Magyarország az Európai Unió tagállamai közül a második legrosszabb összértékű mutatót érte el.”¹⁸ A társadalmi környezet és infrastruktúra fejlesztésére, valamint a társadalom alapvető viszonyrendszereinek fejlesztésére irányuló céltengely ennyiben az egyik legkomolyabb elmaradásokkal küzdő terület fejlesztését jelenti.

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

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

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

¹⁷ Lásd: FVS 2.1.7.3

¹⁸ Emberi Erőforrás Fejlesztési Operatív Program 2014-2020, 8.o.

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

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

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

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

II.1.2. A Stratégiai célok rendszere (TEMATIKUS RÉSZCÉLOK) és a Területi célkitűzés

A város 2021-2027 között a 4 ÁTFOGÓ CÉL megvalósítását 10 STRATÉGIAI CÉLRA bontotta, a 2015-2020 közötti ITS-hez képest mutatkozó, a jelen fejezet 2. alfejezetében leírt **hangsúlyáthelyeződésekkel és a digitális áttállás programjának beemelésével**.

A STRATÉGIAI CÉLOK 2021-2027

SC1) Városi funkciók fejlesztése és erősítése

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

SC2) Zöld és kék infrastruktúra fejlesztése

A városi zöld és kék infrastruktúrájának fejlesztése: a város közösségi parkjainak, zöldfelületeinek, gyalogos és kerékpáros közlekedési infrastruktúrájának, csapadékvíz-elvezetési rendszerének fejlesztését szolgáló célkitűzés, amely a közösségi

célú zöldfelületek fejlesztése mellett kiemelt figyelmet szentel a zöld közlekedési infrastruktúra (P+R+B parkolók, kerékpárutak) fejlesztésének.

SC3) *Közlekedési infrastruktúra fejlesztése*

A stratégiai cél keretében elsődleges cél a belvárost a tehergépjárműforgalomtól tehermentesíteni képes és az észak-nyugati gazdasági-ipari területeket tovább dinamizáló (elkerülő) útvonal kiépítése a 0202 számú földút fejlesztésével, közlekedési csomópont kialakításával. Ez a fejlesztés egyaránt szolgálja a gazdaságfejlesztés, az egészséges lakókörnyezet és az egészséges társadalom célkitűzések megvalósítását.

SC4) *Gazdasági-ipari területek fejlesztése*

A város gazdasági területeinek dinamizálását kitűző alaprogram 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 területeken már jelenleg, spontán megindult gazdasági magánberuházások folytatásaként – a magántőkéből megvalósuló gazdasági-kereskedelmi célú területfejlesztési akciók.

SC5) *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 a gazdasági-kereskedelmi szolgáltató területek továbbfejlesztése a város északi, észak-keleti területein (FKL-városrész, M4-projekt).

SC6) *Humán közszolgáltatások infrastruktúrájának 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 az oktatási, a szociális, az egészségügyi és a kulturális intézményrendszer fejlesztése, a költséghatékony feladatellátás érdekében energetikai korszerűsítésük, az általuk nyújtott szolgáltatások spektrumának szélesítése és bevételtermelő kapacitásuk (pl. turisztika) növelése.

Külön cél a „VECSÉS SPORTOL”-projektsomag megvalósítása, amelynek célja egy, a teljes városra kiterjedő sportcélú területfejlesztés, közterületek rekreációs és pihenési célú fejlesztése.

SC7) *Környezettudatos város és társadalom*

A környezettudatosságot átfogóan érvényre juttató, mind infrastrukturális, mind pedig társadalomfejlesztési beavatkozásokat tartalmazó céltengely a környezettudatos társadalom és a célzottan, a kommunális infrastruktúra fejlesztésén túl, kimondottan a környezetvédelmet szolgáló intézkedéseket tartalmazzák. A tengely intézkedései azon az alapvető belátáson alapulnak, hogy ha az infrastrukturális adottságokat a társadalom nem teszi magáévá, az ilyen típusú fejlesztések nem érik el céljukat.

SC8) *Aktív és befogadó városi lakosság*

A társadalomfejlesztési célkitűzés eredményeképpen egy helyi identitással rendelkező, de nyitott, a város életében részt venni tudó és akaró, a város kínálta lehetőségeket felismerő és használó városi lakosság alakul ki. Mindez éppen úgy jelenti a gazdagodó kulturális lehetőségek (kínálat) megjelenését, mint a lakosság és az önkormányzati ügyintézés viszonyának fejlődését, egyfajta „digitális polgári aktivitás” kialakulását.

SC9) Szolgáltató önkormányzat

Az önkormányzati lakossági szolgáltatások fejlesztése során cél egy Integrált Ügyfélszolgálati és Intézményhálózati Rendszer létrehozása. 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. 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.

SC10) Digitalizálódó város

A digitalizálódó város programja éppúgy épít a lakossági szolgáltatások és ügyintézés online formáira és felhő alapú CRM-rendszereire, ahogy az oktatás formáinak részbeni digitalizálására és az intelligens energiaellátás (smartgrid energiatermelő és -elosztó rendszerek) formáinak városi szintű kialakítására.

TC) 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. A fővárossal és a szomszéd településekkel, kerülettel való rendszerszerű együttműködés mellett ez a területi célkitűzés jelenti az egyes tematikus célok TÉRSÉGI FEJLESZTÉSPOLITIKAI KONTEXTUSÁT.

II.1.3. Horizontális célok (HC)

Vecsés Város Integrált Fenntartható Városfejlesztési 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.

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 pozícióját javítják. Az utóbbi szempontok pedig a **fenntartható fejlődés** általános elvét juttatják érvényre, amely a véges erőforrásokkal rendelkező Földönélő 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”.¹⁹

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.

¹⁹ ENSZ, Brundtland-jelentés (1987)

JÖVŐKÉP: VECSES ÉLHETŐ ÉS SZERETHETŐ, HARMONIKUSAN FEJLŐDŐ, JELENTŐS TÉRSÉGI ÉS ORSZÁGOS GAZDASÁGSTRATÉGIAI SZEREPPEL RENDELKEZŐ, HAGYOMÁNYAIT ŐRZŐ, JELLEGZETES ARCULATTAL BÍRÓ, MODERN, DINAMIKUS ÉS EGÉSZSÉGES, KÖRNYEZETTUDATOS, SPORTOS KISVÁROS

ÁTFOGÓ CÉLOK (ÁC)

ÁC1: FEJLETT VÁROSI KÖRNYEZET ÉS INFRASTRUKTÚRA	ÁC2: FENNTARTHATÓ, NÖVEKEDNI KÉPES GAZDASÁG A HELYI SZEREPLŐK RÉSZVÉTELÉVEL	ÁC3: EGÉSZSÉGES, KÖRNYEZETÉVEL HARMÓNIABAN ÉLŐ, JAVULÓ ÉLETMINŐSÉGŰ TÁRSADALOM	ÁC4: SZOLGÁLTATÓ, PARTNERKÉNT MEGJELENŐ, KÖLTSÉGHATÉKONY ÖNKORMÁNYZAT
--	--	---	--

PRIORITÁSOK

VÁROSI KÖRNYEZET ÉS INFRASTRUKTÚRA	GAZDASÁG	TÁRSADALOM	KÖLTSÉGHATÉKONY ÖNKORMÁNYZAT ÉS KÖZSZOLGÁLTAT
---	-----------------	-------------------	--

STRATÉGIAI CÉLOK (SC)

SC1: VÁROSI FUNKCIÓK FEJLESZTÉSE ÉS ERŐSÍTÉSE	SC4: GAZDASÁGI - IPARI TERÜLETEK FEJLESZTÉSE	SC6: HUMÁN KÖZSZOLGÁLTATÁSOK INFRASTRUKTÚRÁJÁNAK FEJLESZTÉSE: BÖLCSŐDEI, ÓVODAI, EGÉSZSÉGÜGYI, SPORTCÉLÚ ÉS KULTURÁLIS INFRASTRUKTÚRA FEJLESZTÉSE	SC9: KÖLTSÉGHATÉKONY, SZOLGÁLTATÓ ÖNKORMÁNYZAT
SC2: ZÖLD ÉS KÉK INFRASTRUKTÚRA FEJLESZTÉSE	SC5: HELYI GAZDASÁGI SZEREPLŐK VÁLLALKOZÁSI FELTÉTELEINEK JAVÍTÁSA	SC7: KÖRNYEZETTUDATOS VÁROS ÉS TÁRSADALOM	SC10: DIGITALIZÁLÓDÓ VÁROS
SC3: KÖZLEKEDÉSI INFRASTRUKTÚRA FEJLESZTÉSE		SC8: AKTÍV ÉS BEFOGADÓ VÁROSI LAKOSSÁG	

TERÜLETI CÉLKITŰZÉS (TC)

A FERIHEGYI GAZDASÁGI ÖVEZET – KIEMELT GAZDASÁGFEJLESZTÉSI TÉRSÉG RÉSZEKÉNT VALÓ FEJLŐDÉS

HORIZONTÁLIS CÉLOK (HC)

HC1: Térségi szemlélet	HC2: Fenntarthatóság	HC3: Élhető város
-------------------------------	-----------------------------	--------------------------

II.2. A tematikus és területi célok közötti összefüggések

Ahogy az mind Vecsés város fejlesztéspolitikai pozicionáltságának, mind pedig 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 „közélföld”, 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 koncepcionálisan 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 háttéripár (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 **4. stratégiai célkitűzés: Gazdasági-ipari területek fejlesztése**. Ennek a stratégiai célnak a keretében olyan projektek kerülnek megvalósításra, amelyek

- a térség közlekedésének és a repülőtér közúti elérésének fejlesztését,
- a repülőtér köré épülő szolgáltatóipar még erőteljesebb megtelepülését,
- a város keleti és dél fejlesztési területeinek fejlődésével gazdasági-ipari decentrumok létrejöttét
- a vecsési vállalkozások térségi szerepének növekedését

támogatják és teszik lehetővé. Ezen projektek 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 város és a térség azonban leginkább a közlekedési infrastruktúra fejlesztése tekintetében van különösen egymásra utalva. Ahogy azt a korábbi elemzések²⁰ 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 kistérségi közlekedési kapcsolatok** által meghatározott szerepköréről. Vecsés közlekedési infrastruktúrájának fejlesztéséről ezért nehezen lehet a **területi-térségi kontextus** figyelmen kívül hagyásával gondolkodni.

²⁰ V14/28 II. köt. 41-46.

A repülőtér ingatlanfejlesztési terveiben szereplő „kerítésen belül” beruházások és a vecsési gazdasági célterületek térképe²¹:



A vecsési településfejlesztési koncepció által reálisnak tartott reptérfejlődési potenciált és irányt alátámasztják:

a) A teherszállító központtá válás tekintetében:

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

b) Az inter- és multimodalitás tekintetében:

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

c) Az üzleti célú utasforgalom tekintetében:

- a jelenleg meglévő kapacitások;
- a repülőtér ilyen célú forgalmát kiszolgálni képes funkciók (konferencia, szálláshely, stb.) megtelepítésére alkalmas területek logisztikailag és térszerkezetileg szerencsés elhelyezkedése.

Vecsés közlekedési infrastruktúrájának fejlesztése sem tárgyalható a következő térségi relációk nélkül:

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

Vecsés és a főváros viszonylatában egyszerre van szükség:

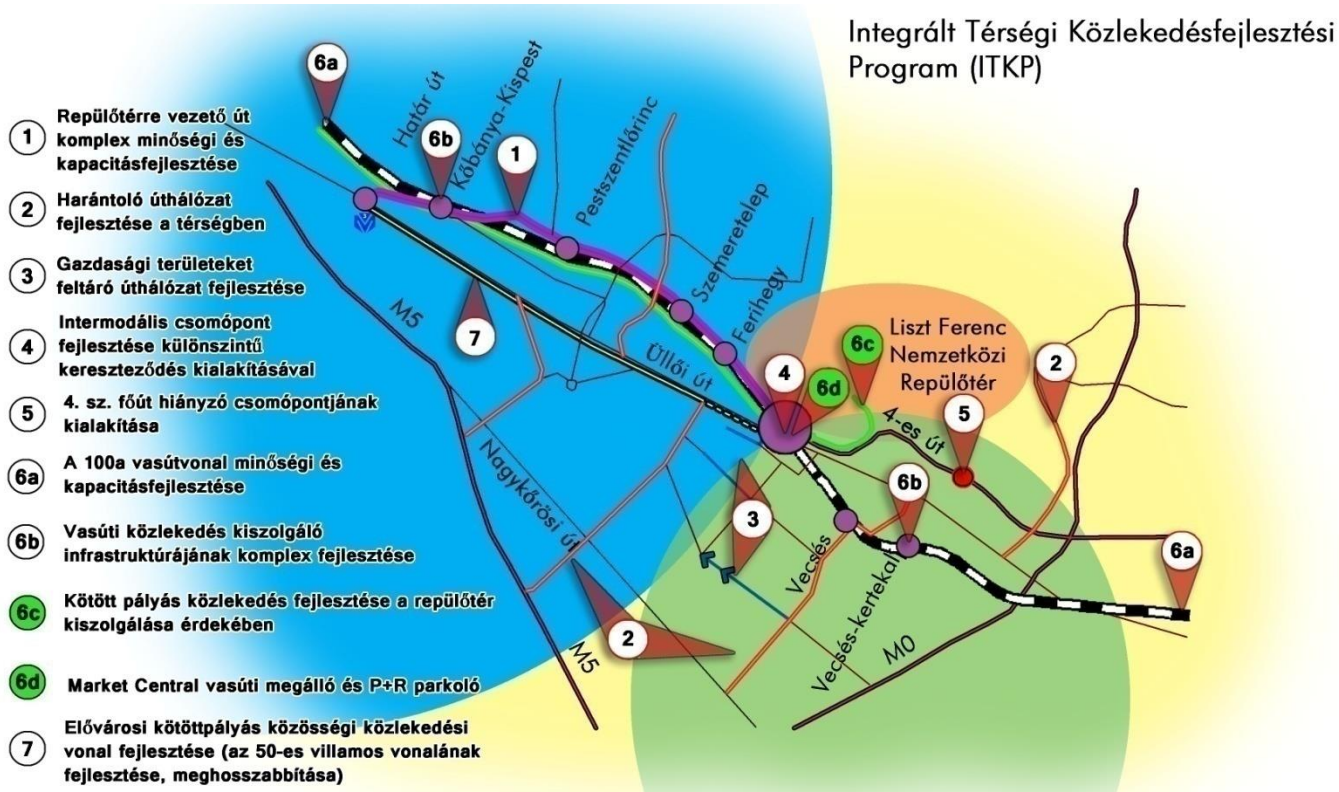
- A kötött pályás közlekedési módok, különösen az elővárosi közlekedés fejlesztésére
- A közúti közlekedési hálózat fejlesztésére
- A Budapest – LIFE-reláció közlekedési összeköttetésének fejlesztésére

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.

²¹ A felső térkép forrása: https://www.bud.hu/uzleti_partnereinknek/ingatlan/ingatlanfejlesztes (Letöltés dátuma: 2021. augusztus 16.)

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-javaslatát a térségi főszereplők (Budapest – LIFE – Pest megye – környező pest megyei települések – Vecsés) térbeli pozíciójára vetítve **kizárólag térségi együttműködést igénylő, területi célként foglalkozható össze:**



A javasolt ITKP egészének realizálása 2020-ig nem volt valószínű, nem is valósultak meg annak fontosabb elemei. Ugyanakkor a repülőtérnek a 2020-2021-es COVID-járványt követő, meglepően dinamikus fejlődése (elsősorban az áruforgalom terén mint CARGO-bázis), valamint az utóbbi időben egyre gyakrabban a közbeszéd elemévé váló politikai akarat miatt az egyes elemek – akár állami részvétellel történő – megvalósítása a 2022-2027 közötti időszakban lehetségesnek látszik.

III. Fejlesztési programok és beavatkozások

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.)

AZ AKCIÓTERÜLETI FEJLESZTÉS INDOKOLTSÁGA

❖ NYUGATI GAZDASÁGI AKCIÓTERÜLET

Vecsés gazdaságát alapjaiban határozza meg a város észak-nyugati felén kialakított és részben már spontán módon, magántőkeből 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 szállítmányozási 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, térszerkezeti 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 területnek.

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:

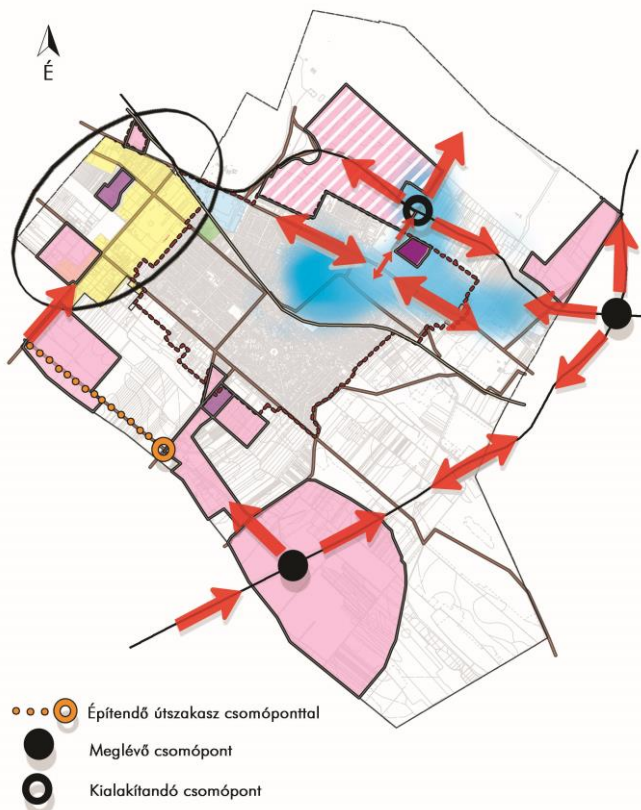
- tovább erősíti és infrastrukturálisan fejleszti a város gazdasági motorterületét,
- Vecsést tovább integrálja a főváros és a repülőtér gazdasági-közlekedési viszonyrendszereibe,
- megteremt a területen való vállalkozás infrastrukturális feltételeit és a megfelelő telephelyhez jutás feltételeinek biztosításával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

❖ ÉSZAKI AKCIÓTERÜLET

A város szerkezet-stratégiailag kiegyensúlyozott fejlesztése szükségessé teszi a **települési alközpontok** fejlesztését, erősítését, vagy éppen létrehozását. A **Lanyi-terület rehabilitálása** 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.

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



A Lanyi-terület reaktiválásának területfeltáró hatásrendszere:

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

→ *Új típusú repülőtéri kapcsolat lehetősége logisztikai potenciállal.*

Összefoglalóan: látható, hogy a fejlesztés eredményeképpen lényegében az egész „FKL”-városrész megnyílik, egyrészt a Központi városrész irányába, másrészt az intenzívebb területhasználat a Fő úton keresztül keleti irányba is feltárja a városrészt.

Ez a feltáró munka nyilvánvalóan akkor lehet igazán eredményes, ha a terület a 4-es úthoz csomópontot kap és az Ecseri út sorompóval lezárt zsákutca-területe helyett **a város északi bevezető területévé fejlődik**

❖ VÁROSKÖZPONT-FEJLESZTÉSI AKCIÓTERÜLET

Vecsés klasszikus, szerves fejlődés 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 funkciósűrűsödésének 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 alapjelleget adó **adminisztratív funkciók rétegzett és korszerűbb jelenlétét** teremtik meg és mindemellett a jelenleg **használaton kívül álló épületek újrafunkcionalizálásával** tovább növelik a területhasználat intenzitását.

Az akcióterületek térképen való megjelenítése

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

AZ AKCIÓTERÜLETEK EGYSÉGES TÉRKÉPI ÁBRÁZOLÁSA



III.2. Fejlesztési portfólió 2021-2027

A 2021-2027 közötti fejlesztések teljes portfóliója tartalmaz **ELSŐDLEGES FEJLESZTÉSI PROJEKTEKET** és **CSATLAKOZÓ PROJEKTELEMEKET**, melyek gyakran még csak projektötletek, esetleg koncepciók.

Az **ELSŐDLEGES FEJLESZTÉSI PROJEKTEK** a voltaképpeni, megfelelő kidolgozottsági szinten álló és fejlesztési forrásra váró fejlesztési projektek.

A **CSATLAKOZÓ PROJEKTELEMEK** a fenti definíció kontextusában értelmezve olyan, projektek vagy projektkezdemények, amelyek vagy rendelkeznek már forrással és megvalósulás előtt állnak, vagy éppen ellenkezőleg: kidolgozottságuk foka még nem éri el egy fejlesztési projekt szintjét, ugyanakkor azok olyan koncepciók, projektötletek, melyek megvalósítása a tervezési időtávon kívánatos, a város stratégiai céljainak elérését szolgálja és a **teljes tervezés elvének** megfelelően megjelenítendőik.

A projektek szerkezetét tekintve a 2021-2027 közötti vecsési fejlesztési portfólió tartalmaz:

- ❖ **Egyedi, puntuális** fejlesztéseket
- ❖ **Nagyobb területre kiterjedő** fejlesztéseket. Ezek lehetnek:
 - **Akcióterület** egy részét vagy egészét érintő fejlesztések
 - A város egészére vagy több pontjára kiterjedő, ún. **Projektcsomagok**
- ❖ **Hálózatos** fejlesztéseket. Az ilyen típusú projekt lehet:
 - **Térben lokalizálható** (Kerékpárúthálózat fejlesztése; Csapadékvíz-elvezetés rendszerének fejlesztése; Ivóvízhálózat fejlesztése, rekonstrukciója; Önkormányzati intézmények energetikai korszerűsítése)
 - **Ún. „Egész városra kiterjedő”** – Térben nem vagy jelenleg nem lokalizálható („ZÖLDÜLŐ VÁROS”: park- és zöldfelületfejlesztés; „DIGITALIZÁLÓDÓ VÁROS”: digitális városüzemeltetési és közlekedési megoldások, okos energiarendszerek; Úthálózat fejlesztése)

III.2.1. Priorizálást tartalmazó elsődleges fejlesztési projektek (ERFA-projektek)

sorszám (prioritási sorrend)	Projekt neve	Hrsz.	Tervezés helye (projektcsoport)	Rövid leírása	Becsült költség (bruttó, millió Ft-)	Megjegyzés
1.	Bálint Ágnes Óvoda bővítése	4663	Akcióterületen kívüli egyedi fejlesztés	A meglévő épület bontása és új óvodaépület építése	663	
2.	Kék és zöld infrastruktúra fejlesztése: csapadékvíz-elvezetés rendszerének fejlesztése		HÁLÓZATOS FEJLESZTÉS: CSAPADÉKVÍZ- ELVEZETÉS RENDSZERÉNEK FEJLESZTÉSE	Felszíni csapadékvíz- elvezetés rendszerének kiépítése, fejlesztése	575	
2.a.	Széchenyi u. - Budai Nagy A. u.	6162/6 6168 6157/2 0152/96 0152/97 4161			75	
2.b.	Telepi u. (Anna u. - Bajcsy-Zs. E. u.)	Anna utca: 1588 Károly u. 2260 Vértesi N. u. 2289 Miklós u. 2309 Könyök u. 2332 Róder I. u. 1383 Vasvári P. u. 1411 Tompá u. 1443 Éva u. 1482 Ádám u. 1531 Telepi út 4602			500	
3.	Kerékpár-úthálózat bővítése és fejlesztése		HÁLÓZATOS FEJLESZTÉS: KERÉKPÁRÚT- HÁLÓZAT FEJLESZTÉSE		232	
3.a.	Vecsés-Bp. XVIII. kerület között a Halomi úton a Széchenyi útig	0172 0152/60 0152/6		Kerékpárút-fejlesztés és a Dózsa György úti árok lefedése	100	
3.b.	Vecsés-Gyál külterületi kerékpárút	0207 0208 4167		Kerékpárút építése	132	

4.	GÖCI szabadidő park	5635/16	„Vecsés sportol” projektcsomag eleme	Szabadidő park és gördeszka pálya kialakítása a területen	650	
5.	Önkormányzati épületek energetikai fejlesztése		HÁLÓZATOS FEJLESZTÉS: ÖNKORMÁNYZATI ÉPÜLETEK ENERGETIKAI FEJLESZTÉSE	Az önkormányzati intézmények, lakások energetikai fejlesztése: energiahatékony fűtési módok kialakítása, fűtőkorszerűsítési, szigetelési fejlesztések, nyílászárók cseréje, napelemek felszerelése.	600	
5.a.	Családsegítő és Gyermekjóléti Szolgálat új telephelye	359/3				
5.b.	Vecsési Városgondnok Kft.	3837				
5.c.	Vecsés Városközpont-fejlesztő Projekt Nonprofit Kft.	1623				
5.d.	Petőfi Sándor iskola (kazáncsere)	1953/1				
5.e.	Vecsési Egészségügyi Szolgálat (szakrendelő és alapellátás)	1528 és 4918				
5.f.	Központi Konyha	35/2				
5.g.	Fő u.-i bérlakások (Fő u. 110., 112. és 192.)	776, 777 és 1948/1				
6.	Mosolyország óvoda újrakepítése	2379	Akcióterületen kívüli egyedi fejlesztés	A Kisfaludy u. 13-15. sz. alatti óvoda bontása és új óvodaépület építése, a Tompa u. 25. sz. alatti tagóvoda egyidejű megszüntetésével.	600	A projekt megvalósíthatósága érdekében telekhatáros ingatlanokat vásárolt az önkormányzat.
7.	Bálint Ágnes Kulturális Központ turisztikai célú fejlesztése	2314	VÁROSKÖZPONT- FEJLESZTÉSI AKCIÓTERÜLETI FEJLESZTÉS	Bálint Ágnes Kulturális Központ turisztikai célú infrastrukturális fejlesztése: tetőtér beépítése és kamaraterem kialakítása. A kulturális központban kiállító terem, közösségi tér, 100 fő befogadására is alkalmas konferencia- és előadói terem, valamint interaktív élményközpont kiépítése 500 nm-en.	400	

III.2.2. További, prioritálás nélküli elsődleges fejlesztési projektek (ERFA-projektek)

sorszám	Projekt neve	Hrsz.	Tervezés helye	Rövid leírása	Becsült költség (bruttó, millió Ft-)	Megjegyzés
8.	Típegők II. bölcsőde fejlesztése	3837/2	Akcióterületen kívüli egyedi fejlesztés	TIPEGŐK II. bölcsőde építése: új, 4 csoportos bölcsőde építése, közösségi helyiséggel	600	
9.A	<u>Útfelújítási fejlesztési csomag:</u> belterületi útfelújítások		EGÉSZ VÁROSRA KITERJEDŐ HÁLÓZATOS FEJLESZTÉS: KÖZÚTHÁLÓZAT FEJLESZTÉSE	Belterületi úthálózat állapotának javítása, az utak felújítása.	3.500	
9.B	<u>Útfelújítási fejlesztési csomag:</u> külsőterületi földutak rendezése, burkolása			Külsőterületi úthálózat állapotának javítása, az utak felújítása.	400	
10.	Vízálózat vas- és mangánmentesítése	0189/6	HÁLÓZATOS FEJLESZTÉS: VÍZHÁLÓZAT FEJLESZTÉSE	Ivóvízminőség javítása: a víz vas- és mangántartalmának csökkentése	800	
11.	Ivóvízhálózati rendszer korszerűsítése	térképen ábrázolva		Az ivóvízhálózat hidraulikai és vízminőségi szempontból kedvezőbb átalakítása, módosítása, rekonstrukciója	1.638	
12.	Városközpont-fejlesztés, II. ütem		VÁROSKÖZPONT- FEJLESZTÉSI AKCIÓTERÜLET		1.930	
12.a.	Telepi út környezetének infrastrukturális és funkcionális fejlesztése (Anna u. játszótértől a vasúti átjáróig)	1556		Városközponti fejlesztés. Parkolók kialakítása. Szökőkút, szobor, egyéb köztéri elemek, zöldfelület-fejlesztés	200	
12.b.	KÁROLY-PROJEKT	1621 1622 és 2261		Városias tér fejlesztése a Telepi út és a Károly utca-sarkon: parkolók kialakítása, városközponti szolgáltató és ügyfélfogadó központok és "kreatív" udvar kialakítása, kisebb rendezvényterek fejlesztése. A Károly u. 2. szám alatti épületkomplexum fejlesztése és a Régi (József Attila) Művelődési Ház (Károly u. 1.) újrafunkcionálása.	300	
12.c.	Az ABONYI-HÁZ újrafunkcionalizálása	2274		Az ABONYI-HÁZ (Telepi út 31.) funkcionális átalakítása Idősek otthona és/vagy egyéb civil funkciók (pl. Civil Központ kialakítása) ellátása	400	

				érdekében		
12.d.	Családsegítő és Gyermejjóléti Szolgálat (CSASE) területének újrahaznosítása városi funkciók fejlesztésére	1159		A jelenlegi épület lebontása és új, 3 szintes épület megépítése: földszinten üzletek; a tetőtérben pedig bérlakások kerülnek kialakításra.	350	A CSASE átköltöztetésre került a TIGÁZ egykori épületébe
12.e.	Telepi út 44/A. bontása és területének újrahaznosítása	1158		<i>Az elképzelés még csak projektötlet, projektkezdemény. További konkretizálása, fejlesztése szükséges!</i>		
12.f.	A „Régi Posta” épület bontása és funkcióváltása	2308/2		A „Régi Posta” épület bontása és funkcióváltása	300	
12.g.	Szent István tér környezetének rendezése és a „Diósi okos park” kialakítása	2316		Parkrendezés és rendezvényhelyszín kialakítása, valamint rekreációs és szabadidőpark kialakítása a Diósi telken	130	
12.h.	Piac tér funkcionális bővítése, átalakítása	2355 és 2302		Az önkormányzati Eötvös u. 17. sz. és 21. sz. ingatlanok bontása, parkolóbővítés és piaci szolgáltatások ellátást segítő helyiségek építése.	100	
12.i.	Vértesi utcai kiállító terem civil, kulturális és oktatási célú újrafunkcionalizálása	2294		Vértesi utcai kiállító terem (Vértesi u. 9.) átalakítása civil szervezetek számára és/vagy a Zeneiskola elhelyezése céljából	150	
13.	„Vecsés SPORTOL”- projektcsomag				1.900	
13.a.	Lanyi szabadidő park	367/33		A tanuszodához csatlakozó szauna, pihenő és rekreációs parki kialakítás, szánkódomb	400	
13.b.	Halmy tér rendezése sportcélú funkciók kialakítása révén	3430/13		Térrendezési munkálatok (játszótér áthelyezése, parkosítás, parkolók, kerítés, stb.)	300	
-	Szent István tér környezetének rendezése és a „Diósi okos park” kialakítása	2316	„VECSÉS SPORTOL”: SZABADIDŐPARKOK ÉS REKREÁCIÓS HELYEK INFRASTRUKTURÁLIS FEJLESZTÉSE	Rekreációs és szabadidőpark kialakítása a Diósi telken		A Városmegyei központ-fejlesztés II. ütemének költségei között tervezve: 130
13.c.	Szabadidőpark a Központi városrészi lakótelepen	2/36		A központi városrészi lakótelepen szabadidőpark létesítése	200	
13.d.	Szabadidőparkok és rekreációs terek a vecsési lakóparkokban	6159/2		A lakóparkok szabadidős és rekreációs célú tereinek, infrastruktúrájának fejlesztése:	200	

				szabadidőparkok kialakítása a Katica és a Kispatak Lakparkokban.		
13.e.	Dózsa György úti sportpálya fejlesztése	4019/1		Dózsa György úti sportpálya szabadidős, közcélú használatának biztosítása	200	
14.	Sándor és volt Görög tanyák sportcélú fejlesztése	0291/2	Akcióterületen kívüli egyedi fejlesztés	Sportcentrum létesítése	400	
15.	Vértesi utcai kiállító terem civil, kulturális és oktatási célú újrafunkcionalizálása	2294	VÁROSKÖZPONT- FEJLESZTÉSI AKCIÓTERÜLET	Vértesi utcai kiállító terem (Vértesi u. 9.) átalakítása civil szervezetek számára és/vagy a Zeneiskola elhelyezése céljából	A Városközpont- fejlesztés II. ütemének költségei között tervezve: 150	
16.	Az „Epres” és a Fő út fejlesztése				200	
16.a.	Az „Epres” területének infrastrukturális és funkcionális fejlesztése	330/22	ÉSZAKI AKCIÓTERÜLETI FEJLESZTÉS	Pihenőpark/rekreációs park kialakítása, közmű-és egyéb infrastruktúra fejlesztése; Káposztás fiú szobor elhelyezése.	120	
16.b.	Fő út infrastrukturális fejlesztése	766 768		Közterületi elemek kihelyezése, járdaépítés, fásítás, térfigyelők kihelyezése	80	
17.	ZÖLDÜLŐ VÁROS: park- és zöldfelületfejlesztés	TELJES VÁROS	EGSZ VÁROSRA KITERJEDŐ HÁLÓZATOS FEJLESZTÉS: PARK- ÉS ZÖLDFELÜLETFEJLESZTÉS	Parkok fejlesztése, parkosítás, a nem sportcélú funkcionális zöldfelület növelése	400	
18.	DIGITÁLIS VÁROS	TELJES VÁROS	EGÉSZ VÁROSRA KITERJEDŐ HÁLÓZATOS FEJLESZTÉS: DIGITÁLIS VÁROS	Okosváros-megoldások, Smart Grid energiarendszerek, hivatali ügyintézés online formáinak fejlesztése	600	
19.	Hulladékudvar a Városgondnok Kft. új, Széchenyi út 141.sz. telephelyén	0152/23	Akcióterületen kívüli egyedi fejlesztés	Hulladékudvar létesítése a Városgondnok Kft. új, Széchenyi úti telephelyén	100	
20.	Shell-kút mögötti területen P+R parkoló kialakítása	072/36	Akcióterületen kívüli egyedi fejlesztés	Shell-kút mögötti területen P+R parkoló kialakítása új bekötőúttal	100	

III.2.3. ESZA-finanszírozású elsődleges fejlesztési projektek, beavatkozások

Sorszám	Projekt neve	Projekt becsült költsége (millió Ft-)	Összes becsült költség (millió Ft-)	Tervezés helye
ESZA 1.1.	Lakosság digitális írástudásának és digitális kompetenciáinak fejlesztése (képzések, akciók)	110	780	EGÉSZ VÁROSRA KITERJEDŐ HÁLÓZATOS (HUMÁN) FEJLESZTÉS
ESZA 1.2.	Önkormányzati dolgozók és közalkalmazottak digitális írástudásának és digitális kompetenciáinak fejlesztése (képzések)	70		
ESZA 2	ZÖLD FORDULAT – ZÖLDÜLŐ VÁROS: szemléletformáló programok, képzések, környezetvédelmi társadalmi akciók	150		
ESZA 3	Hulladék- és vízgazdálkodási, fenntarthatósági és zajvédelmi szemléletformálás	70		
ESZA 4	Gyermekterápiás program és képzés	50		
ESZA 5	Egészségügyi prevenció program és képzés	80		
ESZA 6	KáposztaFeszt rendezvény	100		
ESZA 7	MeseFesztivál rendezvény	50		
ESZA 8	Civil szervezetek programjai	100		

III.2.4. Csatlakozó projektek 1: ÖNKORMÁNYZATI FORRÁSBÓL FINANSZÍROZOTT PROJEKTEK

sorszám	Projekt neve	Hrsz.	Tervezés helye	Rövid leírása	Becsült költség (bruttó, millió Ft-)	Megjegyzés
1.	0202/1 jelű út fejlesztése	0202/1	NYUGATI GAZDASÁGI AKCIÓTERÜLETI FEJLESZTÉS	A földút betonúttá fejlesztése, közlekedési csomópont kialakítása, csatlakozó közlekedésbiztonsági elemek kiépítése. (A projekt megvalósítása érdekében 21 telek lejegyzése van folyamatban.	1000	RÉSZBEN MAGÁNTŐKE BEVONÁSÁVAL
2.	ÖNFENNTARTÓ VÁROS I. ÜTEM: Felnőttképzés Vecsésen (Gazdasági mintaprojekt és Mezőgazdasági Tanműhely a Lőrinci úton és a déli gazdasági zóna területén)	0218/ 101- 105	NYUGATI GAZDASÁGI AKCIÓTERÜLETI FEJLESZTÉS	Gazdasági mintaprojekt és Mezőgazdasági Tanműhely a Lőrinci úton és a déli gazdasági zóna területén (régai szennyvízkezelő mögötti terület). Felnőttképzési projekt és gazdasági, kereskedelmi és szolgáltató terület fejlesztése a helyi vállalkozások, valamint az Ipartestület részvételével.	600	RÉSZBEN MAGÁNTŐKE BEVONÁSÁVAL Jelenleg koncepció-szintű a kidolgozottsága
3.	Szabadtéri színpad (Jókai u.8) felújítása	797/2	VÁROSKÖZPONT- FEJLESZTÉSI AKCIÓTERÜLET	Szabadtéri színpad és nézőtér teljes rekonstrukciója, kiszolgáló épületek teljes felújítása, pinceklub, civil szervezetek központjának kialakítása	100	

III.2.5. Csatlakozó projektelemek 2: ÁLLAMI FINANSZÍROZÁSÚ PROJEKTEK

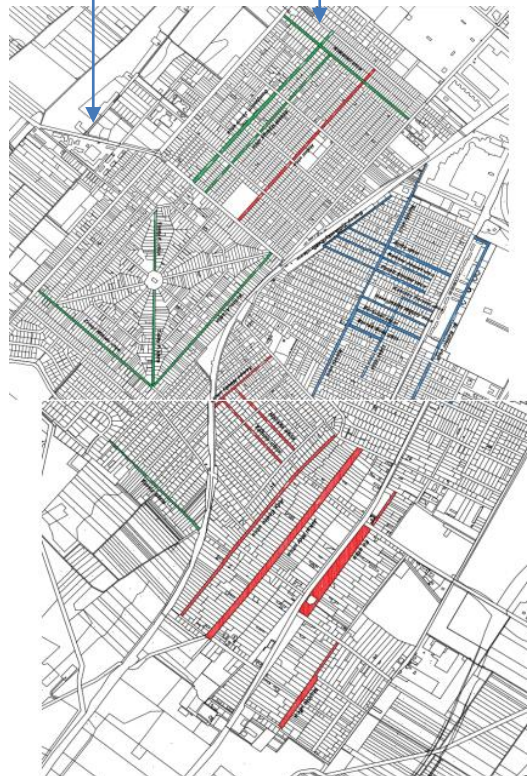
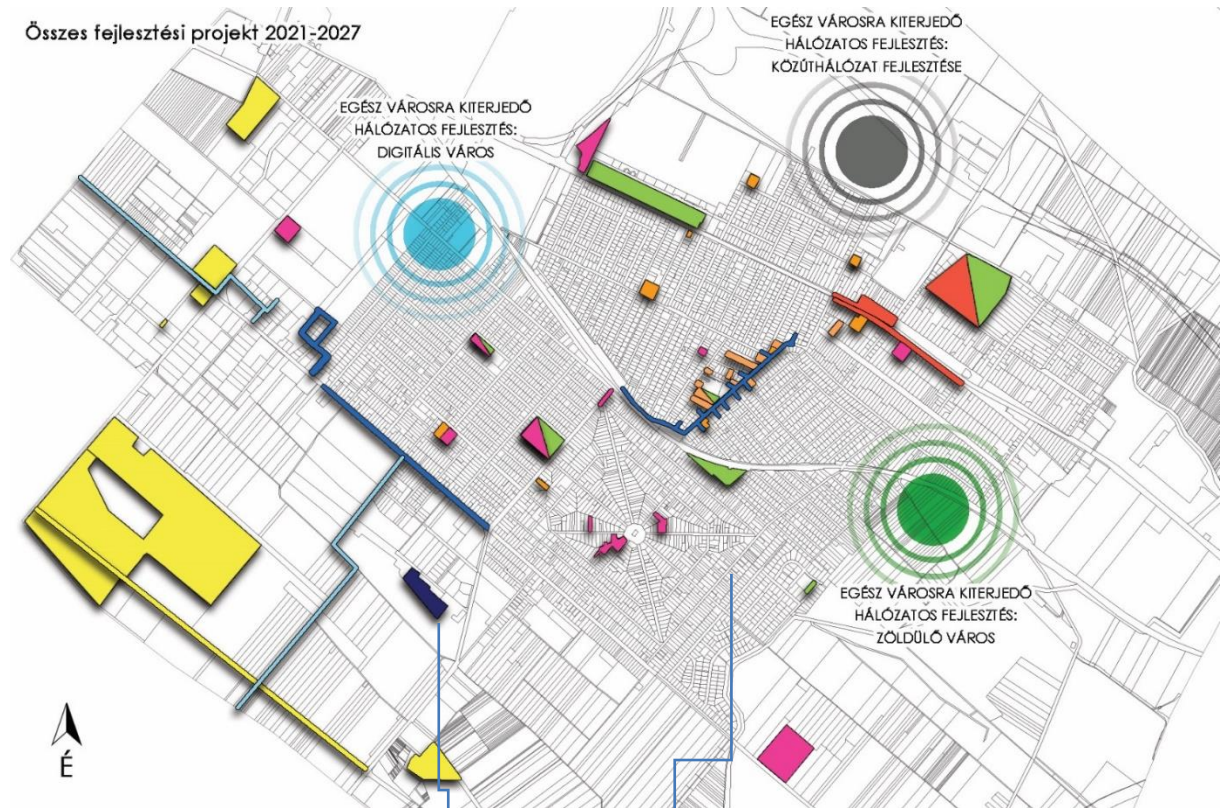
sorszám	Projekt neve	Hrsz.	Tervezés helye	Rövid leírása	Becsült költség (bruttó, millió Ft-)	Megjegyzés
1.	Kézilabda munkacsarnok a Halmy téren	3430/12	„VECSÉS SPORTOL”: SZABADIDŐPARKOK ÉS REKREÁCIÓS HELYEK INFRASTRUKTURÁLIS FEJLESZTÉSE	Kézilabda munkacsarnok kialakítása a Halmy tér fejlesztésének elemeként	405	1474/2021. (VII. 15.) Korm. határozattal megítélt forrás
2.	Tanuszoda építése	367/18	ÉSZAKI AKCIÓTERÜLETI FEJLESZTÉS	Tanuszoda építése	650	
3.	Kinizsi utcai leforduló sáv kiépítése	4489	Akcióterületen kívüli egyedi fejlesztés	Dózsa György út - Kinizsi u.: közlekedési leforduló sáv kiépítése	70	
4.	Andrássy iskola (Erzsébet tér 1. sz.) infrastrukturális fejlesztése	4787, 4798	Akcióterületen kívüli egyedi fejlesztés	4 tanterem és tornaszoba kialakítása (Tankerületi beruházás)	100	

III.2.6. Csatlakozó projektelemekek 3: MAGÁNTÓKE BEVONÁSÁVAL MEGVALÓSULÓ PROJEKTEK

sorszám	Projekt neve	Hrsz.	Tervezés helye	Rövid leírása	Becsült költség (bruttó, millió Ft-)	Megvalósítás tervezett ideje
1.	Logisztikai park a 0202 számú út mentén	167/6-8, 174/63, 64, 94 és 0165/105- 123	NYUGATI GAZDASÁGI AKCIÓTERÜLET	100.000 m ² -en kialakítandó szállítmányozási, raktározási és logisztikai kiegészítő szolgáltatásokat biztosító logisztikai park . Magántőkéből megvalósuló gazdasági célú területfejlesztés a 0202 számú út és a Halomi út mentén	600	Részben spontán gazdasági folyamatok eredményeképpen fejlődő terület, koncepcionális és projektgazdák szerinti „projektesítése” még várat magára.
2.	Vecsési Vállalkozásfejlesztés - Vecsési Vállalkozói Park (VVP) kialakítása	0195/15-18 és 0203/32, 41	NYUGATI GAZDASÁGI AKCIÓTERÜLET	Vecsési Vállalkozói Park kialakítása: A projekt keretében helyi vállalkozói park kerül kialakításra a városi önkormányzat tulajdonában lévő, több mint cca. 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.	800	Koncepció szintű kidolgozottság

III.3. A 2021-2027 közötti fejlesztési portfólió elemeinek bemutatása

VECSÉS FEJLESZTÉSI TERVEINEK TELJES PORTFÓLIÓJA 2021-2027



A 26 utcát érintő, három ütemben megvalósuló ivóvízhálózati rekonstrukció érintett területei.

A projekt a **KEHOP 2.1.11-21** számú, a vízközmű hálózatok átalakítására, hatékonyságnövelő fejlesztésére, vízközmű rendszerek műszaki állapotának felmérésére, problémák feltárására irányuló pályázat keretében valósulhat meg.

- Akcióterületen kívüli egyedi fejlesztés
- Hálózatos fejlesztés: csapadékvíz-elvezetés rendszerének fejlesztése
- Hálózatos fejlesztés: kerékpárút-hálózat fejlesztése
- Hálózatos fejlesztés: ivóvízvezeték-rendszer és ivóvízellátás fejlesztése
- Hálózatos fejlesztés: önkormányzati épületek energetikai fejlesztése
- „Vecsés sportol” projekt elemei
- Északi akcióterületi fejlesztés
- Városközpont - fejlesztési akcióterület
- Nyugati gazdasági akcióterületi fejlesztés

III.3.1. Stratégiai célkitűzéseket támogató egyedi beavatkozások

A város egyedi, puntuális beavatkozásai a korábbi alfejezetekben leírtak szerint:

<i>Projekt neve</i>	<i>Beavatkozás tartalma</i>	<i>Egyedi projekt / Kulcsprojekt jelleg indoklása</i>	<i>Beavatkozás/projekt illeszkedése az ITS stratégiai céljaihoz</i>
Bálint Ágnes Óvoda bővítése	A meglévő épület bontása és új óvodaépület építése		ÁC3 → SC6
Mosolyország óvoda újjraépítése	A Kisfaludi u. 13-15. sz. alatti óvoda bontása és új óvodaépület építése, a Tompa u. 25. sz. alatti tagóvoda egyidejű megszüntetésével. (A projekt megvalósíthatósága érdekében telekhatáros ingatlanokat vásárolt az önkormányzat.)	A bővülő gyereklétszám kívánalmainak való megfelelést és az elavuló infrastruktúra megújítását egyszerre szolgáló projektelelem, amely a város humán infrastruktúrát érintő fejlesztéseinek kontextusában éri el a teljes, kívánt hatást.	ÁC3 → SC6
Kinizsi utcai leforduló sáv	Dózsa György út - Kinizsi u.: közlekedési leforduló sáv kiépítése	Az egyik legfontosabb lakossági, közlekedési jellegű panasz és probléma lokális orvoslása	ÁC1 → SC3
Andrássy iskola (Erzsébet tér 1.) infrastrukturális fejlesztése	4 tanterem és tornaszoba kialakítása (Tankerületi beruházás)	Az egészséges társadalom és a bővítésre szoruló humán infrastruktúra céljait egyszerre szolgáló beavatkozás.	ÁC3 → SC6
Damjanich úti Tipegők II. bölcsőde fejlesztése	TIPEGŐK II. bölcsőde építése: új, 4 csoportos bölcsőde építése, közösségi helyiséggel	A bővülő gyereklétszám kívánalmainak való megfelelést és az elavuló infrastruktúra megújítását	ÁC3 → SC6

		egyszerre szolgáló projektem, amely a város humán infrastruktúrát érintő fejlesztéseinek kontextusában éri el a teljes, kívánt hatást.	
Sándor és volt Görög tanyák sportcélú fejlesztése	Sportcentrum létesítése (Nem része a „Vecsés sportol”-projektsomagnak)	A egészséges társadalom és a sportos város célok megvalósítását szolgáló fejlesztés. Egyedi jellegét a magántőke bevonása indokolja.	ÁC3 → SC7
Hulladékudvar a Városgondnok Kft. új, Széchenyi út 141.sz. telephelyén	Hulladékudvar létesítése a Városgondnok Kft. új, Széchenyi úti telephelyén	A ZÖLDÜLŐ VÁROS célkitűzéseit szolgáló speciális beavatkozás.	ÁC1 → SC2
Shell-kút mögötti területen P+R parkoló kialakítása	Shell-kút mögötti területen P+R parkoló kialakítása új bekötőúttal	A városi konfliktusokat elemző helyzetfeltárási fejezetben is bemutatott parkolási problémák orvoslásának kulcsprojektje.	ÁC1 → SC3

Mint az látható, az egyedi, punktuális fejlesztések lényegében

- a humán infrastruktúra-hálózat, ezen belül is az oktatási, nevelési és bölcsődei hálózat leginkább fejlesztésre szoruló elemeinek megújítását, korszerűsítését tartalmazzák,
- valamint reagálnak az olyan, lokalitását tekintve egyedi, azonban a város életének egészét meghatározó hiányokra és problémákra, mint amilyen a Helyzetfeltárás során részletesebben bemutatott területhasználati konfliktus, a „reptéri” vagy inkább a reptéri parkolást kiváltó parkoltatás, a közlekedésbiztonságot növelő Kinizsi utcai lefordulósáv kialakítása vagy a máig hiányzó városi hulladékválogató udvar.

III.3.2. Stratégiai célkitűzéseket támogató nagyobb városi területekre kiterjedő beavatkozások

III.3.2.1. Akcióterület egy részét vagy egészét érintő fejlesztések

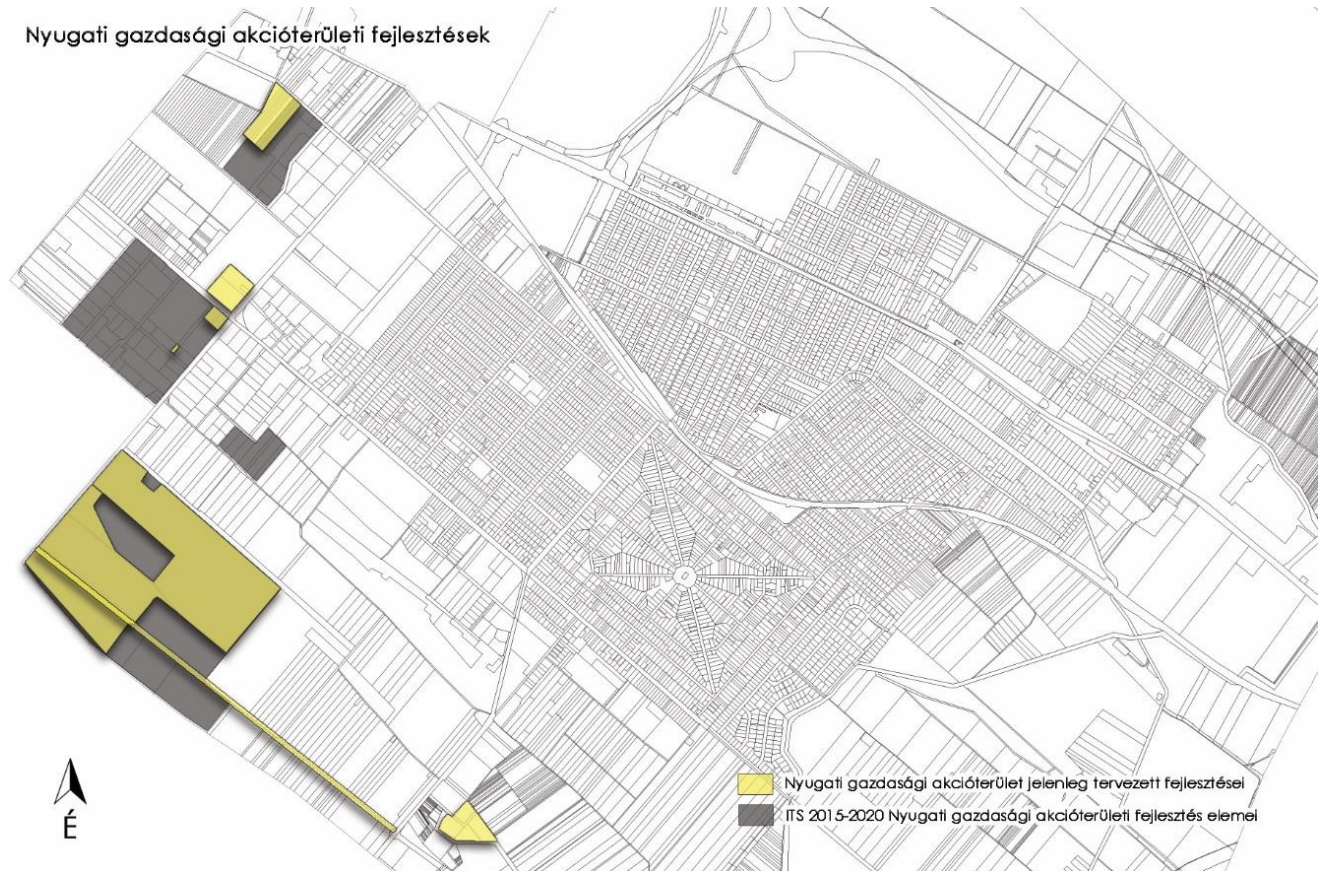
❖ NYUGATI GAZDASÁGI AKCIÓTERÜLET

Az Akcióterületen részben vagy egészében magántőke bevonásával megvalósuló fejlesztések kerülnek megvalósításra. Olyan projektek, amelyek a helyi gazdaság egészére hatással vannak, sőt a 0202 számú út fejlesztése a település egyik legfontosabb, az egészséget, a városban élhető élet minőségét érintő és mindmáig megoldásra váró problémájára adott választ is jelenti. (Ezt a projektet ezért joggal nevezhetjük KULCSPROJEKTNek a területen.)

A város dél-nyugati gazdasági területének fejlődése, fejlesztése nem csak magántőkés beruházásokat jelent, de azt is, hogy a fejlesztések nem központiilag szervezettek és irányítottak, hanem leginkább spontán, a gazdasági folyamatok eredményeként jönnek létre.

Projekt neve	Helye (Hrsz.)	Beavatkozás tartalma	Beavatkozás/projekt illeszkedése az ITS stratégiai céljaihoz
0202 jelű út fejlesztése	0202/1	A földút betonúttá fejlesztése, közlekedési csomópont kialakítása, csatlakozó közlekedésbiztonsági elemek kiépítése. (A projekt megvalósítása érdekében 21 telek lejegyzése van folyamatban.)	ÁC1 → SC3 ÁC2 → SC4, SC5
ÖNFENNTARTÓ VÁROS I. ÜTEM: Felnőttképzés Vecsésen (Gazdasági mintaprojekt és Mezőgazdasági Tanműhely a Lőrinci úton és a déli gazdasági zóna területén)	0218/ 101-105	Gazdasági mintaprojekt és Mezőgazdasági Tanműhely a Lőrinci úton és a déli gazdasági zóna területén (régi szennyvízkezelő mögötti terület). Felnőttképzési projekt és gazdasági, kereskedelmi és szolgáltató terület fejlesztése a helyi vállalkozások, valamint az lpartestület részvételével.	ÁC2 → SC4, SC5
Logisztikai park a 0202 számú út mentén (szállítmányozás, raktározás és logisztikai kiegészítő szolgáltatások)	167/6-8, 174/63, 64, 94 és 0165/105-123	100.000 m ² -en kialakítandó szállítmányozási, raktározási és logisztikai kiegészítő szolgáltatásokat biztosító logisztikai park. Magántőkéből megvalósuló gazdasági célú területfejlesztés a 0202 számú út és a Halomi út mentén	ÁC2 → SC4, SC5
Vecsési Vállalkozásfejlesztés - Vecsési Vállalkozói Park (VVP) kialakítása	0195/15-18 és 0203/32, 41	Vecsési Vállalkozói Park kialakítása: A projekt keretében helyi vállalkozói park kerül kialakításra a városi önkormányzat tulajdonában lévő, több mint cca. 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.	ÁC2 → SC4, SC5

A 2021-2027 között tervezett akcióterületi fejlesztések az ITS 2015-2020 keretében tervezettekhez képest kiterjedésükben némileg csökkentek, de elemeit tekintve nem változtak. A két fejlesztési dokumentum közötti koherenciát és viszonyrendszert az alábbi térkép mutatja be:



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

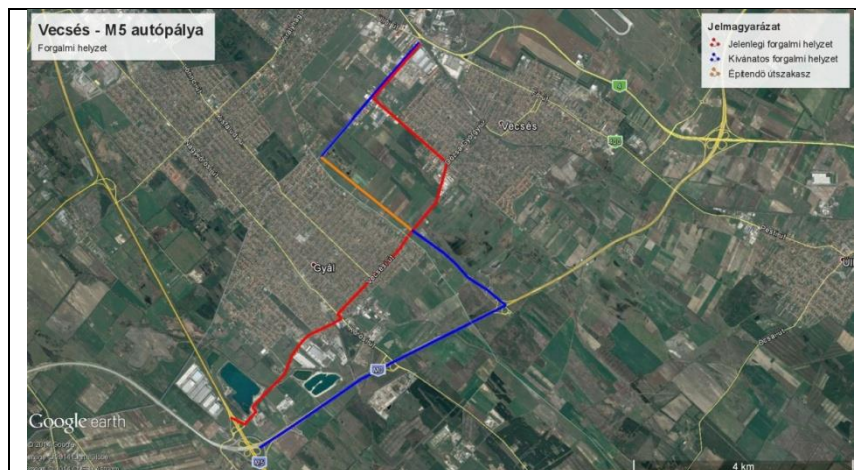
STRATÉGIAI ILLESZKEDÉSE

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 2021-2027

ÁC2. Fenntartható, növekedni képes gazdaság a helyi szereplők részvételével

SC4: Az Észak-nyugati gazdasági-ipari terület továbbfejlesztése

SC5: Helyi gazdasági szereplők vállalkozási feltételeinek javítása

SC9: Kezdeményező szereppel bíró vállalkozó-gazdálkodó önkormányzat

ÁC3. Egészséges, környezetével harmóniában élő, javuló életminőségű társadalom

NIF Zrt.

1000 millió Ft-

ÖNKORMÁNYZATI SAJÁT FORRÁS, MAGÁNTŐKE

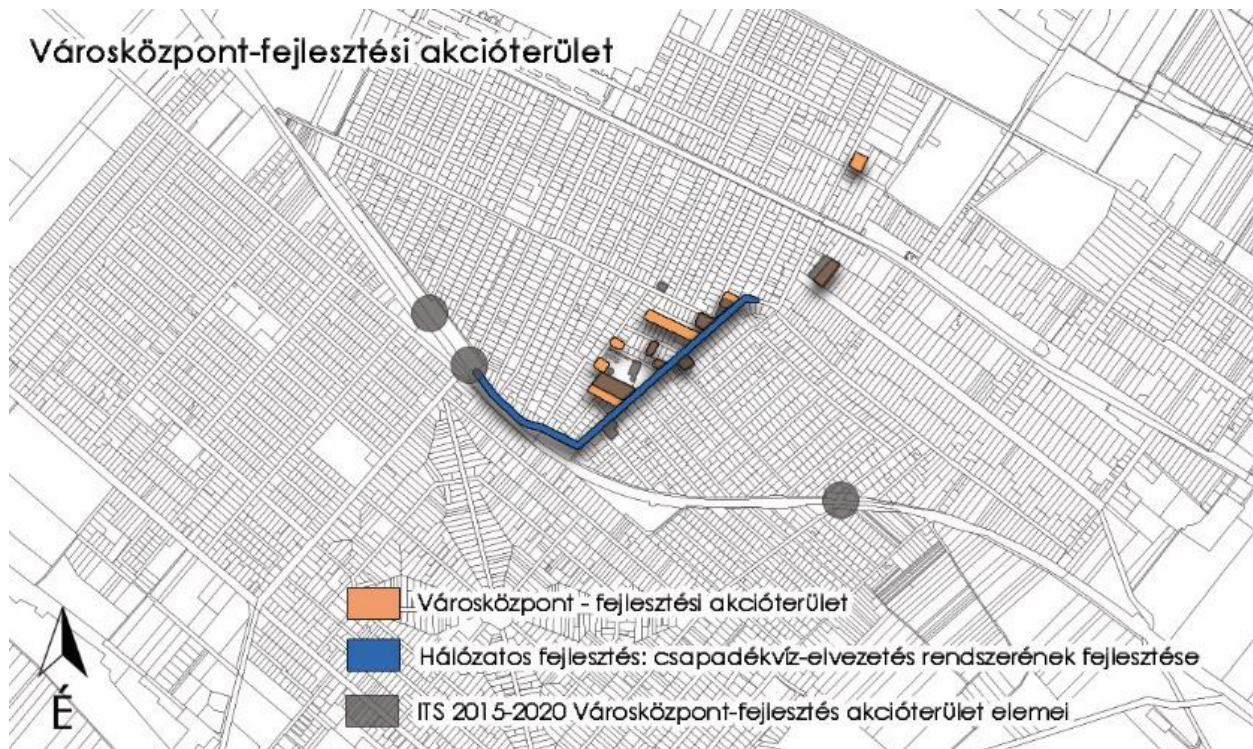
2022. II. félév

❖ VÁROSKÖZPONT-FEJLESZTÉSI AKCIÓTERÜLET

A város a II. Nemzeti Fejlesztési Terv fejlesztési ciklusában sikeresen valósította meg Városközpont-fejlesztésre irányuló átfogó projektjének I. ütemét. Az erre a célra létrehozott nonprofit kft. nemcsak beváltotta a reményeket, de a sikeres projektet követően a teljes vecsési fejlesztési portfólió kezelése a feladatkörébe került. Tekintettel arra, hogy Vecsés nem rendelkezik klasszikus, funkcionális városközponttal, a városközpont fejlesztésére irányuló fejlesztési tervek II. üteme továbbra is prioritást élvez a portfólióban. A cél ez olyan funkcionális városközpont létrehozása, amely a hivatali és a Polgármesteri Hivatalhoz kötődő használaton túl, szélesebb spektrumú, több funkciót is tartalmazó lakossági használatot, „valós” városközpontot jelent.

A cél elérése érdekében a város az ITS-ben a legtágabb spektrumú, nemcsak egy II., de egy III. ütemet is magában foglaló fejlesztési tervet dolgozott ki. A 2021-2027 közötti időszakban ennek egy részét kívánja megvalósítani, a VÁROSKÖZPONT-FEJLESZTÉS II. ütemeként.

A 2021-2027 között tervezett, városközpont-fejlesztési beavatkozások viszonya a 2015-2020 közötti fejlesztés terveket tartalmazó ITS II.-III. ütemet is tartalmazó fejlesztési terveihez:



Az ITS-ben tervezett városközpont-fejlesztési beavatkozások:

Projekt neve	Helye (Hrsz.)	Beavatkozás tartalma
Telepi út infrastrukturális fejlesztése (Anna u. játszótértől a vasúti átjáróig)	1556	Városközponti fejlesztés. Parkolók kialakítása. Szökőkút, szobor, egyéb köztéri elemek, zöldfelület-fejlesztés
KÁROLY-PROJEKT	1621 1622 és 2261	Városias tér fejlesztése a Telepi út és a Károly utca-sarkon: parkolók kialakítása, városközponti szolgáltató és ügyfélfogadó központok és "kreatív" udvar kialakítása, kisebb rendezvényterek fejlesztése. A Károly u. 2. szám alatti épületkomplexum fejlesztése és a Régi (József Attila) Művelődési Ház (Károly u. 1.) újrafunkcionálása.
Az ABONYI-HÁZ (Telepi út 31.) újrafunkcionalizálása	2274	Az ABONYI-HÁZ (Telepi út 31.) funkcionális átalakítása Idősek otthona és/vagy egyéb civil funkciók (pl. Civil Központ kialakítása) ellátása érdekében
Családsegítő és Gyermekjóléti Szolgálat (CSASE) területének újrahasznosítása	1159	A jelenlegi épület lebontását követően új, 3 szintes épület megépítése: földszinten üzletek; a tetőtérben pedig bérlakások kerülnek kialakításra.
Telepi út 44/A. bontása és területének újrahasznosítása	1158	A Bálint Ágnes kulturális Központ fejlesztéséhez csatlakozó funkcionális fejlesztés
A „Régi Posta” épület bontása és funkcióváltása	2308/2	A „Régi Posta” épület bontása és funkcióváltása
Szent István tér környezetének rendezése és a „Diósi okos park” kialakítása	2316	Parkrendezés és rendezvényhelyszín kialakítása, valamint rekreációs és szabadidőpark kialakítása a Diósi telken

Piac tér funkcionális bővítése, átalakítása	2355 és 2302	Az önkormányzati Eötvös u. 17. sz. és 21. sz. ingatlanok bontása, parkolóbővítés és piaci szolgáltatások ellátást segítő helyiségek építése.
Vértesi N. utca 9. sz. kiállító terem újrafunkcionálása	2294	Vértesi utcai kiállító terem átalakítása civil szervezetek részére--- az is opció, hogy oda megy a Zeneiskola
Szabadtéri színpad (Jókai u.8) felújítása	797/2	Szabadtéri színpad és nézőtér teljes rekonstrukciója, kiszolgáló épületek teljes felújítása, pinceklub, civil szervezetek központjának kialakítása
Bálint Ágnes Kulturális Központ (Telepi u. 44.) fejlesztése	2314	Bálint Ágnes Kulturális Központ turisztikai célú infrastrukturális fejlesztése: tetőtér beépítése és kamaraterem kialakítása. A kulturális központban kiállító terem, közösségi tér, 100 fő befogadására is alkalmas konferencia- és előadói terem, valamint interaktív élményközpont kiépítése 500 nm-en.
Telepi u. (Anna u. - Bajcsy-Zs. E. u.)	1588, 2260, 2289, 2309, 2332, 1383, 1411, 1443, 1482, 1531, 4602	Felszíni csapadékvíz-elvezető rendszer kiépítése, fejlesztése

❖ ÉSZAKI AKCIÓTERÜLET

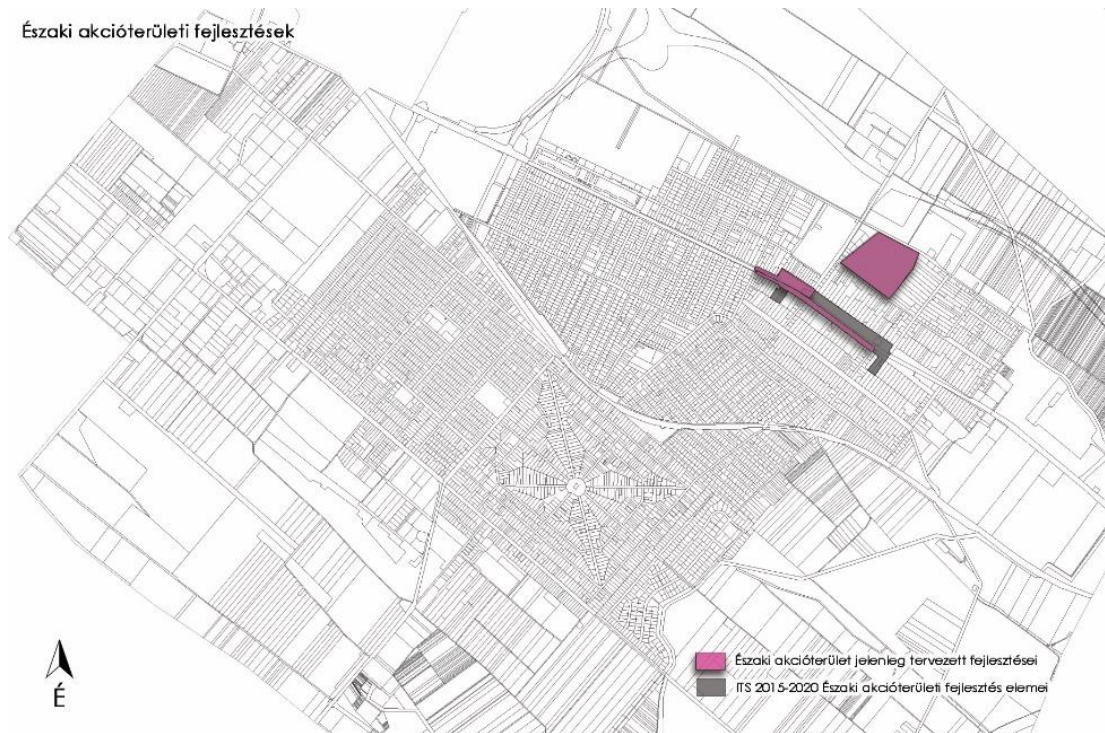
Az ÉSZAKI AKCIÓTERÜLET kulcsprojektje egyértelműen a 2010-es évek elején rekultivált Lanyi-terület funkcionális hasznosítása. A terület kiválóan alkalmas egy, az egész várost szolgálni képes, jelenleg teljes mértékben hiányzó, a városban élhető egészséges életet nagy mértékben támogató TANUSZODA kialakítására.

A terület az ún. „Epres”-terület rekreációs és pihenőfunkciókat szolgáló fejlesztésével szinergiában, jelenleg egy, a városrészben voltaképpen teljesen hiányzó funkció mentén alakítja (újja) a területet.

Az ÉSZAKI AKCIÓTERÜLETET érintő, tervezett beavatkozások:

Tanuszoda építése	367/18	Tanuszoda építése
Az „Epres” területének fejlesztése	330/16	Pihenőpark/rekreációs park kialakítása, közmű-és egyéb infrastruktúra fejlesztése; Káposztás fiú szobor elhelyezése.
Fő út infrastrukturális fejlesztése	766	Közterületi elemek kihelyezése, járdaépítés, fásítás, térfelügyelő kihelyezése
	768	

A beavatkozások a 2015-2020 közötti fejlesztési terveket összegző ITS-ben tervezett beavatkozás-csomaghoz képest, alkalmazkodva az elérhető források mértékéhez, az „Epres” területén kisebb mértékűek:



III.3.2.2. A város egészére vagy több pontjára kiterjedő, ún. Projektsomagok

A város a funkcionálisan azonos célt szolgáló, időben összehangolt megvalósításuk esetén a város egészére kiterjedően hatással lévő, de különálló, egymással kapcsolatban nem álló fejlesztési elemek csoportját nevezi projektsomagnak.

A 2021-2027 közötti időszakban egy **PROJEKTSOMAG TÍPUSÚ FEJLESZTÉSI BEAVATKOZÁS-EGYÜTTEST** tervez megvalósítani: a sport- és rekreációcélu infrastruktúra-fejlesztést szolgáló „**VECSÉS SPORTOL**” projektsomagot.

A projektsomag elemei:

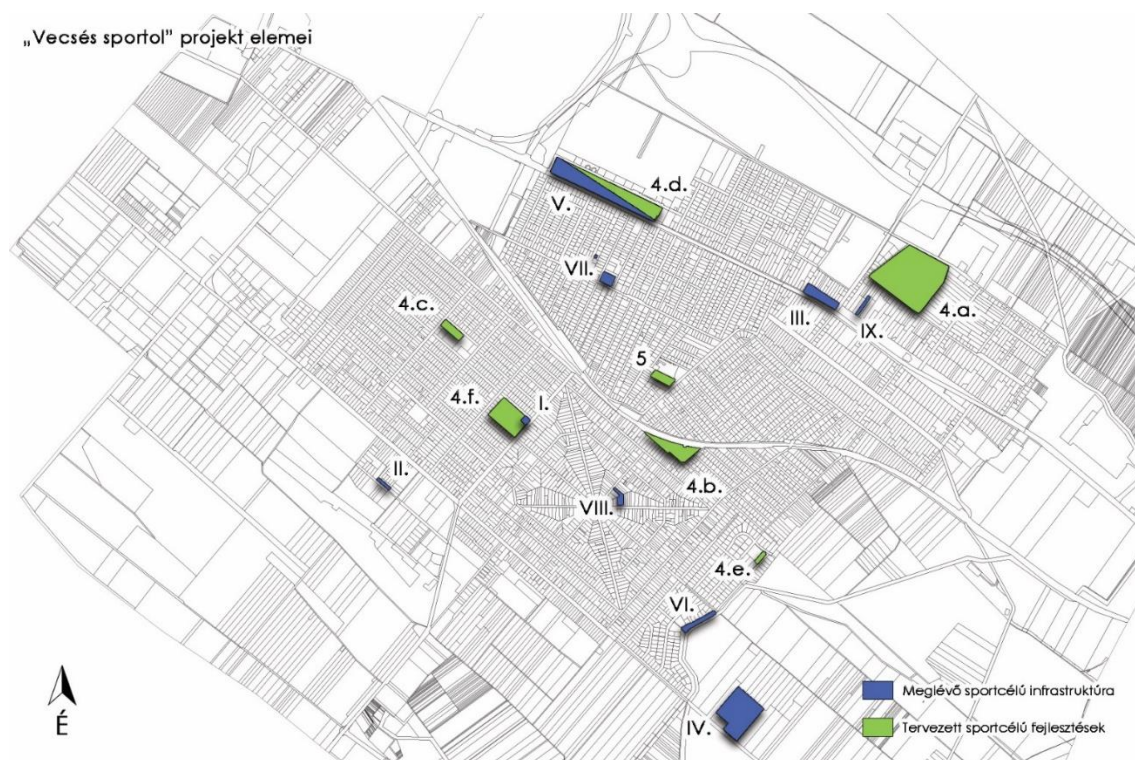
Kézilabda munkacsarnok a Halmy téren	3430/2	Kézilabda munkacsarnok kialakítása a Halmy tér fejlesztésének elemeként
Tanuszoda építése	367/18	Tanuszoda építése (Az ÉSZAKI AKCIÓTERÜLET fejlesztésének is része!)
GÖCI szabadidő park	5635/16	Szabadidő park és gördeszka pálya kialakítása a területen
Lanyi szabadidő park	367/20	A tanuszodához csatlakozó szauna, pihenő és rekreációs parki kialakítás, szánkódomb
Halmy tér rendezése	3430	Térrendezési munkálatok (játsszótér áthelyezése, parkosítás, parkolók, kerítés, stb.)
Szent István tér környezetének rendezése és a „Diósi okos park” kialakítása	2316	Rekreációs és szabadidőpark kialakítása a Diósi telken
Központi városrészi lakótelep	2/36	A központi városrészi lakótelepen szabadidőpark létesítése
Szabadidőparkok és rekreációs terek a vecsési lakóparkokban	6159/2	A lakóparkok szabadidős és rekreációs célú tereinek, infrastruktúrájának fejlesztése: szabadidőparkok kialakítása a Katica és a Kispatak Lakparkokban.

A projektsomag elemi a meglévő sportcélu infrastruktúra hiányaira adnak adekvát válaszokat, bizonyos esetekben a meglévő infrastruktúra kiegészítéseként, fejlesztéseként, más esetekben a célterületeken mutatkozó hiányok pótlásaként.

A meglévő sportcélú infrastruktúra elemei:

	Intézmény neve	Címe	Hrsz.
I.	Dózsa Görgy úti sporttelep	2220 Vecsés, Dózsa Gy. u.	
II.	Szabadidőpark és játszótér	2220 Vecsés, Wass A. u.	4183/2,7
III.	Műfüves kispályás labdarúgópálya	2220 Vecsés, Fő u.	330/22
	Rekortán kosárlabapálya és futópálya	2220 Vecsés, Fő u., Kis-Epres	330/22
IV.	Sándor tanyai sportcentrum	2220 Vecsés, Budai Nagy Antal u.	
V.	Rekortán kisméretű futballpálya és fitnesspark	2220 Vecsés, Fő u.	2/36
VI.	Kispatak lakóparki futópálya (800 m-es)	2220 Vecsés, Kispatak lakópark	
VII.	Műfüves kispályás labdarúgópálya		1953/4,/5, 1995/1
VIII.	Mini (ún. ovi-) focipálya		4663
IX.	Mini (ún. ovi-) focipálya		403

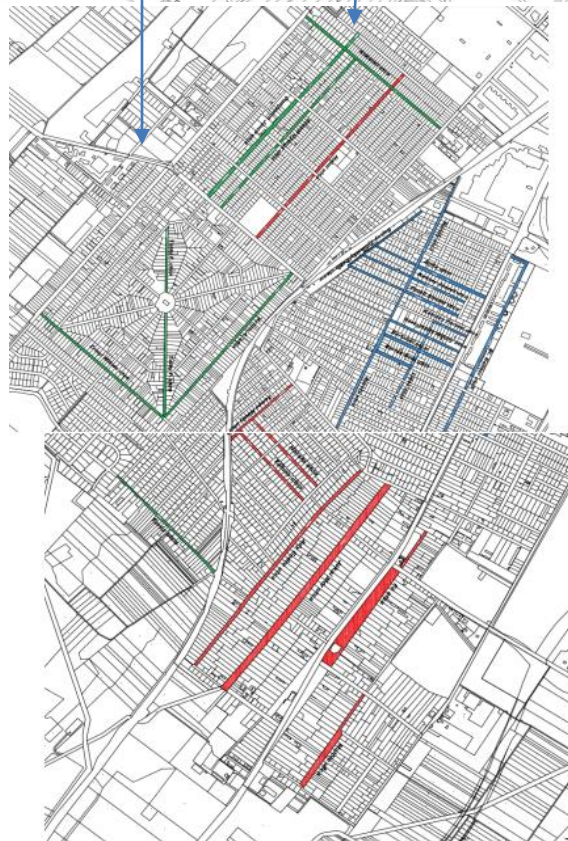
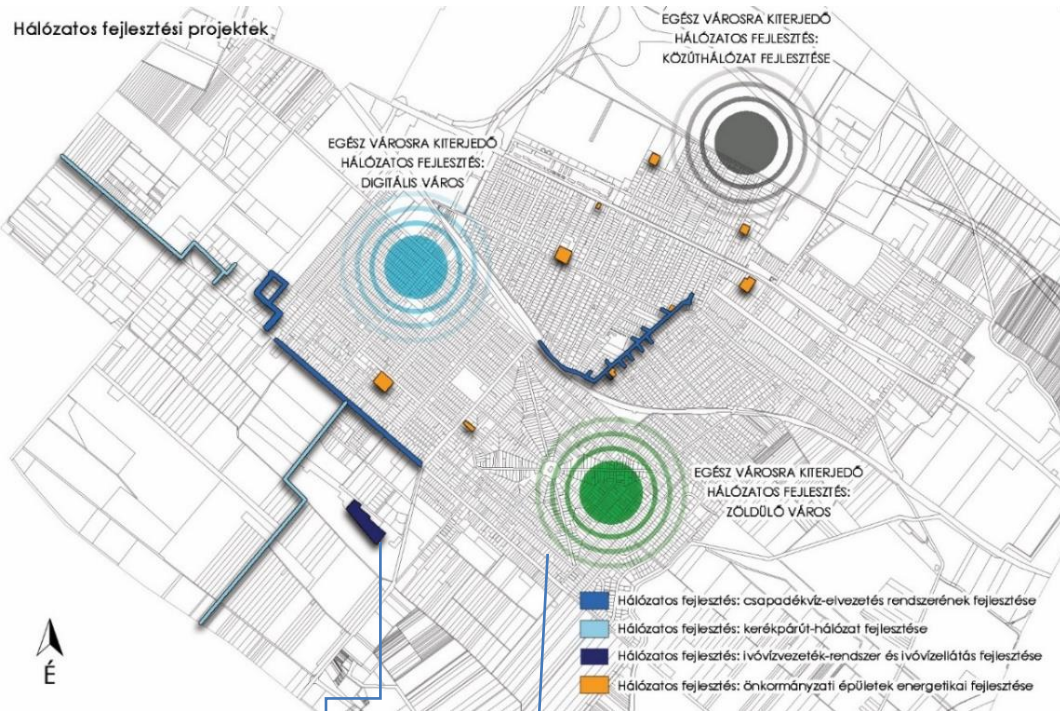
A JELENLEG MEGLÉVŐ ELEMÉK ÉS A FEJLESZTÉSI PROJEKTCSONAG TARTALMÁT ALKOTÓ BEAVATKOZÁSOK RENDSZERE:



III.3.2.3 Stratégiai célkitűzéseket támogató átfogó szervezeti rendszerként működő stratégiai rendszerek (hálózatos, vonalas fejlesztések)

A tervezett hálózatos beavatkozások között vannak:

- **Térben lokalizálható fejlesztések**
- **Ún. „Egész városra kiterjedő”** – Térben nem vagy jelenleg nem lokalizálható fejlesztések



A 26 utcát érintő, három ütemben megvalósuló ivóvízhálózati rekonstrukció érintett területei.

A projekt a **KEHOP 2.1.11-21** számú, a vízközmű hálózatok átalakítására, hatékonyságnövelő fejlesztésére, vízközmű rendszerek műszaki állapotának felmérésére, problémák feltárására irányuló pályázat keretében valósulhat meg.

HELYILEG LOKALIZÁLHATÓ HÁLÓZATOS FEJLESZTÉSEK:

▪ CSAPADÉKVÍZ-ELVEZETÉS rendszerének fejlesztése

1. beavatkozás munkacíme	CSAPADÉKVÍZ-ELVEZETÉS rendszerének fejlesztése
2. beavatkozás illeszkedése az ITS stratégiai céljaihoz	ÁC1 → SC2 ÁC4 → SC9
3. beavatkozás hálózatos jellegének bemutatása	A csapadékvíz-elvezető rendszer a Telepi út és a Széchenyi út mentén, jelentős mennyiségű hrsz., hosszabb, a térképen jelzett területeken valósul meg.
4. a beavatkozás célja és rövid tartalma	Felszíni csapadékvíz-elvezető rendszer kiépítése a Telepi út és a Széchenyi u. mentén.
5. a hálózat beavatkozásban érintett részének városrészi leképeződése	TÉRKÉP ALAPJÁN

▪ IVÓVÍZ-HÁLÓZAT ÉS IVÓVÍZELLÁTÁS fejlesztése

1. beavatkozás munkacíme	IVÓVÍZ-HÁLÓZAT ÉS IVÓVÍZELLÁTÁS fejlesztése
2. beavatkozás illeszkedése az ITS stratégiai céljaihoz	ÁC1 → SC2 ÁC4 → SC9
3. beavatkozás hálózatos jellegének bemutatása	Az ivóvíz minősége a város egészét érintő kérdés.
4. a beavatkozás célja és rövid tartalma	<p>A projekt két főbb elemből áll:</p> <p><u>A) Az ivóvíz minőségének javítása, a íz vas- és mangántartalmának csökkentése</u></p> <p>Az üzemeltetési tapasztalatok során és a jelenleg érvényes vízminőségi szabványok szerint a vízbázisokon üzemelő kutak vizében mért vas- és mangántartalom meghaladja a határértéket. A beruházás célja az ivóvízminőség javítása. A vízkezelő berendezésből távozó víz vas-, mangán tartalma elégítse ki a 201/2001. (X.25.) Korm. rend. előírásait és a víz egyéb jellemzőiben ne következzen be hátrányos változás. <i>A tervezett vízkezelési technológia kiépítéséhez szükséges fontosabb munkafázisok az elkészült engedélyezési terv alapján:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Hulladékvíz átmeneti tároló műtárgy építése és gépészeti kialakítása - Szerelvényakna kialakítása, építészete, gépészete - Hulladékvíz-elvezető nyomócső kialakítása - Szűrőgépház építése - Tervezett visszamosó rendszer szűrőberendezések visszamosatása - Visszamosóvizes szivattyú egység létesítése - Tervezett öblítív víz rendszer kialakítása - Tervezett fekális szennyvíz elhelyezése - Ivóvíz főnyomócső kiváltása - Kút búvárszivattyúk cseréje - Út- térburkolatok, tereprendezés, kerítés építése - Távvilágítás kialakítása - Vezérlés, adatátvitel, távfelügyelet biztosítása - Villamosenergia ellátás biztosítása <p><u>B) Az ivóvízhálózat hidraulikai és vízminőségi szempontból kedvezőbb átalakítása, módosítása, rekonstrukciója</u></p> <p>A projekt célja és tartalma: az ivóvízhálózat hidraulikai és vízminőségi szempontból kedvezőbb átalakítása, módosítása, rekonstrukciója.</p>

		<p>Vecsés vízvezeték hálózatának jelentős része az 1960-70-es években került kiépítésre. Az elmúlt 50-60 évben a csővezetékek elavultak, elhasználódtak, méretezésük már nem elégíti ki az időközben megnövekedett vízszükségletet. Figyelembe véve a lakossági panaszokat, egyeztetve a DPMV Zrt. munkatársaival megállapításra került, hogy az alábbi 26 utca, 19,5 km hosszú ivóvíz-vezetékét lenne célszerű és szükséges kicserélni.</p> <p>A korszerűsítés magába foglalja a gerincvezetékek és a lakossági bekötések cseréjét, a hálózat szakaszolás érdekében a tolózárok cseréjét, vagy újak beépítését, valamint szükség szerint az érintett tűzcsapok cseréjét, újak telepítését, továbbá az útburkolat helyreállítását.</p>
5.	a hálózat beavatkozásban érintett részének városrészi leképeződése	TÉRKÉP ALAPJÁN (19. ábra)

▪ **KERÉKPÁRÚT-HÁLÓZAT fejlesztése**

1. beavatkozás munkacíme	KERÉKPÁRÚT-HÁLÓZAT fejlesztése	
2. beavatkozás illeszkedése az ITS stratégiai céljaihoz	ÁC1 → SC1, SC2 ÁC3 → SC8	
3. beavatkozás hálózatos jellegének bemutatása	Kerékpárutak kialakítása a várost Gyállal és a XVIII. kerülettel összekötő területen, amelynek eredményeképpen – amennyiben a 0202 sz. út fejlesztése is megvalósul – Gyál és a XVIII. kerület között kerékpározható lesz az út, még ha a hálózat nem is jelent 100%-osan folyamatos összekötést.	
4. a beavatkozás célja és rövid tartalma		
5. a hálózat beavatkozásban érintett részének városrészi leképeződése	TÉRKÉP ALAPJÁN	

▪ **ÖNKORMÁNYZATI ÉPÜLETEK ENERGETIKAI FEJLESZTÉSE**

1. beavatkozás munkacíme	ÖNKORMÁNYZATI ÉPÜLETEK ENERGETIKAI FEJLESZTÉSE	
2. beavatkozás illeszkedése az ITS stratégiai céljaihoz	ÁC1 → SC2 ÁC3 → SC6	
3. beavatkozás hálózatos jellegének bemutatása	Önkormányzatifenntartású intézmények átfogó, területileg sporadikus, de egy forráskeret terhére, azonos céllal és elvek mentén történő fejlesztése.	
4. a beavatkozás célja és rövid tartalma	<p>Energiahatékony fűtési módok kialakítása, fűtéskorszerűsítési, szigetelési fejlesztések, nyílászárók cseréje, napelemek felszerelése az alábbi önkormányzati tulajdonú intézményekben:</p> <p>Családsegítő és Gyermejjóléti Szolgálat új telephelye Vecsési Városgondnok Kft. Vecsés Városközpont-fejlesztő Projekt Nonprofit Kft. Petőfi Sándor iskola (kazáncsere) Vecsési Egészségügyi Szolgálat (szakrendelő és alapellátás) Központi Konyha Fő u.-i bérlakások (Fő u. 110., 112. és 192.)</p>	
5. a hálózat beavatkozásban érintett részének városrészi leképeződése	TÉRKÉP ALAPJÁN	

EGÉSZ VÁROSRA KITERJEDŐ HÁLÓZATOS FEJLESZTÉSEK:

ZÖLDÜLŐ VÁROS: PARK- ÉS ZÖLDFELÜLET-FEJLESZTÉS

1. beavatkozás munkacíme	ZÖLDÜLŐ VÁROS: PARK- ÉS ZÖLDFELÜLET-FEJLESZTÉS
2. beavatkozás illeszkedése az ITS stratégiai céljaihoz	ÁC1 → SC2 ÁC3 → SC7
3. beavatkozás hálózatos jellegének bemutatása	Parkok és nem sportcélú, de funkcionális, pihenést, rekreációt szolgáló zöldfelületek fejlesztése, kialakítása a város egészét érintően.
4. a beavatkozás célja és rövid tartalma	
5. a hálózat beavatkozásban érintett részének városrészi leképeződése	TELJES VÁROS

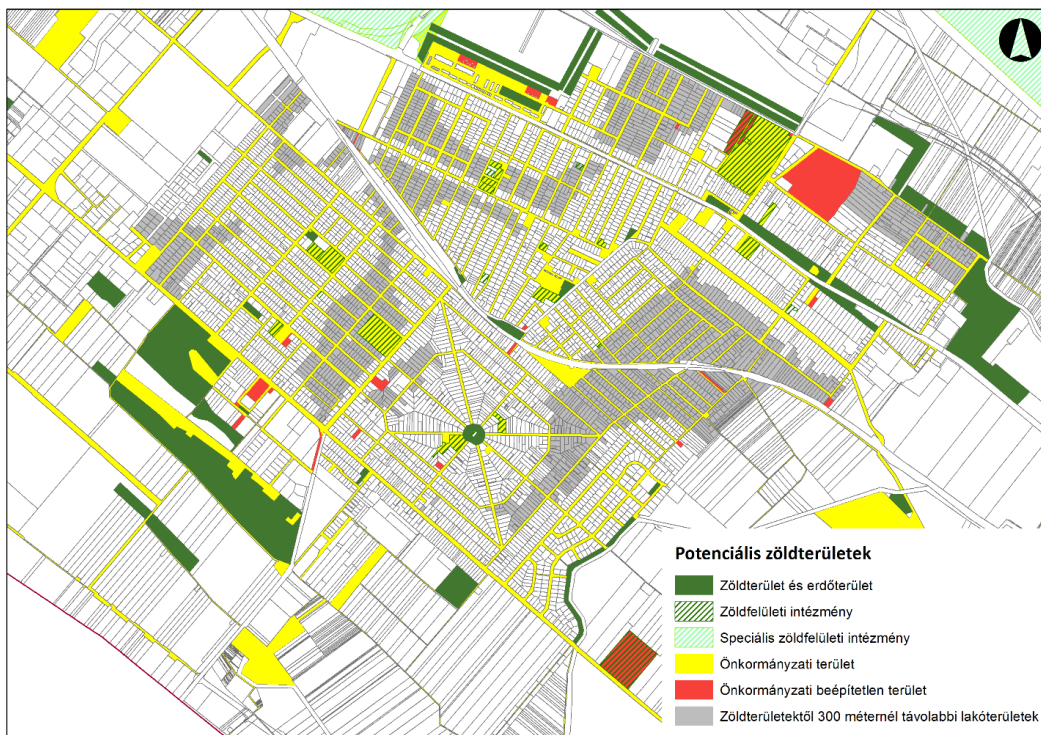
Láttuk, hogy a város zöldfelületi ellátottsága a magántulajdonban lévő kertek, kertészeti célú területek, az ún. lakókertek nélkül még akkor is jelentősen elmarad a kívánatos értékektől, ha az önkormányzati fenntartású intézmények „belső”, zöld felületeit és a várost határoló külterületi erdősávot is hozzászámoljuk a zöld felületi értékhez. A HELYZETFELTÁRÁS megfelelő helyeit idézve:

„A település belső, belterületi zöldfelületi rendszere elsődlegesen zöldterületekből, jelentős zöldfelülettel rendelkező intézményekből, lakókertekből és a szegélyrészen található erdőterületekből, valamint az ezeket összekapcsoló fasorokból, út menti zöldfelületekből áll. [...] Vecsés népességszáma jelenleg **21311 fő**, teljes területe pedig **3618 ha**, ebből a rendezési terv alapján **13,08 ha zöldterület** található így az egy lakosra jutó zöldterület nagysága **6,13m²/fő**, amely a valóságban még kevesebb mivel ebbe az arányba a tervezett, jelenleg nem használható zöldterületeket is beleszámoltuk. A jelenleg **ténylegesen használható zöldterületek nagysága 11,39 ha** ami alapján **5,34m²/fő** zöldterületi ellátottságot kapunk egy lakosra nézve, ami a korábbi vizsgálati állapotban bemutatott **6,8m²/fő** értékhez és az optimális 14m²/fő értékhez képest is igen alacsony.

Ha az összes zöldfelületi intézményekkel (templomkertek, sportpályák, iskola- és óvodakertek stb.) bővített belterületi zöldfelületet (19,29 ha) nézzük kedvezőbb képet kapunk. Így **9,05 m²/fő** zöldfelület jut egy lakosra. Sajnos ez az érték is kedvezőbb, mint a valóság mivel ez a szám a zöldfelületi intézmények telkének épületek nélküli területéből került számításra. Így a valóságban ezt az értéket az intézmények burkolt felületei tovább csökkentik. Számításunkhoz a földhivatali alapadatokat használtuk. A zöldterületek és intézményi zöldfelületek területéhez csatlakozik a belterület szegélye mentén elhelyezkedő erdő terület 63ha, melyből, funkció szempontjából egyetlen folt közjóléti rendeltetésű számolható be, ami **9,3 m²/fő**-re emeli az arányt.”

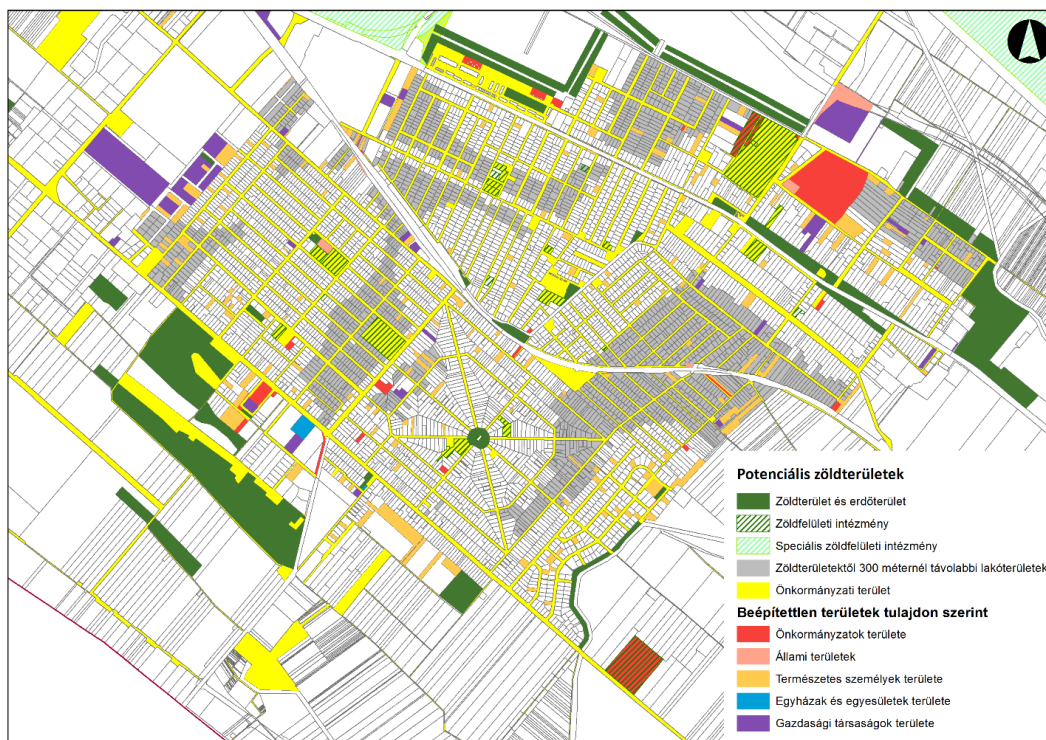
A zöldfelület fejlesztéséhez, a fásítás, a parkosítás és a funkcionális zöldfelület fejlesztéséhez szükséges alapvető SZÜKSÉGLETEK (lakóterületek, amelyek 300 m-es közelében nem található zöldfelület) és LEHETŐSÉGEK (önkormányzati és beépítetlen önkormányzati tulajdon területek) összegzése mint az ebben a kérdésben legalapvetőbb DÖNTÉSELŐKÉSZÍTŐ ADATÁLLOMÁNY az alábbi térképen látható:

Potenciális zöldterületek (önkormányzati tulajdonú területek vizsgálata)



Amennyiben az önkormányzati tulajdonú beépítetlen területek mellett az egyéb tulajdonú beépítetlen területeket is számba vesszük, fejlesztési partnerségi viszonyban a lehetőségek jelentősen megnövekednek:

Potenciális zöldterületek (összes terület vizsgálata)



DIGITÁLIS VÁROS

1.	beavatkozás munkacíme	DIGITÁLIS VÁROS
2.	beavatkozás illeszkedése az ITS stratégiai céljaihoz	ÁC3 → SC8 ÁC4 → SC10
3.	beavatkozás hálózatos jellegének bemutatása	Okosváros-megoldások, Smart Grid energiarendszerek, hivatali ügyintézés online formáinak fejlesztése.
4.	a beavatkozás célja és rövid tartalma	
5.	a hálózat beavatkozásban érintett részének városrészi leképeződése	TELJES VÁROS

KÖZÚTHÁLÓZAT FEJLESZTÉSE

1.	beavatkozás munkacíme	KÖZÚTHÁLÓZAT FEJLESZTÉSE
2.	beavatkozás illeszkedése az ITS stratégiai céljaihoz	ÁC1 → SC3 ÁC2 → SC4, SC5
3.	beavatkozás hálózatos jellegének bemutatása	Bel- és külterületi közúthálózat fejlesztése, a gazdasági funkciójú területekre eljutás feltételeinek javítása.
4.	a beavatkozás célja és rövid tartalma	
5.	a hálózat beavatkozásban érintett részének városrészi leképeződése	TELJES VÁROS

III.3.3 Várostérségi szintű beavatkozási területek

III.3.3.1 Stratégiai célkitűzésekkel rendelkező térségi bevonással megvalósítható egyedi projektek

A város a tervezési időtávon térségi bevonással megvalósítható egyedi projektet nem tervez.

III.3.3.2 Átfogó stratégiai megalapozottságú térségi keretrendszerek

❖ Megyei és kistérségi közlekedési kapcsolatok fejlesztése

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

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

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

A közösségi közlekedés kötőpályás hálózata (MÁV és HÉV vonalak) fejlett, de kizárólagosan főváros irányú, a harántoló közösségi kapcsolatokat biztosító autóbusz-közlekedés a közúthálózaton zajlik, ami megbízhatóságát kedvezőtlenül érinti.”²²

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

A közúthálózat leterheltségét illetően hangsúlyozandó, hogy az M0 infrastruktúrája egyszerre hordja a napi ingázó forgalmat és a tranzitforgalmat, egyfajta diszfunkciót és mennyiségi túlterheltséget eredményezve ezzel. Mindez a jelentősebb tranzitforgalmat hordó utakra is igaz általában: a funkcionális zavarok mellett fokozottan jelentkezik a műszaki állapot romlása, az infrastruktúra fokozott mértékű elhasználódása. Ennyiben Vecsés és mikrotérsége vonatkozásában is igaz a megyei elemzés megállapítása: *„a következő időszakban kiemelt figyelmet kell fordítani a megye leromlott úthálózatának felújítására, ezzel egy időben a közlekedésbiztonsági feltételek javítására is. Mivel a megye főúthálózatát nem csak a térség belső közlekedési igényei, hanem szinte az egész ország, illetve az átmenő nemzetközi forgalom egy része is igénybe veszi, ezért nem csak kizárólag Pest megyei érdek az úthálózat minőségének mielőbbi javítása.”²³* Ehhez kapcsolódóan elengedhetetlen a településközi kapcsolatokat biztosító mellékúthálózat felújítása, korszerűsítése, hiányzó elemeinek pótlása.²⁴

A vasúti közlekedés tekintetében többször megállapítást nyert, hogy mennyiségi, minőségi és integrációs hiányok egyaránt jellemzik. Ehelyütt nem egyszerűen a harántoló kapcsolatok hiányáról van szó, hanem a közösségi személyszállítási módok közül a legstabilabb utasszámmal rendelkező utazási mód átfogó szerkezeti, infrastrukturális és kapcsolódó szolgáltatásokat illető fejlesztéséről. A megyei területfejlesztési koncepció hosszú távon „az S-bahn rendszerű integrált közösségi közlekedés szerkezeti, infrastrukturális és intézményi feltételeinek” megteremtését tűzi ki célul²⁵, amely célkitűzés – a reptéri közlekedés helyzetének kontextusában is – egyértelműen támogatható. Középtávon elérendő célként a pályarendszer és az egyéb infrastrukturális szűk keresztmetszetek (leromlott állapotú hidak, felsővezeteki és energiaellátó berendezések, hiányzó vágányok, állomásvégeken nagyobb sebességet lehetővé tevő kiterők, egyidejű állomási vonatbejárás feltételrendszere, központi forgalom-irányítás, vasúti optikai hálózat) fejlesztése, valamint maguknak a kötött pályás járműveknek a minőségi fejlesztése tűzhető ki. Az infrastrukturális fejlesztések mellett kulcsfontosságú a vasúthasználat szolgáltatási rendszereinek jelentős fejlesztése: információs és utas-tájékoztató rendszerek fejlesztése, menetrendi harmonizáció, a vasúti

²² PMTK I. köt. 86. o.

²³ PMTK II. kötet 141. o. (kiemelés: jelen tanulmány)

²⁴ Lásd: uo. 142. o.

²⁵ Uo.

csomópontokon (vasútállomásokon) elérhető szolgáltatások színvonalának emelése, az intermodális közlekedés feltételrendszerének kiépítése.

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). A hiányok felszámolása érdekében térségi szintű és a vonalas hálózatok (közút és vasút) üzemeltetésével, a tulajdonosi jogok gyakorlásával megbízott állami cégekkel (MÁV, Közútkezelő, NIF) együttműködésben szükséges megvalósítani a harántirányú közlekedési vonalak fejlesztését.

1.	beavatkozás tematikus fókusza	KÖZLEKEDÉSFEJLEZTÉS
2.	beavatkozás munkacíme	HARÁNTIRÁNYÚ KÖZLEKEDÉSI VONALAK TÉRSÉGI FEJLESZTÉSE
3.	illeszkedése a megyei program céljaihoz	VERSENYKÉPES MEGYE
4.	illeszkedése az ITS céljaihoz	ÁC1, ÁC3 → SC3, SC5
5.	a beavatkozás célja és rövid tartalma (a térségi vonatkozások kiemelésével)	A mikrotérség és a megye relációjában egyaránt fontos érdek a <i>közúthálózat mennyiségi és minőségi fejlesztése</i> (elsősorban a haránt irányú közúti és vasúti közlekedés infrastruktúrájának és szolgáltatási feltételrendszerének javítása). A hiányok felszámolása érdekében térségi szintű és a vonalas hálózatok (közút és vasút) üzemeltetésével, a tulajdonosi jogok gyakorlásával megbízott állami cégekkel (MÁV, Közútkezelő, NIF) együttműködésben szükséges megvalósítani a harántirányú közlekedési vonalak fejlesztését.
6.	minden érintett településen elvégzett fejlesztési tevékenységek	Közútfejlesztés Vasúti közlekedés infrastruktúrájának és szolgáltatási feltételrendszerének javítása
7.	egyedi tevékenységek és azok gazdái (település, konkrét szereplő)	Közútfejlesztés: NIF Zrt., érintett települési önkormányzatok Vasúti közlekedés infrastruktúrájának és szolgáltatási feltételrendszerének javítása: MÁV Zrt., érintett települési önkormányzatok
8.	hatások és a hatásokban érintett települések köre	Megyén belüli, települések közötti közlekedés idejének csökkenése, közúthálózat terhelésének csökkenése, környezeti terhelés csökkenése; közlekedésbiztonság növekedése. ÉRINTETT TELEPÜLÉSEK: Monori kistérség települései
9.	koordináció módja, az érintett települések bevonása a koordinációba	Fejlesztési tanács létrehozása Megyei koordináció

- ❖ A fővárosi összeköttetés közlekedési rendszereinek fejlesztése – Integrált Térségi Közlekedésfejlesztési Program (ITKP)

Azt a legmagasabb szintű magyarországi tervezési dokumentumok is rögzítik, hogy „a budapesti agglomeráció kiterjedésében és funkcióiban egyedi világvárosi jelenség hazánkban, sajátos kihívásokkal és lehetőségekkel.”²⁶ Az agglomerációs kérdéskör kihívásai közül kiemelkedik a **tömegigényeket kiszolgáló közlekedés, illetve a közlekedési infrastruktúra kérdése**. Láthattuk, hogy a kistérség egészére jellemző, hogy a munkaerő jelentős része ingázik, Vecsés esetében ráadásul primér és szekunder („helyettesítő”) ingázásról egyszerre beszélhetünk, azaz a vecsési munkavállalók jelentős része Budapestre jár dolgozni, Vecsésre pedig a megye – Budapesttől tekintett – távolabbi térségeiből járnak dolgozni a munkavállalók. Ráadásul a Vecsésre települt, de nem vecsési székhelyű, sokszor nemzetközi vállalkozások munkavállalóik jelentős részét magukkal hozzák a fővárosból, azaz ők a fővárosba járó vecsési munkavállalókkal ellentétes irányba ingáznak a napi munkavégzés érdekében.

A jelen Stratégia „Helyzetfeltárás és helyzetelemzés” kötetében bemutatott erőteljes migrációs folyamatok egyik meghatározó eleme, hogy a **népesség mozgását nem követte érdemben a műszaki (különösen a közlekedési) és a humán infrastruktúra fejlesztése**. Az ezekből a komplex, mindenképpen kétirányú folyamatokból eredő szerkezeti

²⁶ Nemzeti Fejlesztés 2030 – Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Stratégia, 138. o.

torzulások közgazdaságilag úgy fordíthatóak le, hogy az agglomeráció lakossága a nem kielégítő közlekedési infrastruktúra következtében **aránytalanul magas költségeken** jár dolgozni és helyüket ismét fajlagosan drágábban a fővárostól távolabb eső településekről érkezőknek kell betölteniük a munkaerőpiacon.

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

Bár Vecsés és a főváros viszonylatában nem állnak rendelkezésre pontos adatok az ingázók száma és az ingázás szerkezete vonatkozásában, a megyei összesítés alapján nemcsak azt látjuk, hogy a hivatásforgalom majd 50%-a gépkocsihasználattal járó forgalom (40-45%), a kötött pályás közlekedési forma jelentősége is világosan látszik. **A Vecsésen áthaladó ceglédi vonal nemcsak a legjelentősebb kötőtpályás elővárosi közlekedési vonal a térségben**, de az utasáram 66-71%-a hivatásforgalom, 55%-a napi ingázó. Makroadatokból tudható egyben az is, hogy míg a közösségi személyszállítás összesített adatai jelentős visszaesést (2001-2012 között az utasok számát tekintve 18%-os) mutatnak, a kötőtpályás közlekedésnek stabil a helyzete.²⁷

Vecsés és a főváros viszonylatában tehát egyszerre van szükség:

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

A szűkebben vett térség budapesti közlekedési kapcsolatai (már-már reflexszerűen) elsősorban abból a nézőpontból kerültek az utóbbi évtizedben tárgyalásra, hogy miképpen oldható meg a repülőtér fővárosból (és ott is leginkább a belvárosból) való elérése és a repülőtér utasainak Budapest belvárosába történő bejutása. Ebben a horizontban gyakran elvesztek azoknak az agglomerációs településeknek az érdekei, amelyek szorosan kötődnek ugyan a repülőtérhez, de helyzetük mégsem azonosítható teljes mértékben a repülőtér helyzetével. Így szorult háttérbe a Budapest-belváros – Repülőtér-összeköttetés horizontjában Vecsés város ingázó és munkaforgalmi helyzetének rendezése. Jelen Stratégia mindkét aspektust egyszerre figyelembe véve igyekszik integrált válaszkör kidolgozására.

A fentiek szerint **az elővárosi kötött pályás közlekedés (a 100a vonal) fejlesztésének kérdése** tekintetében is háttérbe szorultak a napi ingázó forgalmat olcsóbbá tevő fejlesztési szükségletek annak a kérdésnek a horizontjában, hogy vajon a 100a vonalából kiágazó szárnyvonalon lehetséges-e és miképpen a repülőtér transzfertszükségeinek kielégítése.²⁸ A repülőtér pozíciójának és nemzetközi jelentőségének alakulását figyelembe véve **ma már fordított irányból tehető fel a kérdés: a 100a vonal mint a 11 budapesti elővárosi vasútvonal közül a legjelentősebb fejlesztése ne olyan módon történjen-e meg, hogy egyben lehetőséget teremtsen a működő terminál belvárosból való közvetlen elérésére**²⁹, hiszen a szinergikus hatások következtében fajlagosan sokkal olcsóbb a két fejlesztési cél együttes megvalósítása.

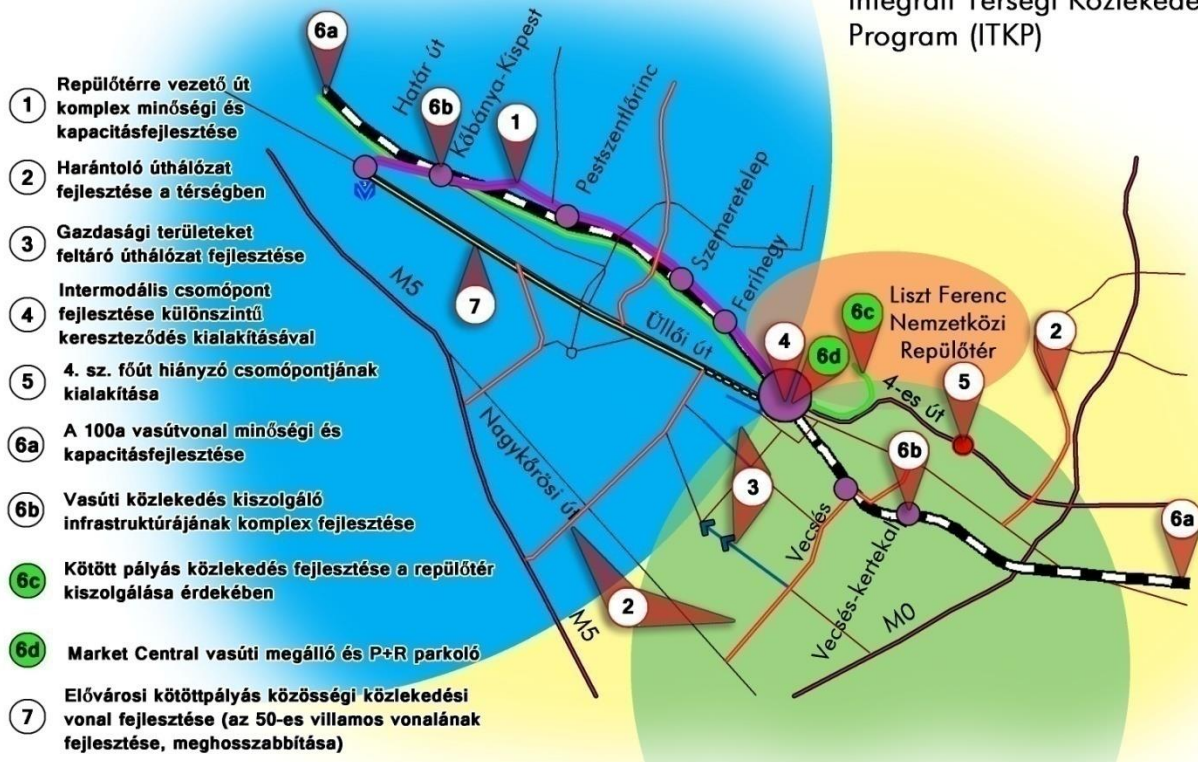
A városi környezet és infrastruktúra-fejlesztési szükségleteinek és lehetőségeinek feltárása során definiált elemek mentén Vecsés város **INTEGRÁLT TÉRSÉGI KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI PROGRAM**-javaslata (ITKP) a térségi főszereplők (Budapest – LIFE – Pest megye – környező pest megyei települések – Vecsés)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

²⁷ Uo. 34. o.

²⁸ Lásd: LIFE 105. sk.o.

²⁹ Európai városokban 5 milliós utasforgalom felett már valóban megjelenik a kötőtpályás közlekedési forma. Vö.: LIFE 105.

Integrált Térségi Közlekedésfejlesztési Program (ITKP)



Integrált Térségi Közlekedési Program

A javasolt ITKP egészének realizálása a 2015-2020 közötti ITS programozási ciklusában nem volt valószínű, ezt maga az ITS is megfogalmazta. Azonban a területen talán a vártól is kevesebb fejlesztési beavatkozás valósult meg. Ezért – különös tekintettel a Magyar Államnak a Budapest AIRPORT felvásárlására irányuló, a Budapest – AIRPORT reláció közlekedési infrastruktúrájának fejlesztését tekintve iniciáló-katalizáló hatására – az ITKP megvalósítása nemcsak aktuális feladat maradt, de az reálisabb is a korábbiaknál.

1. beavatkozás tematikus fókusz	KÖZLEKEDÉSFEJLEJTÉS
2. beavatkozás munkacíme	INTEGRÁLT TÉRSÉGI KÖZLEKEDÉSFEJLEJTÉSI PROGRAM
3. illeszkedése a megyei program céljaihoz	
4. illeszkedése az ITS céljaihoz	ÁC1, ÁC3 → SC1, SC3, SC4, SC5
5. a beavatkozás célja és rövid tartalma (a térségi vonatkozások kiemelésével)	Az ITKP eredményeképpen egy korszerű jelentős európai városhoz illő közlekedési háló jönne létre a Budapest – Airport – Vecsés viszonylatban, megoldva a reptérről a fővárosba kötött pályán való bejutás régóta húzódo problémáját, valamint a repülőtér közúti összeköttetésének korszerűbbé tételét. Emellett a Vecsés – Budapest összeköttetés fejlesztésére is sor kerülne.
6. minden érintett településen elvégzett fejlesztési tevékenységek	Közútfejlesztés Vasúti közlekedés infrastruktúrájának és szolgáltatási feltételrendszerének javítása
7. egyedi tevékenységek és azok gazdái (település, konkrét szereplő)	Közútfejlesztés: NIF Zrt., Budapest Airport, Budapest Főváros, érintett települési önkormányzatok Vasúti közlekedés infrastruktúrájának és szolgáltatási feltételrendszerének javítása: MÁV Zrt., Budapest Airport, Budapest Főváros, érintett települési önkormányzatok
8. hatások és a hatásokban érintett települések köre	A Budapest Airport – Budapest közlekedés jelentős mértékű javulása, Vecsés elérhetőségének javulása, a teherforgalom átfogó fejlődése.
9. koordináció módja, az érintett települések bevonása a koordinációba	Projektfejlesztési tanács létrehozása

III.3.4. Stratégia együttműködési menetrendek

III.3.4.1. Zöld átállás menetrend: a ZÖLD ÁTÁLLÁS '21 PROGRAM

A ZÖLD ÁTÁLLÁS MENETREND beavatkozásainak, stratégiai céljainak átfogó területei az FVS 2., **Helyzetfeltárás és helyzetelemzés** fejezetének elemzései és értékelései mentén kerültek kijelölésre.

A **ZÖLD ÁTÁLLÁS '21 PROGRAM** a 2021-2027 közötti időszakban 27 olyan tematikus stratégiai célt határoz meg, amelyek elérését a jelen fejezetben bemutatott fejlesztési beavatkozások szolgálják.

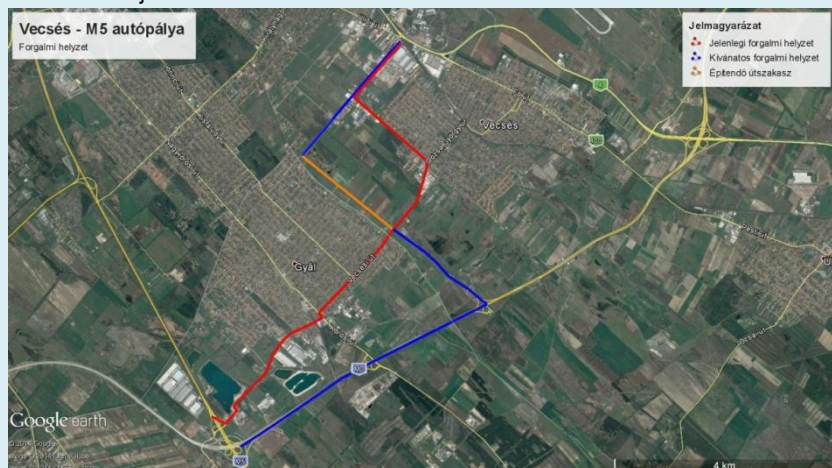
ZÖLD ÁTÁLLÁS TERÜLETE

Prioritások és beavatkozások indokltsága

Vecses mint agglomerációs település, a repülőtér-térség egyik fontos szállítmányozási és kereskedelmi központja, valamint **közlekedési tranzitpozíciót elfoglaló település fokozott mértékben van kitéve a tehergépjármű-forgalomnak, a megnövekedett mértékű, nagyrészt a munkahelyi ingázásból fakadó autóforgalomnak.**

A déli, gyakran poros, földútjellegű utakon zajló, különösen az M5-Budapest kapcsolatot Vecsésen keresztül lerövidítő tehergépjármű-forgalom kiemelkedően magas szállópor-koncentrációt jelent.

LEVEGŐ



A közvetlen összefüggés direkt igazolása nélkül is aggodalomra ad okot a településen diagnosztizált **kiugróan magas tüdőrák-megbetegedés.**

Mindemellett a város levegőminőségét radikálisan rontják a **korszerűtlen fűtési rendszerek**, a fatüzelésű fűtési alkalmazások, a még mai is előforduló szabálytalan, háztartási hulladékkal való fűtés és a korszerűtlen kazán- és konvektorrendszerek környezetszennyező és (nem melleleg) pazarló, költséges használata.

VÍZ

Rövid- és középtávon megvalósítandó fejlesztési feladatot jelentenek az **IVÓVÍZMINŐSÉG-JAVÍTÁS** terén szükséges, első sorban a **magas vas- és mangántartalmat csökkentő, az ivóvíz minőségének javítását eredményező** beruházási szükségletek, valamint az **ivóvízhálózat hidraulikai és vízminőségi szempontból kedvezőbb átalakítása, módosítása, rekonstrukciója.**

A két fő beavatkozási területet magában foglaló projekt-együttes magában foglalja:

A) Az ivóvíz minőségének javítása, a víz vas- és mangántartalmának csökkentése érdekében a vízkezelési technológia átfogó fejlesztését és

B) az ivóvízhálózat hidraulikai és vízminőségi szempontból kedvezőbb átalakítása,

módosítása, rekonstrukcióját, korszerűsítését. A korszerűsítés magába foglalja a gerincvezetékek és a lakossági bekötések cseréjét, a hálózat szakaszolás érdekében a tolózárok cseréjét, vagy újak beépítését, valamint szükség szerint az érintett tűzcsapok cseréjét, újak telepítését, továbbá az útburkolat helyreállítását.

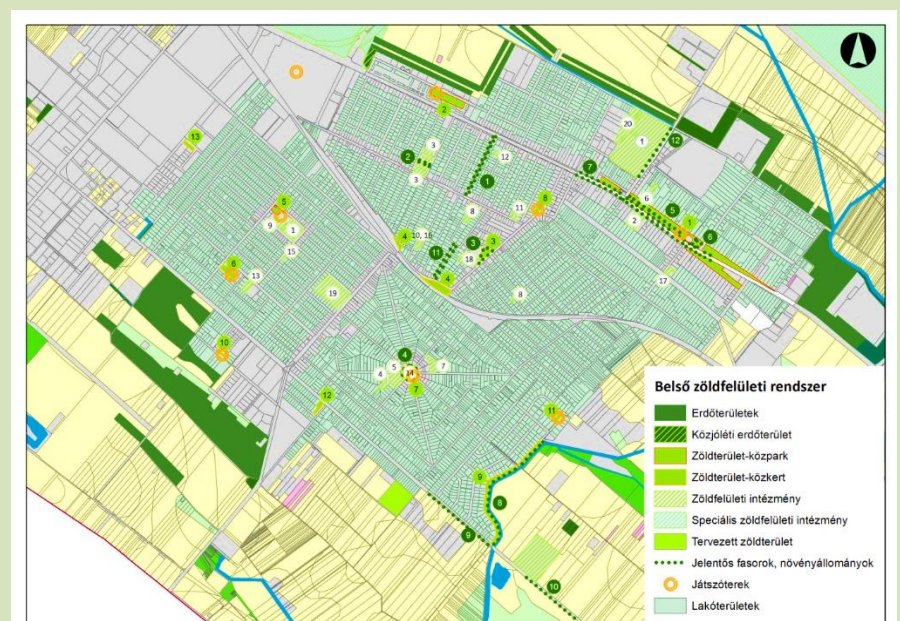
További kiemelt kék infrastrukturális fejlesztési szükséglet a **települési BELTERÜLETI CSAPADÉKVÍZ- ÉS BELVÍZ-ELVEZETÉS infrastruktúrájának fejlesztése.**

Vecsés közterületi **zöldfelület-rendszere mennyiségi és minőségi (funkcionális) hiányokkal küzd**, sőt a rendszer az elmúlt évtizedben tovább gyengült, rekonstrukciójára nem jutott kielégítő mennyiségű forrás, több elemének léte részben a tervezett területhasználat-váltás, részben pedig a fenntartás hiánya miatt veszélybe került. Míg a városban igen jelentős nagyságú lakókerti zöldfelület jut egy főre, addig a közterületi zöldfelületek aránya kevesebb, mint fele az optimálisnak tekinthető értéknel. A jelenleg **ténylegesen használható zöldterületek nagysága 11,39 ha** ami alapján **5,34m²/fő** zöldterületi ellátottságot kapunk egy lakosra nézve, ami a korábbi vizsgálati állapotban bemutatott **6,8m²/fő** értékhez és az optimális **14m²/fő**-höz képest is igen alacsony. Ha az összes zöldfelületi intézményekkel (templomkertek, sportpályák, iskola- és óvodakertek stb.) bővített belterületi zöldfelületet (19,29 ha) nézzük kedvezőbb képet kapunk. Így **9,05 m²/fő** zöldfelület jut egy lakosra. Sajnos ez az érték is kedvezőbb, mint a valóság mivel ez a szám a zöldfelületi intézmények telkének épületek nélküli területéből került számításra. Így a valóságban ezt az értéket az intézmények burkolt felületei tovább csökkentik. Számításunkhoz a földhivatali alapadatokat használtuk. A zöldterületek és intézményi zöldfelületek területéhez csatlakozik a belterület szegélye mentén elhelyezkedő erdő terület 63ha, melyből, funkció szempontjából egyetlen folt közjóléti rendeltetésű számolható be, ami **9,3 m²/fő**-re emeli az arányt.

A település belső, belterületi zöldfelületi rendszere elsődlegesen zöldterületekből, jelentős zöldfelülettel rendelkező intézményekből, lakókertekből és a szegélyrészen található erdőterületekből, valamint az ezeket összekapcsoló fasorokból, út menti zöldfelületekből áll.

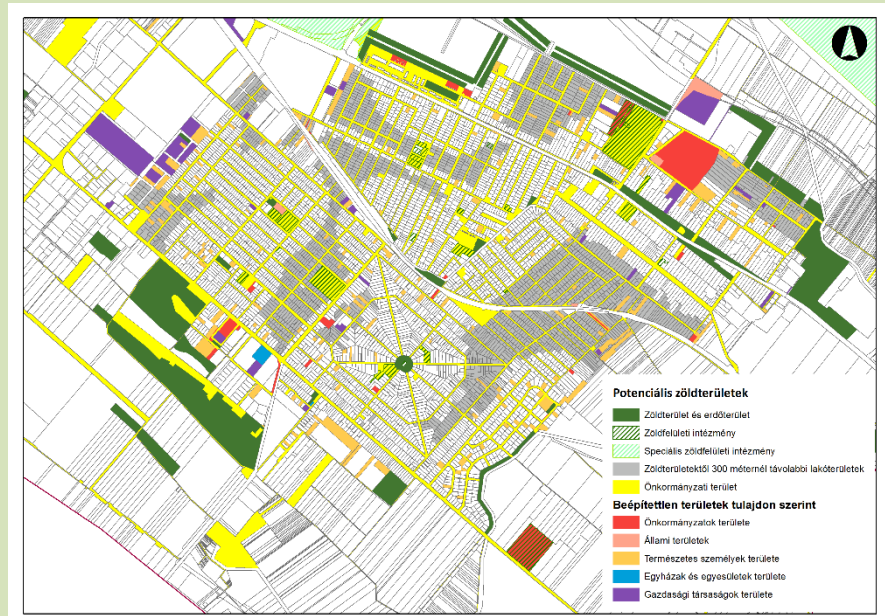
ZÖLD INFRASTRUKTÚRA

BELSŐ, BELTERÜLETI ZÖLDFELÜLETI RENDSZER



És bár a zöldfelületi rendszer az elmúlt időszakban – korlátozott mértékben, elsősorban az európai uniós városközpont-rehabilitációs pályázatoknak köszönhetően – új elemekkel is bővült, a **zöldfelületi rendszer fejlesztése, a zöldfelületi intenzitás növelése**, vagyis érezhető, egybefüggő nagyságú területekkel való bővítése szükséges.

A ZÖLDFELÜLET FEJLESZTÉSÉBE BEVONHATÓ TERÜLETEK:



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

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

A környezetbarát közlekedési rendszerek fejlesztése és kiépítése egyszerre jelenti:

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

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

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

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

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

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

Az energiahatékonyság növelését célzó részcélok jelentősége ezen belül is kitérítet: valamennyi régiótípusban az összes ERFA-forrás legalább 16%-át³⁰ energiahatékonyságra és megújuló energiaforrásokra kell fordítani.

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

Magyarország a fenti célok eléréséhez kapcsolódóan Nemzeti Reform Programjában vállalta, hogy az EU emisszió-kereskedelmi rendszerén kívül az üvegházhatású gázok kibocsátását (2005-ös szinthez képest) legfeljebb 10%-al növeli, a megújuló energiaforrások részarányát 14,65 %-ra emeli, valamint 18 %-os teljes energia-megtakarítást ér el 2020-ig.”³¹

Az energiahatékonysági és a környezetvédelmi célkitűzések kiemelt jelentősége a következő, 2021-2027 közötti ciklusban sem csökkent és helyi szinten is világos szükségletként jelentkezik. Az azokba való befektetés nem csak a társadalom és a környezet védelmével összhangban álló fejlődést biztosítja, de jelentős hatása lehet az önkormányzati gazdálkodásra is.

A környezeti fenntarthatóság és az EU-s célkitűzések egyaránt szükségessé teszik a **fosszilis alapú energiák használatának csökkentését** (rövid- és középtávon), majd az energiaellátásnak döntő mértékben a megújuló energiaforrásokra való alapozását (hosszútáv). **A megújuló energiaforrások arányának növelése** nem csak a természet állapotának javítását eredményezi a karbonsemleges technológiák következtében, de externális hatásai a városgazdálkodási rendszerekben is megmutatkoznak.

Az intelligens energiarendszerek megtelepítése egyben a DIGITÁLIS ÁTÁLLÁST is feltételezi, ezért részletesebb tárgyalására a DIGITÁLIS ÁTÁLLÁS MENETREND keretei között kerül sor.

ENERGIAFOGYASZTÁS ÉS ZÖLD **ENERGIA**

³⁰ A szabályozás eredetileg úgy fogalmaz, hogy az összes ERFA-forrás 80%-át az EU2020 dokumentum 1., 3. és 4. célkitűzésének a megvalósítására kell fordítani, de még ezen belül is legalább 20 %-ot energiahatékonyságra és megújuló energiaforrásokra.

³¹ Környezetvédelmi és Energetikai Operatív Program 2014-2020; 11.o.

HULLADÉKGAZDÁLKODÁS

Vecsesen 2015-re kiépült a szelektív hulladékgyűjtés rendszere. A helyi tapasztalatok alapján azonban szükséges és kívánatos a lakosság szemléletének, hozzáállásának további formálása és ezen keresztül a szelektív hulladékgyűjtés iránti elkötelezettség növelése.

A szelektivitás legjelentősebb hasznát ugyanakkor a begyűjtött hulladék újrahasznosítása jelenti. Ennek a stratégiai elgondolásrendszernek a keretében szükséges az **újrahasznosítható hulladék** hasznosítási rendszereinek fejlesztése és az annak sikeréhez szükséges lakossági szemléletformálás. Ezen a területen középtávon jelentenek kihívást a **települési hulladékkezelés** egyes elemei: a biológiailag lebomló hulladék kezelése, a lerakási mennyiség csökkentése és az elektromos és elektronikus hulladékok elkülönített gyűjtése, amely kihívások kezeléséhez elengedhetetlenül szükséges:

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

A ZÖLD ÁTÁLLÁS '21 PROGRAM CÉLTERÜLETEI, PRIORITÁSAI ÉS FEJLESZTÉSI STRATÉGIAI CÉLJAI 2021-2027

LEVEGŐ	VÍZ	ZÖLD INFRASTRUKTÚRA	ENERGIAFOGYASZTÁS ÉS ZÖLD ENERGIA	HULLADÉK-GAZDÁLKODÁS
KÖZLEKEDÉSI FEJLESZTÉSEK ZÁ I.	ÍVÓVÍZHÁLÓZAT ZÁ III.	ZÖLDFELÜLETI INTENZITÁS ZÁ V.	SZEMLELET, KULTÚRA ZÁ VII.	SZELEKTIVITÁS ZÁ IX.
A 0202 sz. út szilárd burkolatú úttá fejlesztése (ZÁ1)	Ivóvíz vas- és mangánmentesítése (ZÁ6)	Parkosítási, parkfejlesztési program (ZÁ9)	Energiafogyasztási és környezetvédelmi szemléletformáló programok (ZÁ14)	(ZÁ18)
Közlekedési lámpa-harmonizáció (ZÁ2)	Ívóvízhálózat rekonstrukciója (ZÁ7)	Fásítási program (ZÁ10)		
FŰTÉS ZÁ II.	CSAPADÉKVÍZ-ELVEZETÉS ZÁ IV.	ZÖLD MOBILITÁS: KÖRNYEZETBARÁT KÖZLEKEDÉSI FORMÁK ZÁ VI.	ENERGETIKAI RENDSZEREK ZÁ VIII.	ÚJRAHASZNOSÍTÁS ZÁ X.
Közüntézmények és önkormányzati bérlakások fűtéskorszerűsítése (ZÁ3)	Csapadékvíz-elvezető rendszer bővítése, fejlesztése (ZÁ8)	Kerékpárúthálózat fejlesztése (ZÁ11)	Közüntézmények és önkormányzati bérlakások energetikai korszerűsítése: zöld energiaformákra átállás vagy részleges átállás, intelligens energiafogyasztás-mérés (ZÁ15)	Szemléletformáló programok (ZÁ19)
PANEL-program támogatása (ZÁ4)		Gyalogosforgalmi utak fejlesztése (ZÁ12)	Intelligens közvilágítás (ZÁ16)	Hulladékszelektáló és -válogató udvar létesítése (ZÁ20)
Lakossági fűtéskorszerűsítési program (ZÁ5)		P+R és B+R parkolók fejlesztése (ZÁ13)	Intelligens energiarendszerek telepítése (ZÁ17)	A nem újrahasznosítható hulladékok kezelésével kapcsolatos stratégia kidolgozása (ZÁ21)

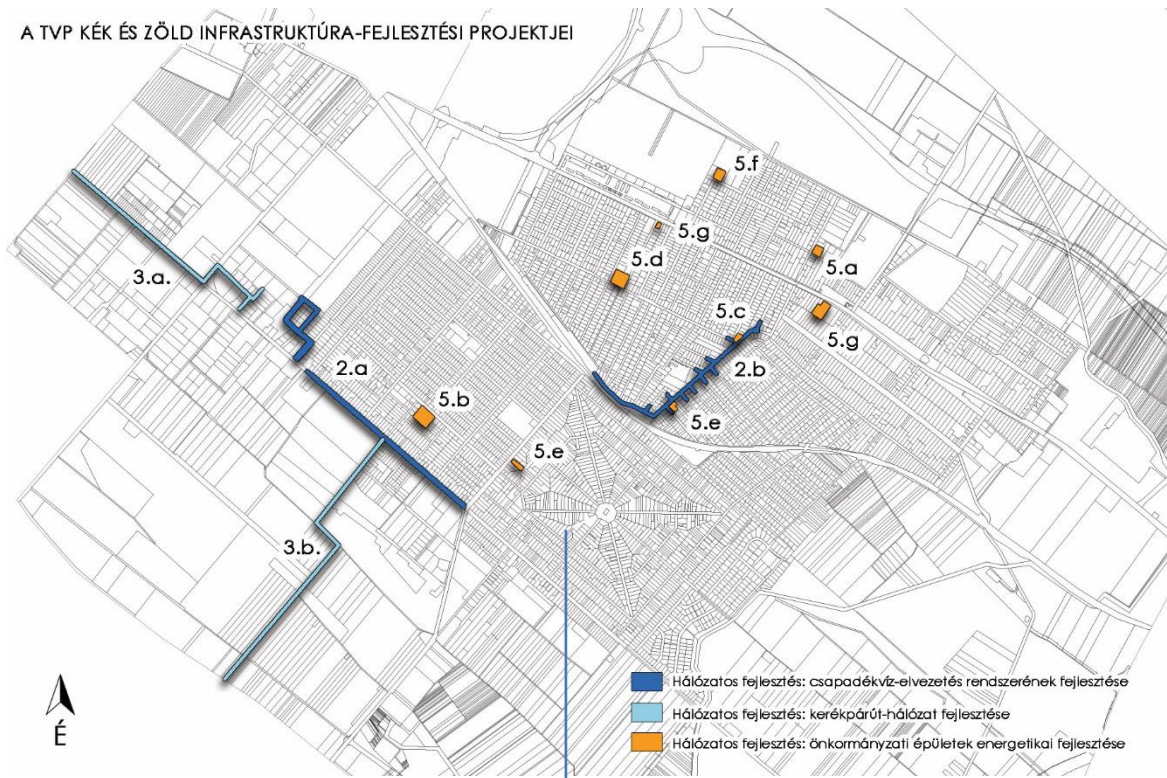
A ZÖLD ÁTÁLLÁS '21 PROGRAM megvalósítási alapadatai:

	Beavatkozás neve	Tervezett ideje	Forrása	ZÖLD ÁTÁLLÁS PRIORITÁSA
ZÁ1	A 0202 sz. út szilárd burkolatú úttá fejlesztése	2022-2023	Önkormányzati saját forrás	ZÁ I.
ZÁ2	Közlekedési lámpa-harmonizáció	2023-2024	Szakminisztériumi pályázati forrás	ZÁ I.
ZÁ3	Közüntézmények és önkormányzati bérlakások fűtés korszerősítése	2022	TVP	ZÁ II.
ZÁ4	PANEL-program támogatása	Aktualitás függvényében	Szakminisztériumi pályázati forrás	ZÁ II.
ZÁ5	Lakossági fűtés korszerősítési program	Aktualitás függvényében	EU-pályázati forrás	ZÁ II.
ZÁ6	Ivóvíz vas- és mangánmentesítése	2022-2024	EU-pályázati forrás	ZÁ III.
ZÁ7	Ivóvízhálózat rekonstrukciója	2022-2024	EU-pályázati forrás	ZÁ III.
ZÁ8	Csapadékvíz-elvezető rendszer bővítése, fejlesztése	2022	TVP	ZÁ IV.
ZÁ9	Parkosítási, parkfejlesztési program	Aktualitás függvényében	EU-pályázati forrás	ZÁ V.
ZÁ10	Fásítási program	Aktualitás függvényében	Szakminisztériumi pályázati forrás	ZÁ V.
ZÁ11	Kerékpárúthálózat fejlesztése	2022-2023	TVP	ZÁ VI.
ZÁ12	Gyalogosforgalmi utak fejlesztése	Aktualitás függvényében	Szakminisztériumi pályázati forrás	ZÁ VI.
ZÁ13	P+R és B+R parkolók fejlesztése	Aktualitás függvényében	EU-pályázati forrás	ZÁ VI.
ZÁ14	Energiafogyasztási és környezetvédelmi szemléletformáló programok	2022-2024	TVP	ZÁ VII.
ZÁ15	Közüntézmények és önkormányzati bérlakások energetikai korszerősítése: zöld energiaformákra átállás vagy részleges átállás, intelligens energiafogyasztás-mérés	2023-2025	EU-pályázati forrás Önkormányzati saját forrás	ZÁ VIII. (DÁ3; DÁ6)
ZÁ16	Intelligens közvilágítás	2024	EU-pályázati forrás	ZÁ VIII. (DÁ4)
ZÁ17	Intelligens energiarendszerek telepítése	2027-től	EU-pályázati forrás	ZÁ VIII. (DÁ8)
ZÁ18	Szemléletformáló programok: szelektív hulladékgyűjtés	2022-2024	TVP	ZÁ IX.
ZÁ19	Szemléletformáló programok: hulladék újrahasznosítás	2022-2024	TVP	ZÁ X.
ZÁ20	Hulladékszelektáló és -válogató udvar létesítése	2023	EU-pályázati forrás	ZÁ X.
ZÁ21	A nem újrahasznosítható hulladékok kezelésével kapcsolatos stratégia kidolgozása	2022-2023	Önkormányzati saját forrás	ZÁ X.

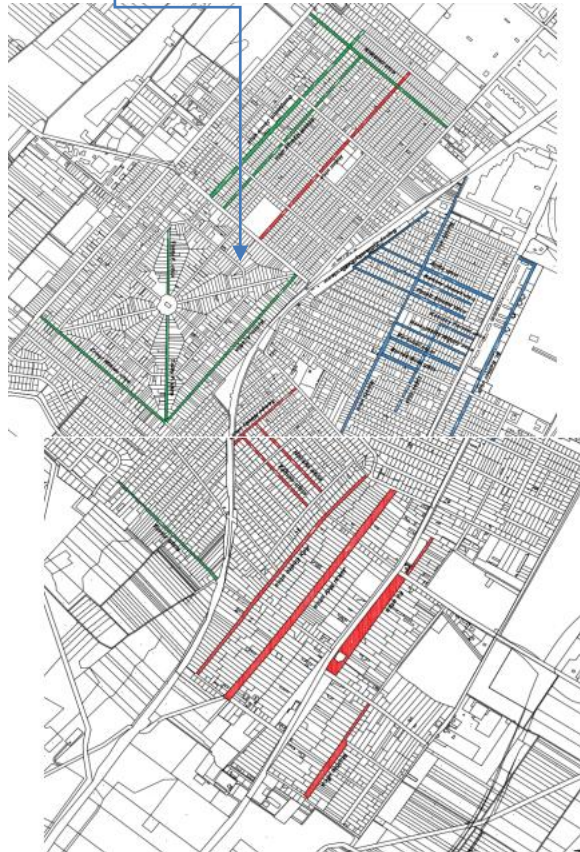
Térségi, várostérségi fejlesztési kezdeményezésekről a ZÖLD ÁTÁLLÁS területén az ITS felülvizsgálatának időpontjában nem tudunk.

A város a ZÖLD-programot és ennek részeként az egészséges, energiagazdaságos mindennapi élet alapfeltételét képező ún. „kék infrastrukturális” fejlesztéseket olyan mértékig prioritásként kezeli, hogy azok közül többet már a város számára megnyíló TOP+ Városfejlesztési Program (TVP)-források terhére, időrendben az első között meg kíván valósítani. Más elem (a vízhálózati rekonstrukció) esetében pedig már jelen stratégia elfogadását megelőzően nem sokkal KEHOP-pályázatot nyújtott be.

A TVP KÉK ÉS ZÖLD INFRASTRUKTÚRA-FEJLESZTÉSI PROJEKTJEI



- Hálózatos fejlesztés: csapadékvíz-elvezetés rendszerének fejlesztése
- Hálózatos fejlesztés: kerékpárút-hálózat fejlesztése
- Hálózatos fejlesztés: önkormányzati épületek energetikai fejlesztése



III.3.4.2. Digitális Átállás Menetrend

A város jelenleg digitálisan alulképzett és fejletlen. A közlekedés, az energetika, az önkormányzati szolgáltatások, az általános digitális írástudás terén egyaránt komoly hiányok és lemaradások mutatkoznak.

Ezek ledolgozását csak egy általános, az önkormányzat és az önkormányzati intézmények alkalmazottjai számára kötelező **digitális írástudási képzés** és a lakosság számára is elérhető, **a digitális kompetenciák elsajátítását biztosító képzési portfólió** elérhetővé tétele biztosíthatja.

2021-2027 között a város célkitűzései a DIGITÁLIS ÁTÁLLÁS tekintetében:

DÁ I. A DIGITÁLIS KOMPETENCIÁK szélesítése és a digitális alapkészségek elsajátítása

DÁ II. Digitális megoldások az ENERGIAHASZNÁLAT terén

DÁ III. Digitális megoldások a VÁROSI KÖZLEKEDÉSben

DÁ IV. Digitális megoldások az ÖNKORMÁNYZATI ÜGYKEZELÉSben

A digitális fejlesztések beavatkozási területei (BT):

	<i>Beavatkozás neve</i>	<i>Tervezett ideje</i>	<i>Forrása</i>	<i>Digitális átállási céllal való harmonizáció</i>
BT1	Digitális írástudás az önkormányzatnál és az önkormányzati intézményekben (Képzések)	2022-2025	TVP ESZA	DÁ I.
BT2	Lakossági és civil képzési programok	2022-2025	TVP ESZA	DÁ I.
BT3	Intelligens mérőórák a szociális bérlakásokban	2023-2024	Önkormányzati saját forrás	DÁ II.
BT4	Intelligens közvilágítás	2024	KEOP	DÁ II.
BT5	Integrált Ügyfélszolgálati és Intézményhálózati Rendszer	2023-2024	EKOP	DÁ IV.
BT6	Intelligens mérőórák az önkormányzati intézményhálózatban	2024-2025	KEOP	DÁ II.
BT7	Digitális közlekedési megoldások: közlekedési lámpa-harmonizációs software	2024-2025	KÖZOP	DÁ III.
BT8	Intelligens energiarendszerek telepítése	2027-től	KEOP	DÁ II.

DÁ1; DÁ2	DIGITÁLIS ÍRÁSTUDÁS ÉS DIGITÁLIS KOMPETENCIÁK (KÉPZÉSI PROGRAMOK)
	A város digitális írástudás tekintetében a magyarországi átlagos helyzetnek megfelelő értékeket mutat. Ami egyben azt is jelenti, hogy a 40 év felettiek, az idősek és az állami szektorban dolgozók között a digitális kompetenciák terén komoly hiányosságok mutatkoznak. Ennek megszüntetése érdekében a város már a TVP-forrásai terhére digitális kompetenciák fejlesztésére, a digitális írástudás elsajátítására irányuló képzési programot indít. A program első lépésben az önkormányzati fenntartású intézményekben dolgozók és a Polgármesteri Hivatal dolgozói számára kerül megvalósításra, majd helyi civil és képző szervezetek közbeiktatásával elérhetővé válik a lakosság egésze számára.

DÁ3; DÁ6 (ZÁ15)	INTELLIGENS MÉRŐÓRÁK
	Várhatóan már a közeljövőben teljesen átalakítják az áramfogyasztási szokásokat az intelligens villanyórák. Az ilyen órák használata jelentős energia- és költségmegtakarítást jelent, mert az óra, amikor a fogyasztónak nincs rá szüksége, akkor leáll. Az okos villanyórák pontosan tudják, ki mennyit fogyasztott, nem

	<p>kell majd az óraállást bejelenteni, azaz az állampolgárok és az intézmények számára adminisztrációs tehercsökkenéssel is jár.</p> <p>A intelligens mérőórákra való átállás első lépésben az önkormányzati bérlakáshálózatban, második lépésben pedig az önkormányzati intézményhálózatban valósul meg.</p>
DÁ4 (ZÁ16)	<p>INTELLIGENS KÖZVILÁGÍTÁS</p> <p>Az intelligens vagy „okos”, új generációs, felhő alapú közvilágítás-vezérlő platform segítségével működtetett közvilágítási rendszer nemcsak energiát takarít meg a szenzoros érzékelés biztosította, szükséglet szerinti világítás és az egyedi szituációkra automatikusan reagáló Mesterséges Intelligencia- (MI) alapú központi vezérlőegysége által, de az új típusú lencserendszerek, az egyedi szituációknak megfelelő szolgáltatás biztosítása és a rendszer öntanuló algoritmusain keresztül megtörténő önfejlesztés révén a rendszer folyamatosan fejleszti is a szolgáltatás színvonalát.</p> <p>A cél egy ilyen okos városi közvilágítási rendszer kiépítése.</p>
DÁ5	<p>INTEGRÁLT ÜGYFÉLSZOLGÁLATI ÉS INTÉZMÉNYHÁLÓZATI RENDSZER</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>A felület alkalmas a következő feladatokra a különböző típusú önkormányzati tevékenységek kapcsán:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 <p>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.</p>
DÁ7 (ZÁ2)	<p>DIGITÁLIS KÖZLEKEDÉSI MEGOLDÁSOK: KÖZLEKEDÉSI LÁMPA-HARMONIZÁCIÓS SOFTWARE</p> <p>Magyar software-fejlesztési start up cég fejlesztése több európai országban működik már: a közlekedési lámpák központi software-es összehangolásával lényegében folyamatosan áramló autóforgalom („átfolyó forgalom”) érhető el, jelentősen csökkentve a gépjárművek tartózkodási idejét a város belterületén és jelentősen mérsékelve azok fogyasztását és károsanyag-kibocsátását egyaránt. Mivel Vecsésen nem cél a gépkocsiforgalom gyérítése érdekében a gépkocsiközlekedés nehezítése, ellenben fontos, kiemelt érdek a város belterületén áthaladó autóforgalom belterületi károsanyag-kibocsátásának minimalizálása, ez a fejlesztési cél kiemelt helyet foglal el az átállási menetrendben.</p>
DÁ8 (ZÁ17)	<p>INTELLIGENS ENERGIARENDSZEREK TELEPÍTÉSE</p> <p>A megújuló energiaforrások arányának növelése mellett hosszú távon az energiaellátási rendszerek átalakítsa, az intelligens energiarendszerek (smart grid és smart metering rendszerek) városban való</p>

megtelepítése, a fogyasztók által termelt energia hálózatba való visszatáplálását és a tényleges használat szerint annak optimális elosztását tevő **hálózati rendszerek** (áramellátási- és informatikai hálózatok) kialakítása tehet a legtöbbet a ZÖLD fordulat, az energiahatékonyság és a költséghatékony energiafelhasználás érdekében.



Az intelligens energiaellátó rendszerek biztosítják a kisebb energiatermelők (akár privát fogyasztók) által termelt energia hálózatba való visszatáplálását és a fogyasztók keresleti szükségletei szerint meghatározott rugalmas elosztást és az energiafogyasztás pontos, fogyasztóhelyi méréséből származó adatok alapján az energiafogyasztási szokások optimalizálását is elősegítik.

Ábra forrása: *hitachi.com*

Ebben a rendszerben valamennyi fogyasztó egyben termelő is (ún. prosumer³²), azaz az smartgrid-hálózat („intelligens hálózat”) alkalmas az energiaár csökkentésére és ezzel újabb szintű költségmegtakarítás elérésére. A város ebben a rendszerben lényegében egy **egységes energiafelhasználási és -termelő rendszer**, amelynek működését és fogyasztását a megfelelő kiépítettségű **informatikai hálózat és intelligens IT-megoldások** a lakossági és közületi fogyasztók, a közlekedési és ipari energia-elosztó hálózatok egységes rendszerbe integrálásával optimalizálja.

Térségi, város térségi fejlesztési kezdeményezésekről a ZÖLD ÁTÁLLÁS területén az ITS felülvizsgálatának időpontjában nem tudunk.

³² „A fogyasztók ezen koncepció szerint nem csupán fogyasztói minőségben vesznek részt, hanem kibővül a szerepkörük a termelésbe való bekapcsolódás lehetőségével. Az angol nyelvű szakirodalomban ezt a megváltozott szerepet „prosumers”-nek nevezik, ami a 'consumer' (fogyasztó) és a 'producer' (termelő) szavak összetételéből származik.” in: *Thirring Helga: Miért olyan intelligens az intelligens hálózat? (TDK-dolgozat)* 8.o.

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 értelmében³³ '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.



³³ 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 célrendszereivel 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

V.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.)

V.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.

<i>Stratégiai cél / Átfogó cél</i>	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 ÉS KÉK INFRASTRUKTÚRA FEJLESZTÉSE	✓ ✓		✓ ✓	✓
KÖZLEKEDÉSI INFRASTRUKTÚRA FEJLESZTÉSE	✓ ✓	✓ ✓	✓	✓
GAZDASÁGI -IPARI TERÜLETEK FEJLESZTÉSE	✓	✓ ✓	✓	✓ ✓

HELYI GAZDASÁGI SZEREPLŐK VÁLLALKOZÁSI FELTÉTELEINEK JAVÍTÁSA	✓	✓ ✓		✓ ✓
HUMÁN KÖZSZOLGÁLTATÁSOK INFRASTRUKTÚRÁJÁNAK FEJLESZTÉSE: BÖLCSŐDEI, ÓVODAI, EGÉSZSÉGÜGYI, SPORTCÉLÚ ÉS KULTURÁLIS INFRASTRUKTÚRA FEJLESZTÉSE	✓ ✓		✓ ✓	✓ ✓
KÖRNYEZETTUDATOS VÁROS ÉS TÁRSADALOM	✓		✓ ✓	
AKTÍV ÉS BEFOGADÓ VÁROSI LAKOSSÁG			✓ ✓	✓
KÖLTSÉGHATÉKONY, SZOLGÁLTATÓ ÖNKORMÁNYZAT	✓		✓	✓ ✓
DIGITALIZÁLÓDÓ VÁROS		✓	✓	✓ ✓

V.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.

FEJLETT VÁROSI KÖRNYEZET ÉS INFRASTRUKTÚRA (ÁC1)	
Erősségek	Gyengeségek
Vecsés városszerkezetileg nem egyközpontú település. A Szent István tér környékén a közelmúlt fejlesztései következtében kialakult városközpont mellett az egyes lakóterületeken kisebb alközpontok találhatóak.	
<p>A Szent István tér – Piac tér átfogó fejlesztése következtében már felismerhető városközponti funkciót kapott a terület.</p> <p>A lakókerti zöldfelületek egy főre jutó magas aránya.</p> <p>Az elmúlt évtizedben kiépültek a Vecsést tehermentesítő, új szerkezeti utak (M0, elkerülő M4-es).</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>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 keresztezések hiánya az Úllői út mellett a Telepi út – Dózsa György út között és a Kertekalja vasúti megálló mellett.</p> <p>A csapadékvíz-elvezetés rendszere hiányos. A nyílt csapadékvíz-elvezető árkok karbantartása nem rendszeres és nem általános.</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>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 további fejlődése 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>Az egyes település- és gazdaságfejlesztési beavatkozásokhoz kapcsolódó zöld infrastrukturális fejlesztés következtében a város elérheti a 17,5 m²/fő zöldfelület-arányt.</p>	<p>A városi funkcióösszűrés 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 terhelt felszín alatti vizek tovább szennyeződnek.</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>

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 versenylőnyt jelent.</p> <p>A város nyugati felén található gazdasági területek magas gazdasági teljesítménye.</p> <p>A város keleti és déli ipari területein gazdasági decentrumok épültek ki a 2015-2020 közötti időszakban.</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>A város külön Középtávú Gazdaságfejlesztési Stratégiával rendelkezik a 2014-2020 közötti támogatási ciklusra.</p>	<p>A repülőteret 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 a javuló szám adatok ellenére még nem működik teljesen.</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, vagy a beépítési szabályokkal össze nem egyeztethető módon bővülnek.</p> <p>A helyi KKV-k számára elérhetetlenek a telephelyek a vállalkozási zónákban.</p> <p>A település lakóterületeit erőteljesen érinti a logisztikai célú forgalomból származó közlekedési eredetű levegőszennyezési terhelés.</p>
Lehetőségek	Veszélyek
<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” kialakulásának lehetősége a terület további fejlődésével → 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 húzódnó lehetőség.</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>

EGÉSZSÉGES, KÖRNYEZETÉVEL HARMÓNIÁBAN ÉLŐ, JAVULÓ ÉLETMINŐSÉGŰ TÁRSADALOM (ÁC3)

Erősségek	Gyengeségek
<p>Kiépült szociális és gyermekvédelmi alapellátási rendszer: magas ellátásbiztonság a szociális alapellátó rendszerben.</p> <p>A közintézmények étkeztetésére kialakított központi egység.</p>	<p>Középiskolai 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 sportcélú infrastruktúra további fejlesztése lehetővé teszi a lakossági szabadidősport további elterjedését és a versenysport továbbfejlődését.</p> <p>A közintézmények átfogó energetikai fejlesztésével jelentős mértékű forrás takarítható meg és tovább növekszik az ellátás minősége. Megújuló energiaforrások felhasználása a közintézmények energiaellátásában → Városgazdálkodási haszon: közintézmények ellátása</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>

SZOLGÁLTATÓ, PARTNERKÉNT MEGJELENŐ, KÖLTSÉGHATÉKONY ÖNKORMÁNYZAT (ÁC4)	
Erősségek	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 közintézmények 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 város IPA-bevételeinek kb. 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 jelentős 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> <p>A lakosság és a közhivatali dolgozók digitális írástudásnak alacsony foka.</p>
Lehetőségek	Veszélyek

<p>A gazdasági KAPU-térség mint országos jelentőségű, fejlesztésre kijelölt gazdasági zóna átfogó fejlesztése során olyan, térségi jelentőségű fejlesztések valósulnak meg, 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>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.</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>
---	--

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 mutató minőségi hiányok ellenére is – rendkívül differenciált és fejlett</p>	<p>Egyedi adottságú légi közlekedési kapcsolat</p> <p>Fejlett fő- és közúthálózati kapcsolatok</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><i>A repülőtér (és Vecsés) fővárosi közúti összeköttetését elsődlegesen ellátó gyorsforgalmi út minőségi és kapacitásbeli korlátai érzékeny, gyakran kritikus helyzetet jelentenek.</i></p> <p>Az Üllői úti csomópont (vasúti keresztezés) forgalomtechnikai megoldása elégtelen. ↓</p> <p>Külön szintű közúti kereszteződések hiánya az Üllői út mellett a Telepi út – Dózsa György út között és a Kertekalja vasúti megálló mellett.</p>

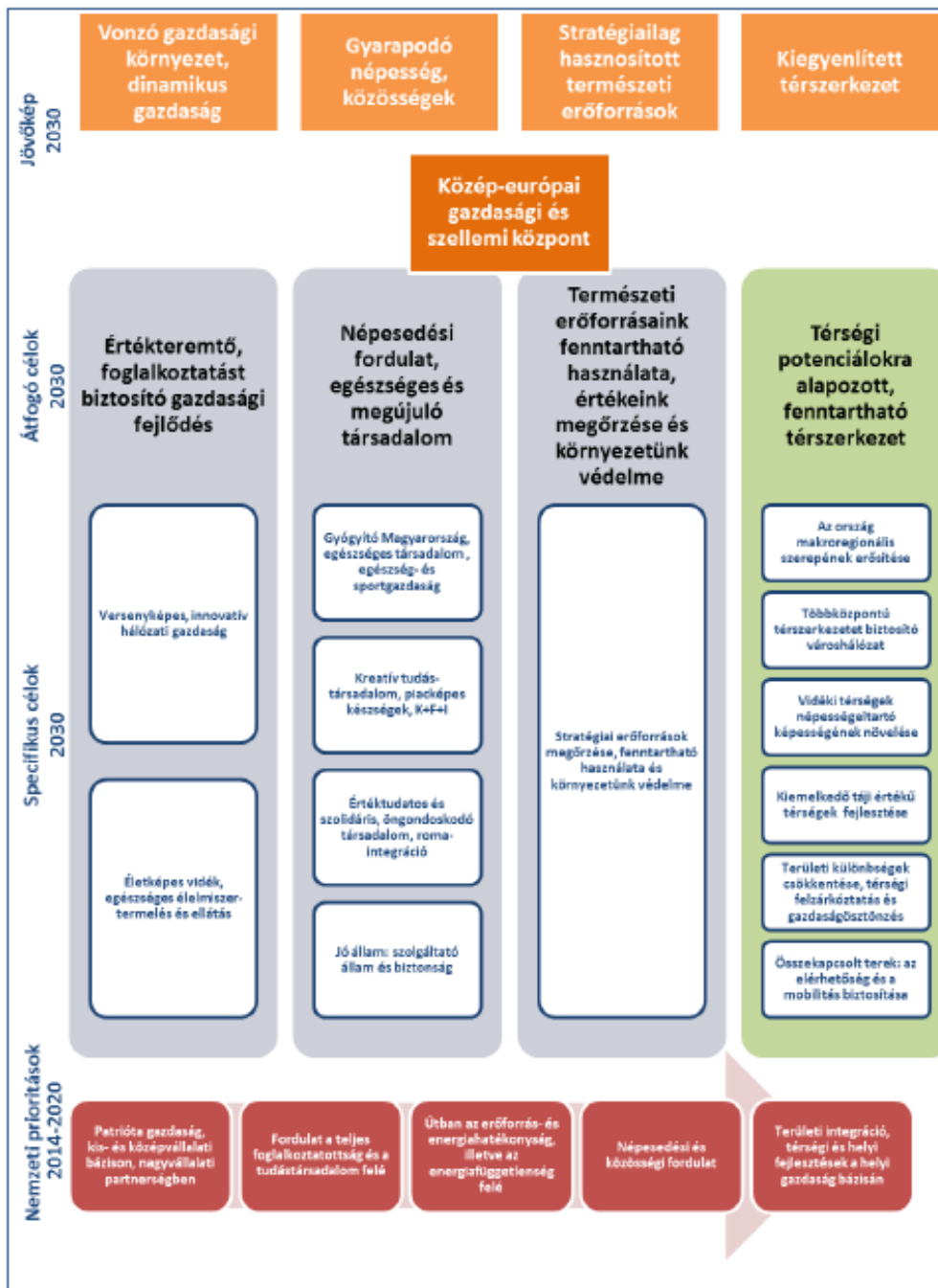
		A 4602-es út vonalvezetése, forgalomtechnikai jellemzői miatt a háromféle forgalmi funkcióra alkalmatlan → a Gyal felől érkező teherforgalom elterelése, „leszedése” szükséges.
	Közvetlen, vasúti fővonalai vasúthálózati kapcsolat	A 4602-es út Dózsa György út – Telepi úti szakaszán a MÁV ceglédi vonal 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

Az ITS célrendszerének koherenciája a 2021-2027 közötti fejlesztési alapküldetéseivel

V.2.1. Nemzeti Fejlesztés 2030

A NEMZETI FEJLESZTÉS 2030 – Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Konceptió [OFTK] 7 ágazati és 6 területi célt határoz meg a stratégiai (vagy specifikus) célok szintjén, valamint 5 Nemzeti prioritást jelöl ki, amelyek horizontális célrendszerként működnek a rendszer alapstruktúrájában.³⁴



³⁴ Az összefoglaló táblázat forrása: OFTK 95. o.

A VECSESI ITS 2021-2027 CÉLRENDSZERÉNEK ILLESZKEDÉSE A NEMZETI FEJLESZTÉS 2030 ORSZÁGOS FEJLESZTÉSI ÉS TERÜLETFEJLESZTÉSI KONCEPCIÓ CÉLRENDSZERÉHEZ:

	NEMZETI FEJLESZTÉS 2030 Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Konceptió célrendszere	Vecsés város 2021-2027 közötti ITS-ének célrendszere
7 Ágazati célkitűzések	Versenyképes, innovatív gazdaság	SC4; SC5
	Gyógyító Magyarország, egészséges társadalom, egészség- és sportgazdaság	SC2; SC6; SC7; SC8; SC10
	Életképes vidék, egészséges élelmiszertermelés és -ellátás	SC5; SC8
	Kreatív tudásalapú társadalom, piacképes készségek, K+F+I	SC5; SC6; SC8
	Értéktudatos és szolidáris, öngondoskodó társadalom	SC8
	Jó állam: szolgáltató állam és biztonság	SC9
	Stratégiai erőforrások megőrzése, fenntartható használata, és környezetünk védelme	SC2; SC3; SC8; SC10
Területi célok	6. Összekapcsolt terek: az elérhetőség és a mobilitás biztosítása	SC2; SC3; SC10
5 Nemzeti prioritás	Patrióta gazdaság, kis- és középvállalati bázison, nagyvállalati partnerségben	SC5
	Fordulat a teljes foglalkoztatottság és a tudásalapú társadalom felé	SC4; SC5; SC8
	Útban az erőforrás- és energiahatékonyság, illetve az energiatünetlenség felé	SC2; SC6; SC10
	Népesedési és közösségi fordulat	SC1; SC2; SC5; SC6; SC7; SC8
	Területi integráció, térségi és helyi fejlesztések a helyi gazdaság bázisán	SC5; TC

V.2.2. Pest Megyei Területfejlesztési Koncepció (2014-2030) és Pest Megyei Területfejlesztési Program (2021-2027)³⁵

A TERÜLETFEJLESZTÉSI TÖRVÉNY (Tftv.) 5.§ n) pontja szerint megyei területfejlesztési program, a területfejlesztési koncepción mint hosszú távú célrendszeren nyugvó középtávú stratégia és annak megvalósítását szolgáló operatív program, „a területfejlesztési koncepció alapján kidolgozott középtávú cselekvési terv, amely stratégiai és operatív programokra épül”. Ennek tartalmi követelményeit A TERÜLETFEJLESZTÉSI KONCEPCIÓ, A TERÜLETFEJLESZTÉSI PROGRAM, ÉS A TERÜLETRENDEZÉSI TERV TARTALMI KÖVETELMÉNYEIRŐL, VALAMINT ILLESZKEDÉSÜK, KIDOLGOZÁSUK, EGYEZTETÉSÜK, ELFOGADÁSUK ÉS KÖZZÉTÉTELÜK RÉSZLETES SZABÁLYAIRÓL szóló **218/2009. (X.6.) Korm. rendelet** határozza meg.

A **megyei területfejlesztési program** (stratégiai program és operatív program) tartalmi követelményeit a **218/2009. (X.6.) Korm. rendelet** 3. melléklete rögzíti az alábbiak szerint:

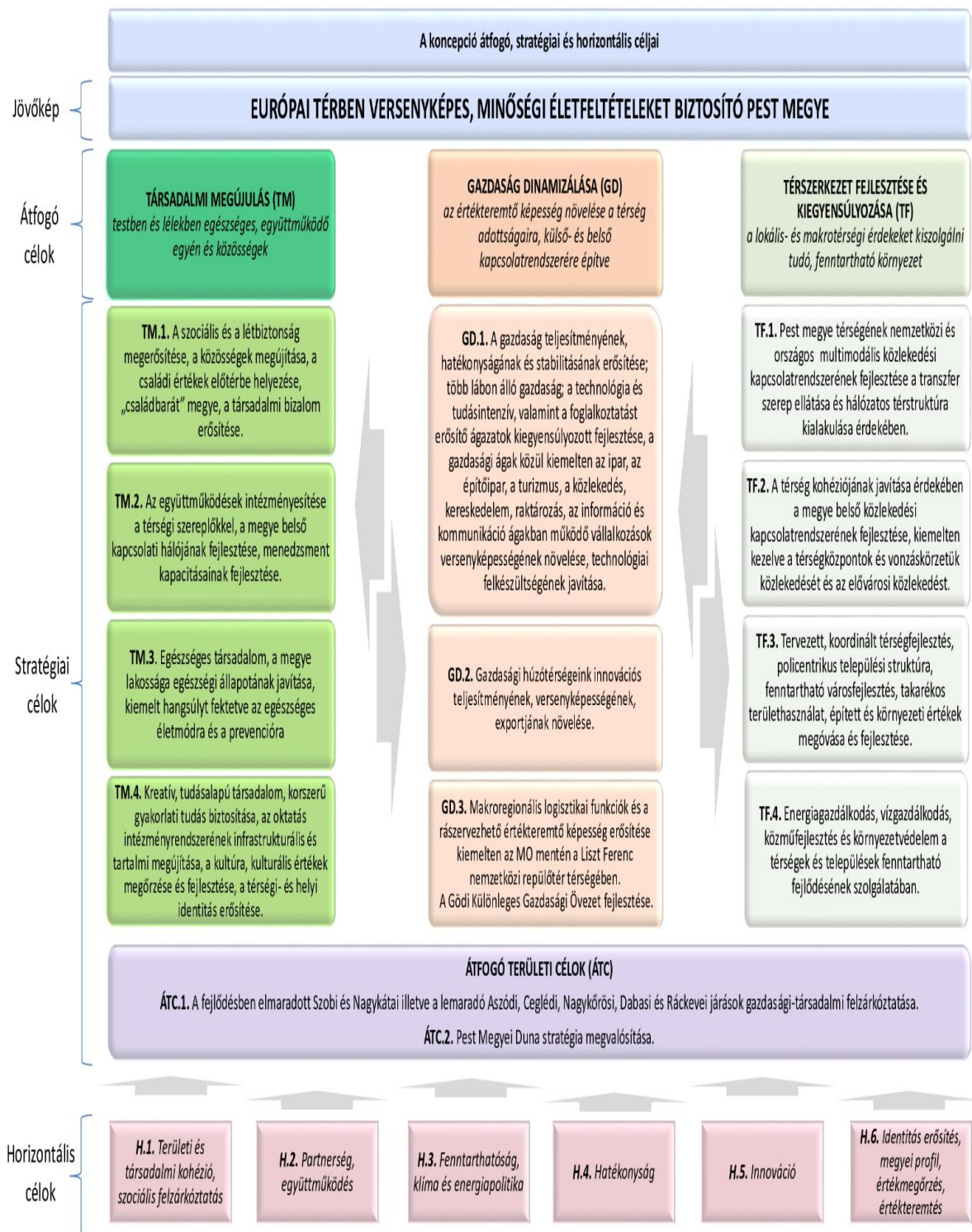
Stratégiai program:

- a tervezési folyamat eljárásainak, a tervezés tárgykörének és körülményeinek leírása;
- célrendszer: a jövőkép, az átfogó cél és a fejlesztési elvek alapján a specifikus, horizontális és területi célok meghatározása, viszonyrendszerének bemutatása;
- a prioritások azonosítása: a prioritások leírása; célok és prioritások eredményességi kritériumainak, illetve számszerűsített mutatóinak meghatározása, a megvalósítás lehetséges szereplőinek és a közreműködők körének megjelölése; a prioritások leírásában egyértelműen azonosítani kell a megye, azaz a tervezésért felelős szervezet saját felelősségébe tartozó beavatkozásokat és azok esetleges külső feltételeit, valamint a megye felelősségén kívül eső, a célok eléréséhez elvárt beavatkozásokat;
- a célok és a prioritások közötti kapcsolatok beazonosítása;
- a programnak jeleznie kell a különböző ágazatok felé a fejlesztési igények közül az ágazati programokban megvalósítani javasolt elemeket;
- a tervezéskísérő eljárások (különösen az előzetes programértékelés és a környezeti értékelés) dokumentációja, bemutatva a tervezéskísérő eljárások tervezési folyamatra tett hatásait és a végrehajtás várható környezeti, társadalmi és gazdasági hatásait;
- a végrehajtásában közreműködő szervezetek közti munkamegosztás, együttműködés és információcsere meghatározása, az érdekvégyesítés rendszere; a végrehajtásban közreműködő üzleti és civil szervezetek bevonásának módja (partnerségi program);
- a végrehajtás és a finanszírozás intézményi és eljárásrendi rendszerének átfogó bemutatása;
- monitoring és értékelési terv.

A 2014-2030 közötti időszak FELÜLVIZSGÁLT Pest Megyei Területfejlesztési Koncepciójának mint a megyei tervezés **hosszútávú** dokumentumának célrendszere nemcsak, hogy harmonizál a **középtávú** tervezés alapidokumentumának, a Területfejlesztési Programnak a célrendszerével, de egyenesen megegyezik azzal, ezért a vecsési tervezési dokumentumok célrendszerének a vonatkozó hazai fejlesztési alapidokumentumok célrendszerével való koherenciájának vizsgálatakor ezt az **egységes megyei célkitűzésrendszert** kell figyelembe vennünk.

³⁵ A továbbiakban: Pest Megyei Területfejlesztési Koncepció (2014-2030) = PMTK; Pest Megyei Területfejlesztési Program (2021-2027) = PMTP

A MEGYEI FEJLESZTÉSI ALAPDOKUMENTUMOK EGYSÉGES CÉLKITŰZÉSRENDSZERE:



Forrás: PMTK és PMTP

Vecsés város fejlesztési célrendszerének koherenciája a megyei alapdokumentumok célrendszerével³⁶:

³⁶ Stratégiai célok vizsgálata. ++ = erős koherencia; + = másodlagos koherencia

Megyei SC-rendszer: →	TM1	TM2	TM3	TM4	GD1	GD2	GD3	TF1	TF2	TF3	TF4
Vecsési SC-rendszer: ↓											
SC1	+									++	
SC2		+	++							++	++
SC3								++	++		
SC4					++	++	++				
SC5					++	+					
SC6	+		+	++							
SC7			++								
SC8	++		++	++							+
SC9		++								+	
SC10			++								++

V.2.3. Monori Kistérség területfejlesztési koncepciója

A pest megyei területfejlesztési dokumentumokat tartalmazó hivatalos megyei portálon tartalmazó dokumentumcsomag, a „Monor és Térsége területfejlesztési koncepció és program” 2000. novemberi keltezésű, tehát elavult, a jelenlegi, uniós tervezési kontextusban koherencia vizsgálatára nem alkalmas!

Monor és Térsége területfejlesztési koncepció és program: www.pestmegye.hu

V.2.4. A Terület és Településfejlesztési Operatív Program Plusz (TOP PLUSZ) prioritási tengelyeivel való koherencia

A terület- és településfejlesztési program a Budapest fejlesztésére szolgáló tengelyen kívül három prioritási tengellyel rendelkezik:

- I. Versenyképes megye
- II. Klímabarát megye
- III. Területi humán fejlesztések

I. A Versenyképes megye ERFA-finanszírozású prioritási tengelyen alapvetően a következő beavatkozáscsoportok támogathatóak:

I.1. Helyi gazdaságfejlesztés, helyi és térségi turizmus

I.2. Településfejlesztés, települési szolgáltatások, szociális célú városrehabilitáció

I.3. Helyi és térségi közszolgáltatások

❖ Az I.1. Helyi gazdaságfejlesztési altengely

I.1.1. a szűkebb célú gazdaságfejlesztési célú beavatkozások, a többségi önkormányzati és állami tulajdonban lévő üzleti infrastruktúra és szolgáltatások fejlesztését szolgáló beavatkozások mellett magában foglalja

I.1.2. a helyi gazdasághoz kapcsolódó térségi és helyi közlekedési infrastruktúra fejlesztését, valamint

I.1.3. a helyi és térségi turisztikai fejlesztéseket.

❖ Az I.2. Az „Élhető települések – integrált településfejlesztési beavatkozások” beavatkozáscsoport integrált módon támogat olyan infrastruktúra-fejlesztéseket, melyek a TOP Plusz gazdaságfejlesztési céljaihoz és a

lakosság, kiemelten a fiatalok helyben maradásához járulnak hozzá, egyúttal a települések általános környezeti állapotát javítják. Az I.2. településfejlesztési altengelyen támogatott beavatkozási területek:

I.2.1. Helyi közlekedési infrastruktúra és szolgáltatások

I.2.2. IKT és okos település fejlesztések

I.2.3. Barnamezős rehabilitáció, rozsdáövezetek fejlesztése

I.2.4. Helyi (települési) zöld és kék infrastruktúra fejlesztése, klíma-alkalmazkodás, helyi környezetvédelmi infrastruktúra és körforgásos gazdaság

I.2.5. Helyi közösségi és kulturális, helyi sport és szabadidős terek és szolgáltatások

I.2.6. Szociális célú városrehabilitáció

- ❖ **Az I.3. altengely a Helyi és térségi közszolgáltatások fejlesztése alatt támogatja a helyi felelősség körébe tartozó fejlesztéseket támogatja, amelyek a helyi önkormányzatok által ellátandó feladatokhoz kapcsolódnak és a közszolgáltatások egyenlő esélyű hozzáférést, annak javítását szolgálják. Ennek keretében a támogatott beavatkozáscsoportok:**

I.3.1. Gyermeknevelést támogató humán infrastruktúra fejlesztése

I.3.2. Egészségügyi alapellátás, önkormányzati járóbeteg-szakellátás, prehospitalis sürgősségi ellátás és egészségfejlesztési infrastruktúra

I.3.3. Szociális alapszolgáltatások és gyermekjóléti alapellátások

II. A **Klímaparát megye** ERFA-finanszírozású prioritási tengelyen alapvetően a következő beavatkozáscsoportok támogathatóak:

II.1. Az „Energiahatékonyság előmozdítása és az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának csökkentése”

Ezen a tengelyen a következő főbb beavatkozások támogathatóak:

II.1.1. Helyi, önkormányzati energetika: energiahatékonyság és megújuló energia-felhasználás

II.1.2. Helyi, önkormányzati energetika a fenntartható városfejlesztés keretében

III. **Területi humán fejlesztések** ESZA-finanszírozású prioritási tengelyen támogatható főbb beavatkozásterületek:

III.1. Az aktív befogadás ösztönzése, többek között az esélyegyenlőség és az aktív részvétel előmozdítása, valamint a foglalkoztathatóság javítása érdekében

A kapcsolódó fellépéstípusok – CPR 17. cikk (3) bekezdés d) pont i. alpont és ESZA+ rendelet 6. cikk (2) bekezdés

III.2. A Területi humán fejlesztések Program mindezen túl lehetőséget teremt az ERFA-finanszírozású Fenntartható városfejlesztési intézkedések ESZA-lábjának megteremtésére, valamint ESZA-finanszírozás MEGYEI FEJLESZTÉSEK megvalósítására.

A Vecsés város fejlesztési célrendszere keretében tervezhető beavatkozások illeszkedése a TOP PLUSZ prioritási altengelyeihez:

TOP	PLUSZ	VM	VM	VM	KM	THF	THF
-----	-------	----	----	----	----	-----	-----

<p>prioritási altengely: →</p> <p>Vecsési SC- rendszer: ↓</p>	I.1.	I.2.	I.3.	II.1.	III.1.	III.2.
SC1		✓		✓		
SC2		✓				
SC3	✓	✓				
SC4	✓					
SC5	✓					
SC6	✓		✓	✓		
SC7		✓				
SC8					✓	✓
SC9						
SC10		✓		✓		

(VM = Versenyképes Megye; KM = Klímabarát Megye; THF = Területi Humán Fejlesztések)

VI. Kockázatértékelés

A köznapi gondolkodás a 'kockázat' fogalmához általában negatív képzeteket társít, így maga a fogalom a negativitás által meghatározott értelmezési mezőben leginkább talán a 'veszély' fogalmához kerül közel. Ezzel szemben maga a fogalom ('kockázat') értékét tekintve semleges: nem a negatív kimenetet (veszteség) és nem is a pozitív kimenetet (nyereség) adjuk meg vele, hanem az egyes *kimenetek bizonytalanságát* és ezen kimenetek részünkre való **hasznosságát**. A kockázat ezért leginkább **a bizonytalanság fogalma**, menedzselése a bizonytalanság kezelését jelenti.

A kockázatot meghatározó, a szakirodalomban elfogadott alapkritériumok a kockázati esemény **bekövetkezésének valószínűsége** és a kockázati esemény bekövetkezése esetén annak a folyamatra, eseményre, szervezetre gyakorolt **hatása**. A kockázat ebben az értelemben a kettő szorzataként írható fel: $K = f(v, h)$, ahol K = kockázat mértéke; v = a kockázathoz tartozó valószínűség; h = kockázathoz tartozó hatás mértéke. A kockázat mértéke megadásának pontosítása érdekében elfogadott kritériumok még a **sebezhetőség**, az esemény **bekövetkezésének a sebessége** vagy – elsősorban gyártástechnológiai folyamatokkal összefüggésben, a kockázatot mintegy 'hiba'-ként definiálva – **a kimutathatóság**.

A sebezhetőség a szervezet kockázatra való fogékonyságát, a kockázati eseménynek való kitettségét jelenti, azaz arra vonatkozik, hogy milyen a védekezőképessége, **menyire ellenálló a szervezet** a kockázattal szemben.

A kockázat szintjét az alábbi, az Önkormányzat kockázatvállalási hajlandósága alapján meghatározott skála szerint tekintjük **súlyos kockázatnak (15+ érték) / jelentős lehetőségnek (15+ érték) és PIROS** színnel jelöljük, vagy **kritikus kockázatnak (20+ érték) / meghatározó jelentőségű lehetőségnek (20+ érték) és SÖTÉTBORDÓ** színnel jelöljük. (A sárga és a piros zóna HATÁRára eső jelenségeket NARANCSSÁRGA színnel jelöljük.)



A NEGATÍV KOCKÁZATOKAT (VESZÉLYEK) 3 paraméter mentén értékeljük: a kockázat valószínűsége, bekövetkezése esetén a folyamatokra gyakorolt hatása és az önkormányzat sebezhetősége mentén értékeljük (**Kockázat (K) = valószínűség (V) x hatás (H) + sebezhetőség (S)**), az esetlegesen felmerülő **POZITÍV KOCKÁZATOK (LEHETŐSÉGEK)** tekintetében megmaradunk a leginkább bevett, 2 paraméteres értékelés mellett (**Kockázat (K) = valószínűség (V) x hatás (H)**);

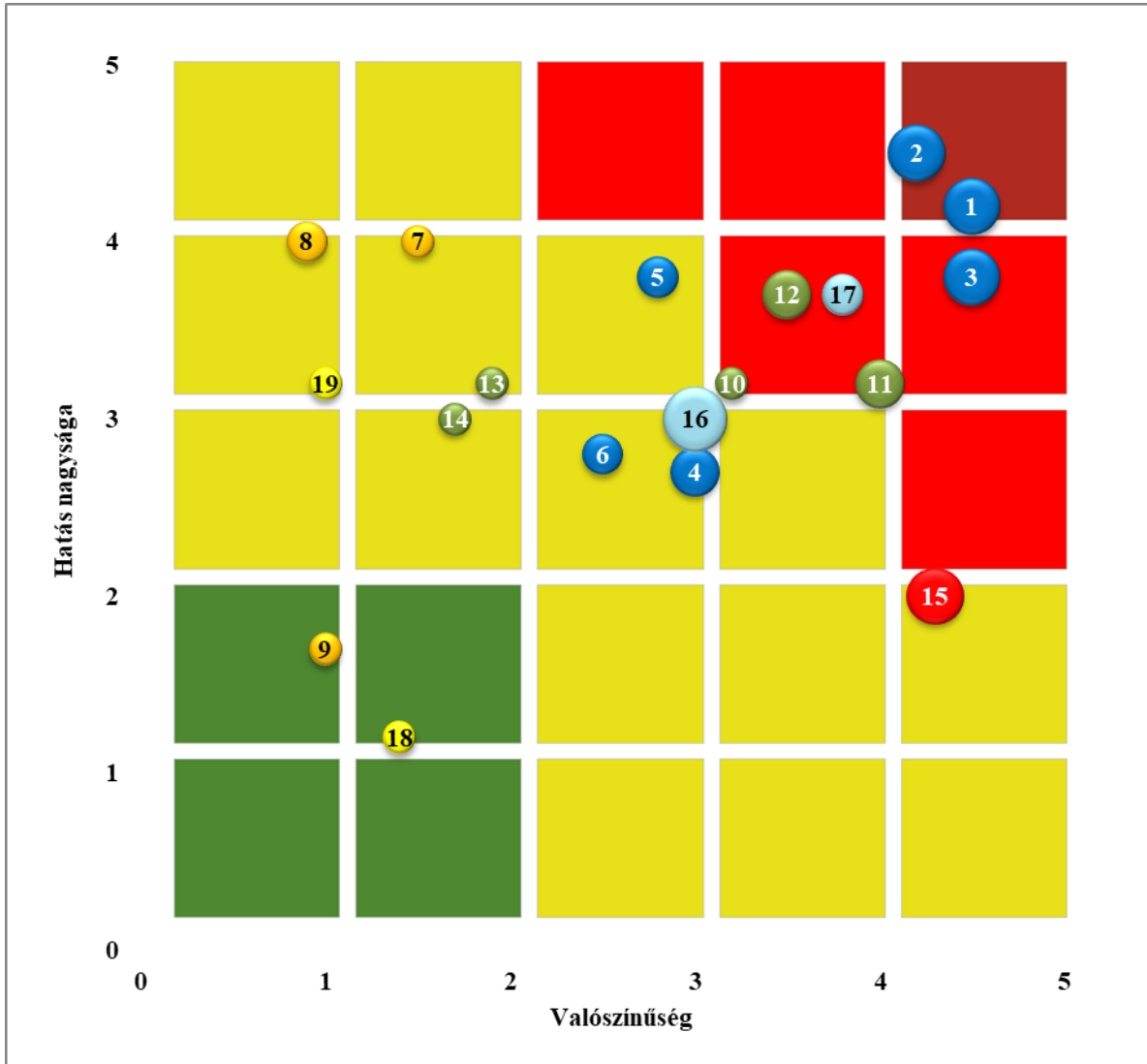
A hatás és a valószínűség értékeit a következő **skála** szerint értelmezve a kockázatok értékelése az alábbi nyelvi-fogalmi minőségi értékelésnek felel meg:

Érték	Valószínűség	Hatás	Sebezhetőség
1	Ritka	Mellékes	Teljes az ellenállóképesség
2	Nem valószínű, de előfordul	Kicsi	Megfelelő ellenállóképesség
3	Lehetséges	Mérsékelt/Közepes	Mérsékelt kitettség: a veszély beavatkozást igényel, de rendelkezésre áll az elhárítás eszköz(rendszer)e
4	Valószínű	Nagy	Erős kitettség
5	Gyakori	Extrém nagy	Kritikus kitettség

ID	Kockázatok	V	H	S
1	Támogatási források szűkössége a KMR régióban	4,5	4,2	4,0
2	Tematikus fókusz erőssége következtében hiányzó fejlesztési tengelyek/lehetőségek	4,2	4,5	4,0
3	Alacsony támogatási intenzitás a KMR régióban	4,5	3,8	4,0
4	Megvalósítási többletköltségek a tervezés hiányosságai vagy a tervezés és a megvalósítás közötti időmúlás miatt	3,0	2,7	3,0
5	Magánforrások bevonása elmarad az elvárt mértéktől	2,8	3,8	2,0
6	Fenntartási többletköltségek jelentkeznek és/vagy elmaradnak az elvárt bevételek	2,5	2,8	2,0
7	Tulajdonjogi problémák a fejlesztési területek vonatkozásában	1,5	4,0	1,0
8	Jogszábeli korlátok a megvalósítással szemben	0,9	4,0	2,0
9	Szabályozási tervek elkészítésének és elfogadásának elhúzódása	1,0	1,7	1,0
10	Adminisztráció lassúsága: támogatási döntések elhúzódása, TSz-ek megkötésének körülményessége	3,2	3,2	1,0
11	Közbeszerzési eljárások elhúzódása miatt bekövetkező időbeli csúszások a megvalósítás során	4,0	3,2	3,0
12	Kivitelezői oldalon jelentkező hibák miatt bekövetkező időbeli csúszások a megvalósítás során	3,5	3,7	3,0
13	Hatósági engedélyek megszerzésének elhúzódása miatt bekövetkező időbeli csúszások a megvalósítás során	1,9	3,2	1,0
14	A tervezett műszaki megoldások alkalmazhatatlansága miatt megdrágul vagy elmarad a fejlesztés	1,7	3,0	1,0
15	A térségi szereplők együttműködésének hiánya vagy elégtelen volta miatt elmaradnak nagyobb, térségi jelentőségű fejlesztések	4,3	2,0	4,0
16	Gazdasági depresszió következtében mutatkozó alacsony fejlesztési aktivitás következtében elmaradnak magánberuházások	3,0	3,0	5,0
17	A befektetésösztönzési aktivitás alacsony hatékonysága miatt nem teljesülnek a projektekkel szemben támasztott gazdasági elvárások	3,8	3,7	2,0
18	Lakossági konfliktusok a megvalósítás során tapasztalható kellemetlenségek (zaj, por, útlezárások, stb.) miatt	1,4	1,2	1,0
19	Társadalmi érdektelenség a fejlesztésekkel és azok eredményével kapcsolatban	1,0	3,2	1,0

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.

FEJLESZTÉSI ÉS FEJLESZTÉSPOLITIKAI KOCKÁZATI PORTFÓLIÓ HŐTÉRKÉPEN



VII. A megvalósítás intézményrendszere és a nyomkövetés rendszere

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*

❖ **Jogszabályi 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. Feriegység-térségi Fejlesztési Tanács felállítása, az agglomerációban meghatározott terület-felhasználási elvek áttekintésének és felülvizsgálatának kezdeményezése, koordinációs mechanizmusok kialakítására vonatkozó javaslatétel, 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 érzéketesen 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 amellett, 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 ügyféligenyek** 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 **kompenzációs 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.* alapjain, 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 cégeként 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
- forráslehívások dokumentálása, projektmenedzsment
- monitoring-rendszer működtetése
- koordinációs feladatok a Polgármesteri Hivatal szervezeti egységeivel
- koordinációs feladatok a térségi szakmapolitikai együttműködések során

Főépítési Iroda

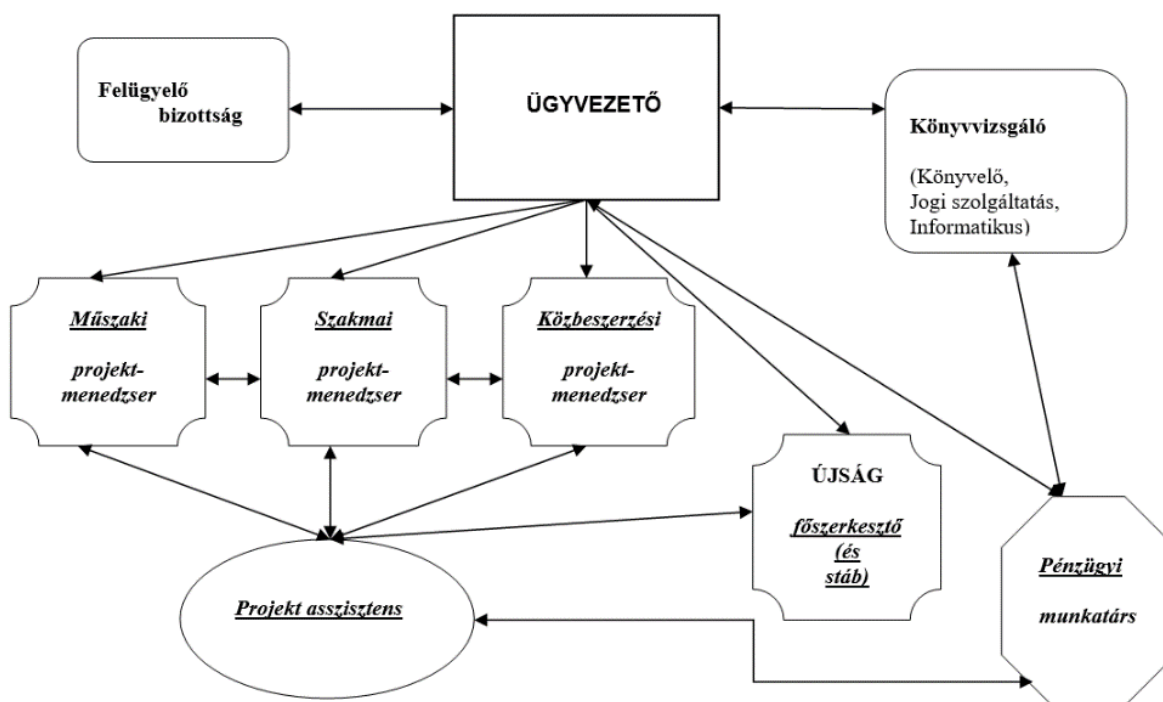
feladatkör:

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

Vecsésen a város teljes fejlesztési portfóliójáért, a tervezés és a fejlesztés munkálataiért, a megvalósítás koordinálásáért és a nyomon követés folyamatáért elsődlegesen a **Vecsés VÁROSKÖZPONT-FEJLESZTŐ PROJEKT NON-PROFIT KFT. (VVFT)** a felelős.

A VVFT portfóliója kezdetben a Városközpont-fejlesztési projekt (I. ütem) projektcégeként kizárólag erre az egy beavatkozásra terjedt ki. A megszerzett tapasztalat és az elért siker miatt azonban az önkormányzat a céget megerősítve a VVFT-t a város teljes fejlesztési portfóliójáért, pályázati és projektmenedzszeri feladataiért felelős egységévé fejlesztette. A cég a képviselőtestületnek tartozik beszámolási kötelezettséggel, és napi, közvetlen, élő kapcsolatban áll az önkormányzati és hivatali vezetőkkel.

A VVFT SZERVEZETE



A cég portfóliója a hozzárendelt, a települési havilap megjelentetésével kapcsolatos feladatoktól eltekintve tiszta: 4 fő teljes munkaidős munkatárs felel a fejlesztési tervezés, a beavatkozások megvalósítása, nyomon követése feladataiért.

Mivel a projekttervezés és a végrehajtás folyamata Vecsésen egyaránt a VVFT feladatkörébe esik, lehetőség van arra, hogy a teljes menedzsmentciklus során „egy kézben” maradjanak az adatok, azaz a VVFT-n belül az adott projektért, beavatkozásért felelős személy képes és módjában is áll monitorozni a végrehajtás során az adott projektet. A VVFT adott projekthez rendelt felelőse a projektdokumentációban teljes körűen gyűjti és őrzi a projektet érintő adatokat a tervezés kezdetétől a megvalósítás munkálatain, esetlegesen a pályázati anyagokon át egészen az utókövetés időszakáig.

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 kapcsolathálók 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 főépítészek 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.

VII.4. Fenntartható üzemeltetés

A projekteredmények fenntartásáról, amennyiben az Önkormányzat a projektgazda, az

→ ÜZEMELTETÉSI OSZTÁLY

és/vagy

→ a VVFT

közreműködésével maga az Önkormányzat gondoskodik, a fenntartáshoz szükséges forrásokat éves költségvetésében elkülönítve. **A költségek a projektfejlesztés jelenlegi szakaszban nem nevesíthetők és mértékük bizonytalan.**

Az externális hatásokat a 7.2.1. fejezet táblázataiban megadtuk, további feltársuk és esetleges későbbi monetizálásuk a projektfejlesztés megvalósítási szakaszának feladata.

Az Önkormányzat – feladatellátásának közszolgálati jellegénél fogva – **bevélettermelő projektekkel nem számol.** A magántőke részvételével megvalósuló projektelemek (Vecsési Vállalkozói Park) esetében a tervezés – megvalósítás – üzemeltetés teljes projektciklust átölelő távjára az Önkormányzat

→ VVP PROJEKTCÉG

létrehozását fogja mérlegelni, melynek feladatai közé tartozik majd részletes költség-haszon-elemzés (CBA ANALYSIS) készítése, a részletesebb projektelőkészítő munka során azonosított bevételi elemek figyelembevételével.

A fenntartási időszak időtartóját a pályázati források bevonásával megvalósított projektek esetében a vonatkozó pályázati kiírás rendelkezései határozzák meg.

Az Önkormányzat a bemutatott fejlesztési tervek megvalósítása során létrejött **projektelemek egyikét sem tervezi rövid (1-3 év) vagy hossz középtávon (7-10 év) értékesíteni.**