

A Közép-Magyarországi Régió Stratégiai Terve

2007-2013

MUNKAKÖZI VÁLTOZAT



Budapest, 2004.12.03.

A Stratégia készítői:

A Pro Régió Ügynökség Program Irodájának munkatársai:

- § Farkas Piroska**
- § Fogarasi Gyula**
- § Gordos Tamás**
- § Huszár Richárd**
- § Orosz György**
- § Pej Zsófia**

Vezető tervező és projekt menedzser:	Orosz György
Program felelős:	Fogarasi Gyula
Ügyvezető:	Dr. Lukovich Tamás

TARTALOMJEGYZÉK

<i>VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓ</i>	4
<i>BEVEZETŐ</i>	5
<i>HELYZETELEMZÉS</i>	9
<i>Gazdaság</i>	10
<i>Társadalmi környezet és humán erőforrás</i>	25
<i>Települési és természeti környezet állapota</i>	31
<i>Közlekedés</i>	42
<i>SWOT</i>	53
<i>PROBLÉMAFA</i>	65
<i>CÉLSTRUKTÚRA</i>	73
<i>A STRATÉGIA ELVEI, FŐ IRÁNYVONALAI</i>	85
<i>PRIORITÁSOK</i>	87
<i>PARTNERSÉG</i>	98
<i>A STRATÉGIA KOMMUNIKÁCIÓS TERVE</i>	104

VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓ

Jelen dokumentum a Közép-magyarországi Régió 2007-2013-as időszakra vonatkozó stratégiai terve, mely meghatározza a térség hosszú és középtávú cselekvési irányait. Ezen Stratégia egy döntés-előkészítő anyag a döntéshozók számára, ahhoz, hogy kijelöljék a Régió fejlődési, fejlesztési irányait. A Stratégiai terv egyben a Második Nemzeti Fejlesztési Tervhez (NFT2) is szolgáltatja a Régió deklarált, legitim fejlesztési irányait, hogy azok az NFT2 Közép-magyarországi Regionális Operatív Programjában konkrét intézkedésekben végrehajthatóvá váljanak.

A Régió stratégiai célja:

A Közép-magyarországi Régió legyen a minőség elvein nyugvó élhető, az itt élők számára egészséges lakó és munkakörnyezetet biztosító, ugyanakkor a fenntarthatósági kritériumokat gazdasági, környezeti és társadalmi vonatkozásban egyaránt teljesítő, nemzetközileg is versenyképes, regionális identitással rendelkező, ugyanakkor a Kárpát- medence fő szervező erejét jelentő térség.

Ennek elérését három **átfogó cél** kitűzése biztosítja:

- § A Régió versenyképességének növelése
- § Társadalmi kohézió erősítése
- § Élhető régió megvalósítása

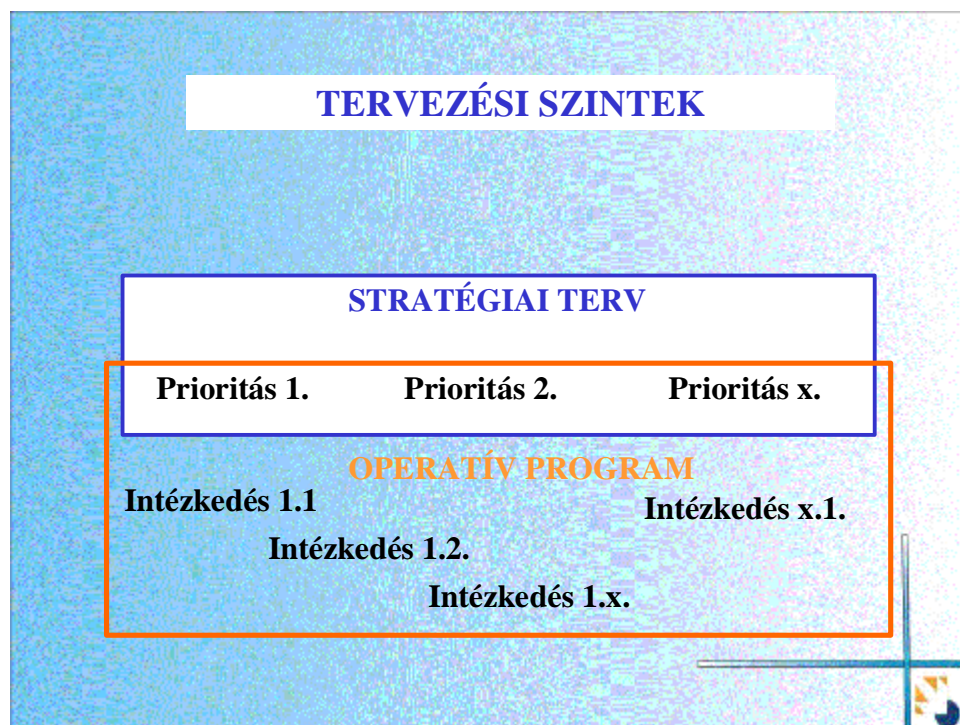
A célok megvalósulását öt prioritás, azaz **beavatkozási terület** intézkedésekkel történő végrehajtása garantálhatja. A Stratégia öt prioritása az alábbi:

- § **Gazdaságfejlesztés**
- § **Humán-erőforrás fejlesztés a munkaerő-piaci igényeknek megfelelően**
- § **A Régió közszolgáltatási szektorának fejlesztése**
- § **Az egészséges élethez szükséges tényezők javítása, fejlesztése**
- § **A Régió közlekedési rendszerének fejlesztése a közösségi és környezetkímélő közlekedés területén**

BEVEZETŐ

Jelen dokumentum a Közép-magyarországi Régió 2007-2013-as időszakra vonatkozó stratégiai terve, mely meghatározza a térség hosszú és középtávú cselekvési irányait.

A stratégiai terv a térség helyzetének több szempontú elemzéséből indul ki, meghatározza annak erősségeit, gyengeségeit, lehetőségeit és veszélyeit, struktúrába rendezi a problémákat, majd átfordítja őket célokká. A célok megfelelő elemzéséből meghatározza a beavatkozási területeket, azaz a prioritásokat. A stratégia a prioritások meghatározásával le is zárul. A prioritások végrehatását szolgáló intézkedések meghatározása és kidolgozása már az operatív program feladata, amely program a prioritások területén van átfedésben a stratégiával (ábra).



A Stratégia fő egységei a tervezési logikának megfelelően:

- § HELYZETELEMZÉS
- § SWOT
- § PROBLÉMAFA
- § CÉLFA
- § PRIORITÁSOK

A **helyzetelemzést** a regionális, a pest megyei, budapesti, kistérségi, országos tervek, programok, statisztikák, saját adatgyűjtések felhasználásával, elemzésével készítettük, felhasználva a napi sajtóból, illetve egyéb forrásokból származó információkat.

A helyzetelemzés négy átfogó tématerületet bont ki. Az elemzésekben törekedtünk arra, hogy ahol lehet ott egyfajta prognózist is megfogalmazzunk a 2007. év elejére, amikor a jelen Stratégiai terv életbe lép.

A **SWOT** a brainstorming módszerre épülő négy tematikus műhelymunka és annak letisztázott, kifejtett eredménye. A műhelymunkákon részt vett szakértők névsora a terv partnerségi fejezetében olvasható.

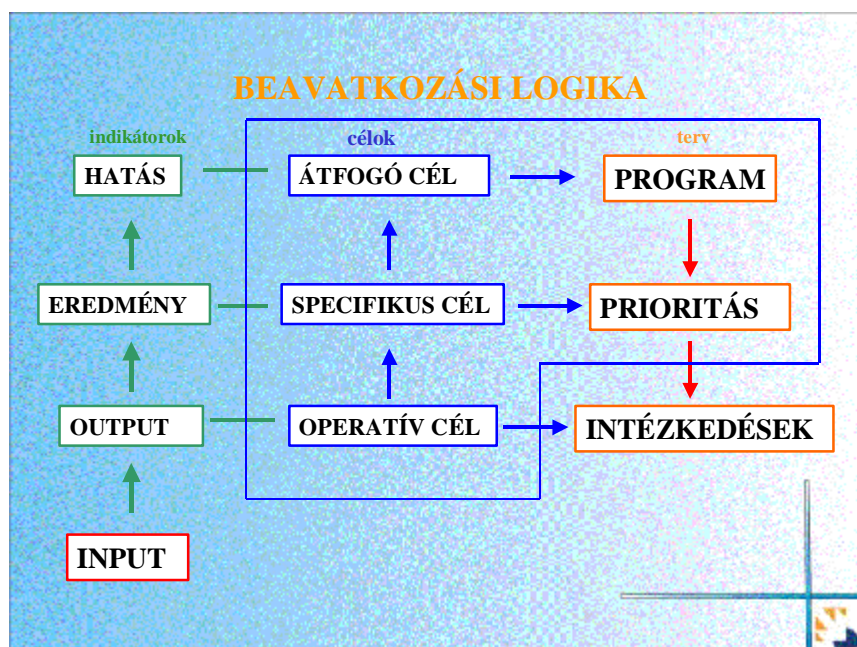
A **problémafa** elemeinek és struktúrájának meghatározásakor a SWOT műhelymunkák során feltárt gyengeségeket és veszélyeket elemeztük ügynökségi műhelymunkák keretében.

A **célfát** a problémafa ésszerű „átfordításával” hoztuk létre, oly módon, hogy az egyes célok a SWOT-ban megjelenített erősségekre és lehetőségekre tudjanak építeni. A három szintbe strukturált célok adják a stratégia logikai keretvázának gerincét.

A célfa specifikus céljainak továbbgondolásával határoztuk meg a stratégia **prioritásait**. A prioritások kifejtésénél bemutatjuk azokat a célokat, melyek eléréséhez hozzájárulnak, illetve melyek az adott prioritást támogatják, megindokoljuk annak létjogosultságát, és bár nem része a Stratégiai tervnek, de meghatároztunk néhány olyan intézkedést, amelyek a 2007-2009-es Operatív Programban részletes kifejtésre kell, hogy kerüljenek.

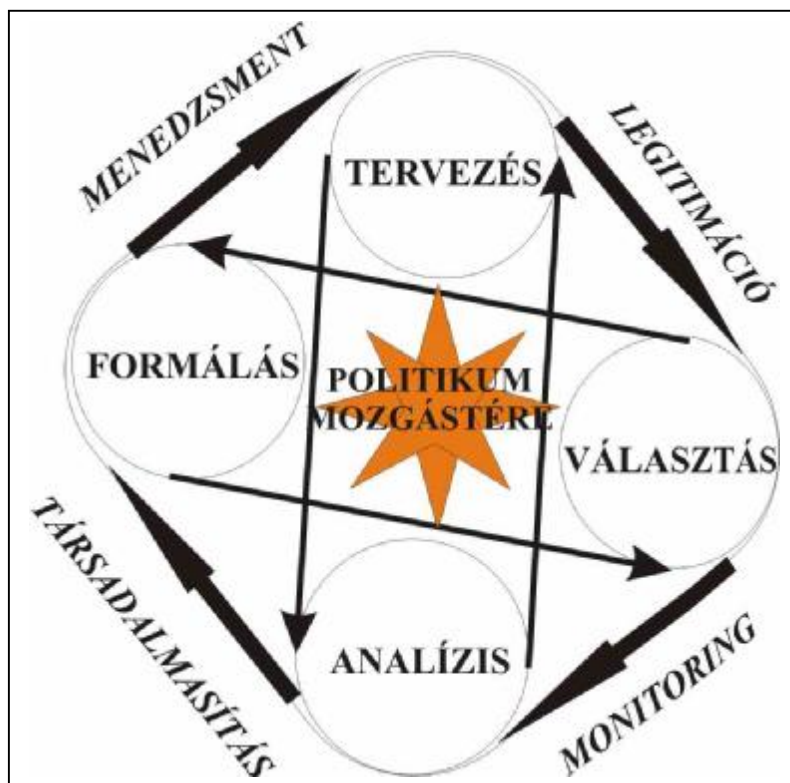
A Stratégiai Terv tervezési fázisait a **Közép-magyarországi Régió Regionális Munkacsoportja** folyamatosan megvitatta, értékelte, illetve a képviselt szervezetén keresztül a társadalmassítás folyamatában is részt vett.

Az alábbi ábra a stratégiai tervezés és operatív programozás beavatkozási logikáját mutatja, körbekerítéssel jelezve a stratégia területét:



A stratégiaalkotás menete az egyes lépések eredményeit rögzítő dokumentumokon kívül a folyamatok, lépések bemutatásával, és azok kapcsolódásaival is leírható, árnyalható. (Ettől az egyes lépések dokumentálása ugyanúgy megtörténik, csak a hangsúly áttevődik a folyamatokra.)

Négy fő lépést rögzítettünk (**analízis, formázás, tervezés és választás**) valamint az ezeket összekötő, mozgató jellemző szakmai háttértevékenységeket (**társadalmasítás, menedzsment, legitímálás és monitoring**). Az így létrejövő körforgás egy tervezési ciklust ír le, és végül is spirálisan rendeződik, mert a választást, döntéseket követően az újabb analízis már a kezdeti szinthez képest magasabb szintről indul. A stratégia kimenetelét alakító, befolyásoló **politikum mozgástere** a négy fő lépés között értelmeződik, az egyes lépésekben való részvételének mértéke által. A politikum fogalmát tágabb értelmezésben a stratégia alakítására hatással levő szervezetekre (társadalmi, szakmai és politikai) összességében használjuk.



RÉSZLETES TERV

I. FEJEZET

HELYZETELEMZÉS

GAZDASÁG

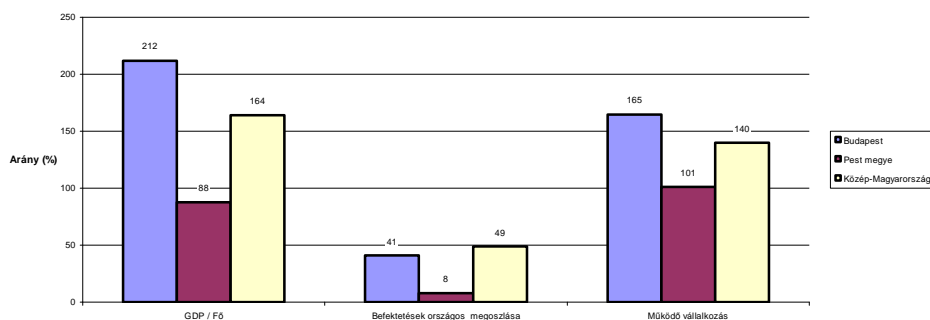
A Közép-magyarországi régió az ország gazdaságilag legfejlettebb térsége (függelék: 1 táblázat). A régióban koncentrálódik az országban bejegyzett külföldi tőke több mint 62%-a, a regisztrált vállalkozások 40%-a, valamint a foglalkoztatottak 30%-a és itt valósult meg a beruházások mintegy fele. A relatív fejlettség ellenére a régió jelentős belső egyenlőtlenségekkel küzd, mely nagyrészt a Budapesti Agglomeráció és Pest megye külső területei közötti kettőségekben csúcsosodik ki. A gazdasági szerkezetre az előrehaladott terciarizáció jellemző, ami egyértelműen Budapest hatása (függelék: 2 táblázat). A szolgáltatások részesedése a foglalkoztatásban Budapesten 79%, Pest megyében az országos átlaghoz közeli 60,3%.

A régió (és Magyarország) gazdaságának fejlődését nagyban befolyásolják bizonyos külső tényezők: fő kereskedelmi partnereinek (elsősorban Németország) gazdasági fejlődése, az energiahordozók piaca, a nemzetközi gazdaság állapota behatárolják a fejlődési pályánkat.

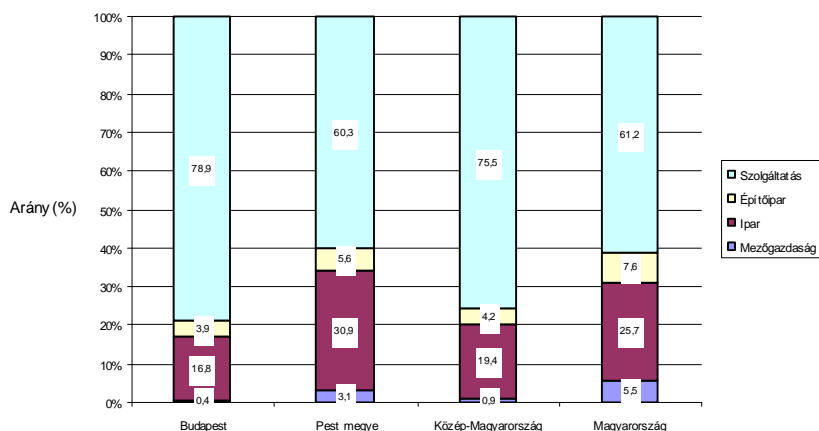
A közeli jövőben tehát a külső tényezők megítélése alapján nem várható robbanásszerű fejlődés, az Unió gazdaság fejlődése ugyanis évek óta alacsony mértékű, sőt bizonyos térségekben a stagnálás jelei mutatkoznak. A magyar GDP növekedésének üteme az elmúlt években csökkent, de így is meghaladja a nyugat-európai országok növekedését, kelet-európai társaitól azonban elmarad.

A 2004-es csatlakozás közvetlen hatásaként erősödő verseny valószínűleg sok kis- és középvállalkozás számára jelentheti a végét, a régió duális gazdasági szerkezetében tehát nem várható változás. A belső tényezők fejlesztésében a régió stratégiájának lehet szerepe, a rendelkezésre álló források mértékétől függően kompenzálhatóak a negatív külső hatások.

1. diagram: A Közép-Magyarországi Régió, Budapest és Pest megye gazdasági fejlettsége az országos átlaghoz viszonyítva, 2002-2003.



2. diagram: A gazdasági ágak részesedése a foglalkoztatásban (%), 2003.



Bruttó hazai termék (GDP)

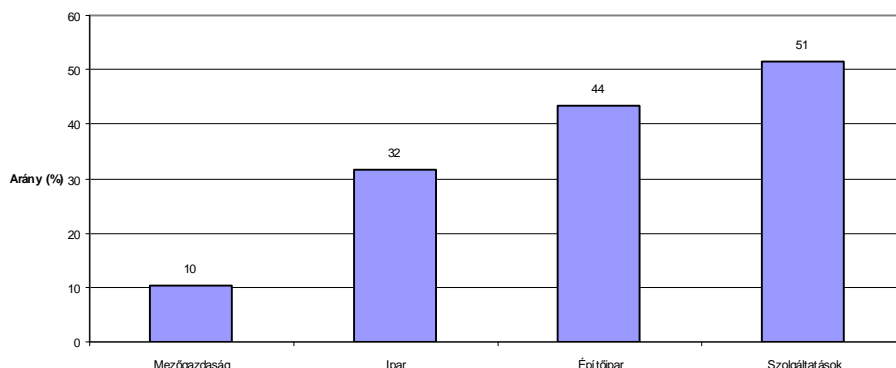
A Közép-magyarországi régióban képződik a magyarországi GDP mintegy 45,6%-a. Az arány 1998-ban 42% volt, így a régió gazdasági súlyának növekedését jelzi az arány további növekedése. Az egy főre jutó GDP a Közép-magyarországi régióban az ország átlagának 164%-a, ami a 1998 (148%) adathoz képest jelentős növekedés.

A régió belül erős területi egyenlőtlenség mutatkozik: az itt koncentrálódó gazdasági potenciál a főváros meghatározó szerepére vezethető vissza. A régiós GDP 79%-át Budapest, 21%-át Pest megye adja (ez az arány az elmúlt négy évvel ezelőtti állapothoz képest 2%-os javulást mutat Pest megye javára). Az egy főre jutó GDP a megyék átlagához viszonyítva Budapesten 275%, Pest megyében 114%. Pest megye mutatói mindenképpen javulást mutatnak az 1998-as országos adatokhoz képest. A GDP adatokkal kapcsolatban meg kell jegyezni, hogy az nem a lakóhelyhez, hanem a munkahelyhez kötődik, ezért pl. az agglomerációs gyűrűben lakó, de a fővárosban dolgozó emberek Budapest GDP-jét növelik¹. A regionális bruttó hozzáadott érték háromnegyedét a terciér szektor termeli, ezzel a régió a szektor országos bruttó hozzáadott értékének felét teszi ki (függelék: 3 táblázat). Az ipar 19%-kal részesedik a régió gazdaságából, ugyanakkor 31,6%-kal az ország ipari termeléséből. A régió adja a hazai építőipar teljesítményének 44%-át, régió belüli súlya 5%. A régió mezőgazdasági szektorának súlya 1% alatti a regionális gazdaságon belül, azonban az országos hozzáadott érték 10%-át termeli.

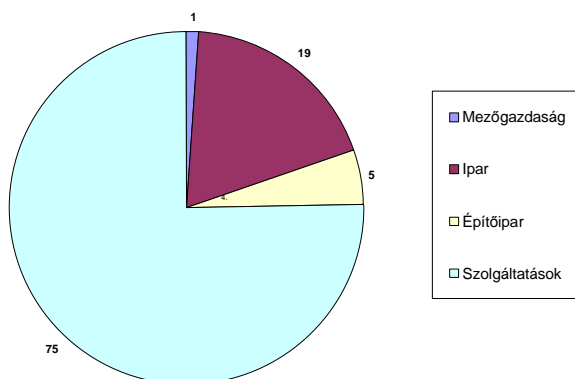
2006-ra valószínűleg tovább növekszik a régió részesedése az országos GDP-ből, a gazdaság fejlődésének üteme azonban országosan jellemző folyamatokat követi tendenciájában.

¹ Ugyanakkor a megyei GDP értékeket nem székhely, hanem telephely szerinti adatokból számítják.

3. diagram: A Közép-Magyarországi Régió aránya a gazdasági ágak országos bruttó hozzáadott értékében (%), 2001



4. Diagram A gazdasági ágak súlya a Közép-Magyarországi Régió bruttó hozzáadott értékében (%), 2001.



Beruházások

2003-ban Budapest 41%-kal, Pest megye 8%-kal részesedett a magyarországi beruházásokból. 1998 óta így Budapest szerepe a beruházásokban tovább nőtt, akkor a beruházások 29%-a irányult ebbe a térségbe, Pest megye országos szerepe nem változott.

A beruházások gazdasági ágak szerinti megoszlásában különösen magas Budapest részesedése a pénzügyi tevékenységek (84%) illetve a szállítás, távközlés (60%), közigazgatás (65) a szálláshely-szolgáltatás, vendéglátás (55%) és a kereskedelem javítás (40%, Pest megye 20%) területén. Az értékeket torzítja, hogy a KSH székhely szerinti adatokkal dolgozik. Budapest korábbi meghatározó szerepe az ingatlanügyletek, gazdasági szolgáltatások befektetéseinek területén 2003-ra csökkent.

Külföldi működő tőke

A régió súlya kiemelkedően magas az országba érkező *külföldi tőke* területi megoszlását tekintve (függelék: 4 táblázat). A külföldi érdekeltségű vállalkozások 60,5%-a, a külföldi tőke 61,9%-a található a régióban a 2003-es adatok szerint. A külföldi működő tőke területi koncentrációja mérséklődött 1998 óta, akkor 66%-os volt a régió részesedése képest. Külön ki kell emelni Pest megye javuló pozícióját, a megyében koncentrálódó külföldi tőke 1999-ben az országos szint 8 %-a volt, 2003-ra ez az arány 15,1%-ra nőtt.

1999 óta megváltozott a külföldi működő tőke nagyság kimutatásának módszertana, akkor a növekedést az újonnan beáramlott mennyiség, illetve az árfolyamok változása alapján mérték, ma ezen túl figyelembe veszik az újra befektetett jövedelmeket is. 2002-ben 7 billió Ft külföldi tőke működött Magyarországon. A tőkenövekményből a visszaforgatott jövedelem aránya a 2001-es 52%-ról 67%-ra nőtt. 2002-ben a külföldi érdekeltségű vállalkozások rendelkeztek az összes vállalkozás saját tőkéjének 53%-val. A külföldi tőke szerepe a feldolgozóiparban a legjelentősebb (62%), az ingatlan szektor, a gazdasági szolgáltatások, pénzügyi szektor, a szállítás távközlés hasonló 10-11%-os arányt mutat.

A külföldi érdekeltségű vállalkozások szerepe a külkereskedelmi forgalomban növekvően domináns: a behozatalból 79, a kivitelből 82%-ot tett ki 2002-ben, elsősorban EU partner országokkal (fő partner Németország).

A magyar vállalatok által külföldön befektette tőke mennyisége az 1999-es 207 milliárd Ft-ról 2002-re 450 milliárd Ft-ra emelkedett, a fő célország Hollandia (20%) volt. Jelentős befektetési helyszín még Szlovákia (14%), Macedónia (15%), Románia és Dánia (8%). 1999-ben a legtöbb tőke szintén Hollandiát célozta meg, de ekkor a részarány 45% volt, a második legvonzóbb helyszínt pedig Ausztria jelentette 12%-kal. 2006-ra várhatóan nem változik nagy mértékben a régió országos súlya, bár a területi koncentráció mérséklődésének trendje megmarad-

Vállalkozások

Az országban működő vállalkozások 38,5%-a a Közép-magyarországi régióban található (27,8% Budapesten, 10,7% Pest megyében). A vállalkozások ezer lakosra jutó száma 40%-kal meghaladja az országos átlagot.

A vállalkozás-sűrűség szempontjából Budapest és Pest megye között jelentős a különbség (157 vs. 92 működő vállalkozás ezer lakosra). A gazdasági szervezetek foglalkoztatottak szerinti megoszlása hasonló az országos szerkezethez: túlsúlyban vannak a kisvállalkozások, a nagyobb méretű szervezetek aránya az országos 1-2%-hoz közelít. (függelék: 5. táblázat)

1999 óta a vállalkozások létszám kategória szerinti megoszlásában a régió országos szerepe 2%-al csökkent a 0, vagy ismeretlen fős kategóriában, a többi kategóriában azonban nőtt.

A régió működő gazdasági szervezeteinek gazdasági ág szerinti megoszlása és az egyes gazdasági ágak súlya a bruttó hozzáadott értékben az országos megoszlástól eltérő szerkezetet mutat. Kiemelkedő a harmadik szektorban működő vállalkozások aránya, mely 1998-as adatokhoz képest is nőtt és elsősorban Budapest hatásának köszönhető, Pest megye a tercier szektora az országos arányokat tükrözi.

Az ipari és építőipari vállalkozások aránya elmarad az országosétól, ezt elsősorban Budapest alacsony részesedése okozza. A mezőgazdasági szervezetek a régió mindkét fő területi egysége esetében elmaradnak az országos adatoktól.

A KKV szektor országos szinten közel 1,5 millió embernek nyújt munkalehetőséget². Ezen belül a foglalkoztatásban különösen a mikro-vállalkozások szerepe meghatározó, amelyek jelentős hányada kényszervállalkozó. A kis- és közepes vállalatok részesedése a foglalkoztatásban közel 14%.

Pest megyében a KKV szektorban foglalkoztatottak 45,44%-a az iparban, 41,96%-a a tercier szektorban, és 6,23%-a a mezőgazdaságban tevékenykedik. Az egyes ágazatokon belül a feldolgozóiparban 34,67%, a kereskedelemben 22,91%, az ingatlanügyletekben 9,67% és az építőiparban 9,24% a foglalkoztatottak aránya.

² Regionális Fejlesztési Operatív Program 2004-2006, Miniszterelnöki Hivatal Nemzeti Területfejlesztési Hivatal

Az ezer főre jutó működő kis- és középvállalkozások (Magyarországon 63,4, szemben az EU 52,4-es értékével) tükrözik a magyar vállalkozói aktivitás magas szintje. A magas vállalkozói kedv azonban nem párosul a vállalkozások sikeres működtetéséhez szükséges ismeretekkel és készségekkel, ebből is fakadhatóan a vállalkozások túlélési rátája számottevően elmarad az EU-tól (1995 és 1997 között két évre 53,8% volt). Ebből következően a vállalkozások számának alakulása mögött jelentős mértékű fluktuáció húzódik meg.

A vállalati szektort jellemezve a számokon túl meg kell említeni a minőségi jellemzőket is. A növekedni képes kis- és középvállalkozások támogatása prioritást élvez az Európai Unióban, Magyarországon azonban egyelőre nem értek el látványos fejlődést a kis- és középvállalkozások. Ennek egyik oka, hogy míg az Európai Unióban magas a technológia-intenzív, innovatív kis- és középvállalkozások aránya, addig a magyarországi kis- és középvállalkozások főleg a hagyományos iparágakban működnek, gyakran bér munkát végeznek. Ugyancsak problematikus a magyarországi kis- és középvállalkozások együttműködése, ennek kialakulásához talán kevés volt az átalakulás óta eltelt idő. A Közép-magyarországi régió kis- és középvállalkozói szektora az országos helyzethez hasonlóan jellemezhető, ugyanakkor itt nagyobb a vállalkozások sűrűsége, magasabb a jövedelemtermelésük és a tőkeerejük, és az együttműködések is intenzívebbek.³

Vállalkozásfejlesztés

A Közép-magyarországi régióban megtalálható, illetve alakulóban van a *vállalkozásfejlesztés* legtöbb Magyarországon alkalmazott eszköze, a vállalkozásfejlesztésben működő szervezetek szerint 2006-ra sem lesz elégséges ezen eszközök fejlettsége.

Az ingatlan alapú vállalkozásfejlesztési eszközök közül megtalálhatók az ipari parkok, inkubátorházak, innovációs központok, tudományos parkok.

Az *Ipari Parkok* száma magas (27), különösen az agglomeráció déli térségeiben. Bár egy sor népesebb településen nem található Ipari Park (pl. Érd, Dunakeszi), a meglévők jórészt lefedik a régiót, és középtávon kellő szabad kapacitással rendelkeznek.

Az Ipari Parkok változatos telephely-kínálatot biztosítanak: zöldmezős és rekonstrukciós, ágazati karakterrel rendelkező területek (pl. Tököl - repülőgép-ipar, Szentendre - építőipar, Fót - filmipar) egyaránt találhatóak közöttük.

A lágymányosi InfoPark és az óbudai Graphisoft Park a *tudományos park*, a budaörsi BITEP az *ipari és technológiai park* kategóriába sorolható, bár az egyetemi kapcsolat csak az előbbi esetében biztosított. Három inkubátorház is működik a fővárosban, részben innovációs profillal. Budaörsön CHIC - Közép-magyarországi Innovációs Központ) és Gödöllőn (Gödöllői Innovációs Központ) innovációs központok létesültek.

K+F

A Közép-magyarországi régió a K+F területén meghatározó szerepet tölt be. 2001-ben a kutatóhelyek közel 50%-a volt a régióban található, amely szorosan kapcsolódik a felsőoktatás koncentrációjához. A nemzetközi vállalatok magyarországi központjaikat és / vagy a K+F részlegeiket is ide telepítik, kihasználva a kedvező tudásbázist és a megfelelő kiszolgáló intézményrendszert.

3 Forrás: A Közép-magyarországi régióban működő kis- és középvállalkozások gazdasági teljesítőképességének, versenyképességének növekedését szolgáló intézkedési csomag, illetve az EU felzárkózását segítő program, KFI-H&B-HCH, 2000

2002-ben Magyarországon összesen 2426 kutatóhely működött.⁴ A Közép-magyarországi régióban a kutatóhelyek száma kiemelkedően magas, azonban ezek döntő többsége a fővárosra koncentrálódik (1041 db) és ez a z állapot valószínűleg 2007-re is így marad.

4 A következő fejezet a közép-dunántúli kínálati oldali elemzésre épít: Grosz András (2003) Kínálat oldali felmérés a Közép-dunántúli régió regionális innovációs stratégiájához. MTA RKK NYUTI, Győr.

Megye, főváros, régió	Kutató- és fejlesztőhely	%	Az összes dolgozó tényleges száma	%	Ebből: kutató és fejlesztő	%	A tudomány doktora	%	A tudomány kandidátusa, PhD	%
Budapest	1 041	42,9%	25 639	52,6%	16 346	54,9%	1023	59,7%	4654	53,8%
Pest	177	7,3%	2 282	4,7%	1 365	4,6%	64	3,7%	492	5,7%
Közép-Magyarország	1 218	50,2%	27 921	57,3%	17 711	59,5%	1087	63,4%	5146	59,5%
Országos összesen	2 426		48 727		29 764		1715		8655	

A kutató-fejlesztő helyek adatai 2002 Forrás: KSH Területi Statisztikai Évkönyv 2002

A kutatóhelyek számának változása kedvező képet mutat, hiszen a kutatóhelyek száma folyamatosan bővül. A területi megoszlás azonban a fővárosi koncentráció fennmaradását támasztja alá. Országosan 1997-ben 1679 kutatóhelyet tartottak nyilván, amelyből akkor is meghatározó volt a főváros részesedése (722 db).

A kutatóhelyi hálózat befogadó intézményeként a régióban a legjelentősebb szerepe a felsőoktatási intézményeknek és az MTA kutató-intézeteinek van.

Régió	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Közép-Magyarország	710	802	861	967	998	1199
Közép-Dunántúl:	64	80	76	101	161	158
Nyugat-Dunántúl	109	142	128	155	146	150
Dél-Dunántúl	125	154	145	164	130	195
Észak-Magyarország	101	118	104	109	110	118
Észak-Alföld	162	187	219	190	248	250
Dél-Alföld	190	196	192	201	227	267
Magyarország	1461	1679	1725	1887	2020	2337

A kutatóhelyek számának alakulása régióként, 1997-2001 Forrás: KSH adatok alapján szerkesztette Grosz A., 2003.

Régió	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Közép-Magyarország	12831	13128	14086	14799	16899	16924
Közép-Dunántúl	732	822	936	1059	1437	1513
Nyugat-Dunántúl	830	1143	1283	1317	1417	1411
Dél-Dunántúl	1417	1457	1404	1548	1844	1973
Észak-Magyarország	1160	1080	1116	1283	1281	1326
Észak-Alföld	2213	2188	2550	2164	2482	2489
Dél-Alföld	2126	2181	2172	2439	2516	2715
Magyarország	20859	21999	23547	24609	27876	28351

A K+F területén foglalkoztatottak számának alakulása régióként, 1996-2001 Forrás: KSH adatok alapján szerkesztette Grosz A., 2003.

Régió	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Közép-Magyarország	8,0	7,0	7,7	7,4	7,4	5,9
Közép-Dunántúl	5,7	4,9	5,3	4,2	4,5	4,8
Nyugat-Dunántúl	4,7	3,5	3,7	4,2	3,8	3,2
Dél-Dunántúl	8,3	6,0	7,1	6,4	5,9	5,8
Észak-Magyarország	5,9	5,1	5,7	5,8	4,7	4,1
Észak-Alföld	6,0	5,9	5,8	7,2	6,9	6,5
Dél-Alföld	7,9	7,2	8,1	7,5	7,8	6,0
Magyarország	7,7	6,5	7,1	6,9	6,8	5,7

A tudomány doktora címmel rendelkezők arányának alakulása a K+F területén foglalkoztatottak között régióként, 1996-2001 Forrás: KSH adatok alapján szerkesztette Grosz A., 2003.

Mezőgazdaság

A Közép-magyarországi régió az ország összes *termőterületének* 6,2%-ával rendelkezik, melynek 54,6%-a szántó, 2,1%-a kert, 2,1%-a gyümölcsös, 10,3% gyeperdő és 27% erdő. A régió 10%-kal részesedik a magyar mezőgazdaság által megtermelt GDP-ből.

Az utóbbi húsz év folyamán mind a mezőgazdasági terület, mind a termőterület csökkent, legnagyobb mértékben a szőlő, gyümölcsös és kert területek. A szántó területek aránya nagyjából változatlan maradt, a halastavak és az erdők területe pedig növekedett. A termelésből kivont terület nagysága a teljes terület 25%-a.

A régió mezőgazdasággal kapcsolatos környezeti problémái elsősorban a *talajvízszint süllyedése*, a *belvíz*, a *defláció*⁵, valamint a *lakott területen belüli, üzemi állattartás*.

A *mezőgazdaságban* foglalkoztatottak aránya az összes foglalkoztatotthoz viszonyítva 0,9% ami csökkenő tendenciát mutat és országos viszonylatban a legalacsonyabb (országos átlag: 5,5%), elsősorban a fővárosnak köszönhetően. A mezőgazdaságból élő népesség száma az utóbbi években kismértékű növekedést mutat a statisztikában (1998-ban 5,4%).

A mezőgazdaságból származó jövedelmek a régióban is alacsonyok. A mezőgazdaságban alkalmazásban állók havi bruttó átlagkeresete az összes gazdasági szektor átlagának csak mintegy 63%-át teszi ki, ami még így is javuló tendenciát jelez az 1998-as 54 %hoz képest.

Az egy gazdaságra jutó termőterület a régióban az országos átlagnál (1,5 ha) alacsonyabb, 0,9 ha. A termőterület így igen elaprózódott, ami a termelők horizontális integrációját tenné szükségessé. *A horizontális és vertikális integrációra irányuló aktivitás kismértékű. Az összes vállalkozáshoz viszonyítva a szövetkezetek aránya 2,8%, ami csökkenést jelez az 1998-as 4,8%-hoz képest.*

A régió mezőgazdaságának területi szerkezetéről általánosságban elmondható, hogy a főváros közelében, az intenzív kertészeti kultúrák dominálnak, a távolabbi, elsősorban alföldi területeken pedig a hagyományos állattartás és szántóföldi növénytermesztési kultúrái.

Az Európai Unióban és Magyarországon is az agrárgazdasági beavatkozásokat részben felváltja a komplex *vidékfejlesztés*.

A vidéki jelleg elsődleges indikátora a népsűrűség. Magyarország Sapard terve a 120 fő/km² alatti népsűrűségű területekre összpontosít. Az EU a strukturális nehézségekkel küzdő mezőgazdasági területeket támogatja, ahol a népsűrűség kisebb mint 100 fő/km², vagy a mezőgazdasági foglalkoztatottak aránya nagyobb a Közösségi átlag kétszeresénél, a munkanélküliségi ráta meghaladja a Közösségi átlagot, vagy csökken a népesség.

⁵ Szél általi erózió

A Közép-magyarországi régióban a Ceglédi, a Dabasi, a Nagykátai és a Szobi kistérség népsűrűsége 100 fő/km² alatti, az Aszódi kistérségben 118 fő/km². A 120 fő/km² feletti népsűrűségű településeken lakók aránya a Ceglédi, a Dabasi, a Nagykátai és a Szobi kistérségben 30-49% közötti, a többi kistérségben 75-99% közötti. A mezőgazdaságban foglalkoztatottak aránya 1990-ben a Dabasi kistérségben haladta meg az országos átlag kétszeresét, és a Ceglédi és a Szobi kistérségben is 20% felett volt. A lakónépesség a Ceglédi és a Szobi kistérségben csökkent 1990-hez képest. A munkanélküliek aránya a Ceglédi, a Nagykátai és a Szobi kistérségben a legmagasabb, de sehol nem éri el az országos átlagot (6,2%).

Ipar

A régió szerepe az *ipari* foglalkoztatásban országos összehasonlításban is meghatározó a feldolgozóipar szinte mindegyik ágában, pl. a *vegyiparban*, a *fa*-, *papír*- és *nyomdaiparban*, valamint a *gépiparban*. Az ipar szerepe azonban csökkent a régió gazdaságában, az 1999-es 29%-ról a 2003-as 22%-ra.

A gépipar részesedése az ipari termelésben Budapesten 28%, Pest megyében közel 56%. A második legnagyobb termelési értéket Budapesten a vegyipar (31%), Pest megyében az élelmiszeripar (14%). (melléklet: 3.7 táblázat).

Budapesten jóval az országos átlag alatti az iparban foglalkoztatottak aránya (16,8%), Pest megyében az országos átlagnak megfelelően alakul ez a mutató.

Az ipari termelés egy lakosra jutó értéke a Közép-magyarországi régióban az országos átlag alatti, felét sem éri el az észak-dunántúli térségek értékének, de meghaladja a keleti és déli régiók értékét. Az egy alkalmazottra jutó termelési érték az országos átlagnak megfelelő (KMR – 15,9 millió Ft/alkalmazott, Magyarország – 15,5 millió Ft/alkalmazott KSH Statisztikai évkönyv 2002.).

A régióban az értékesítés legnagyobb hányadát, a foglalkoztatáshoz hasonlóan a vegyipar és a gépipar adják, és jelentős az élelmiszeripar, energiaipar részesedése is. Míg a gépipar és az élelmiszeripar Budapesten és Pest megyében is domináns, a vegyipar egyértelműen Budapesthez, az energiaellátás Pest megyéhez köthető.

1999 óta a pest megyei székhelyű ipar szerkezetében jelentős átrendeződés ment végbe a termelési adatok alapján: a gépipar részaránya 29%-ról 55,9%-ra nőtt. Ennek oka két vállalat (IBM, Samsung) betelepülése, ami a gépipari szektor 179%-os növekedését hozta. (Függelék: 8 táblázat)

Az értékesítésből az export részaránya 47,6%, Budapest esetében 44,5%, Pest megyében 57,2%, így a régiós átlag elmarad az országostól 59,3%.

Az export értékesítés aránya a gépiparban és a textiliparban a legmagasabb. Pest megye iparában a fa, papír, nyomdaipar export aránya is magas. A meghatározó ágazatok közül a vegyipar és különösen az élelmiszeripar elsősorban belföldi piacra termel.

A jövőre vonatkozó elemzések kiemelik a környezetvédelemhez fűződő gazdasági lehetőségeket: az Európai Unió követelményeivel összhangban meghonosításra kerülő nemzetközi környezetvédelmi technológiák 2-3 ezer milliárd forintnyi zöld beruházást jelentenek országos szinten elsősorban a hulladékgazdálkodás, szennyvíztisztítás területén⁶. Az Unió előírásoknak megfelelő szelektív és újrafeldolgozáson alapuló hulladékkezelés pl. komoly háttérparag kiépülését teszi szükségessé.

6 Persányi Miklós környezetvédelmi és vízügyi miniszter megnyitója, 4. Ökotech nemzetközi környezetvédelmi és kommunális szakkiállítás, Budapest 2004. október 26.

Építőipar, ingatlanpiac

A régió ingatlanpiaca az elmúlt évek tendenciájának megfelelően nehéz időszakot tud maga után, bár 2004. első negyedévében bizonyos élénkülés mutatkozik. A GKI-Wallis Ingatlan Rt. az ingatlanszektor valamennyi elemét összesítő budapesti ingatlanindexe javulást mutat (-11,6%), ami 2001. eleje óta a legjobb érték. Ez azt jelenti, hogy a piaci szereplők javulást várnak, elsősorban lakások, üzlethelyiségek és raktárak esetén, amit az irodapiac negatív várakozása húz vissza.

A budapesti irodapiacon jelentős túlkínálat mellett az A kategóriás irodák kihasználtsága 78%-os, a B típusúaké 73, ami kisebb javulást jelez a korábbi adatokhoz képest, a következő egy évre azonban a kihasználtság romlását, stagnálását várják a bérleti díjak enyhe növekedése mellett. 2003-ban mintegy 75-90 ezer m² új A kategóriás iroda átadását tervezték, a 2004-es tervek ennél szerényebbek.

A KSH adatai szintén a negatív tendenciát támasztják alá: a budapesti építőipari vállalkozások termelése csökkent 2003-ban és 52%-al kevesebb új szerződést kötöttek, mint 2002-ben, ezzel szerződésállományuk az előző évek 57%-ára esett vissza. Pest megye építőipari vállalozási ugyanakkor az országos termelésesökkenési trenddel (kivéve közép-dunántúli régió) szemben 25%-os termelésnövekedést értek el. Az új szerződések száma és a szerződésállomány azonban itt is csökkent.

Az új lakóingatlanok számának növekedése Budapesten csökkent (-2,5%), Pest megyében nőtt (+14%) 2003-ban. A jövőre vonatkozó építőipari, ingatlanpiaci elemzések szerint robbanásszerű növekedés nem várható ebben a szektorban a közeljövőben.

Szolgáltatások

A régióban előrehaladott a *tercierizáció* folyamata: az alkalmazásban álló közel háromnegyede a harmadik szektorban talál munkát. Míg az ellátó jellegű közszolgáltatások (oktatás és egészségügy) területi megoszlása viszonylag egyenletes az országban, a közigazgatás és a magánszolgáltatások erősebben koncentráltak.

A pénzügyi tevékenység gazdasági ágban 62%, a szállítás, posta és távközlés gazdasági ágban 54% a Közép-magyarországi régió részesedése az országban. A régióon belül Budapest részesedése 95% ezekben a gazdasági ágakban. Igaz, ezek székhely szerinti adatok, amelyek az országos hálózattal rendelkező szervezetek (pl. bankok) esetében a többnyire a székhelyül szolgáló főváros javára torzítanak.

Az ingatlanügyletek-gazdasági szolgáltatás és a közigazgatás munkahelyeiből 45% és 60% körüli a régió részesedése.

A Pest megyei foglalkoztatásban a magán- és közszolgáltatások súlya egyaránt valamelyest az országos átlag alatti. Az ország más térségeihez viszonyítva a legjelentősebb gazdasági ág a kereskedelem-javítás.

A nagyszabású logisztikai beruházások módosítják a régió térszerkezetét, erősítik a jó megközelíthetőségű területeket, másrésztől negatív hatással vannak a vonzáskörzetükben lévő kis területek forgalmára. Egyre erősödő tendencia a különböző logisztikai központok kialakítása a régióban (pl. Budapesti Intermodális Logisztikai Központ, Harbor Park, Euro Business Park, East Gate)

Az egyéb szolgáltatások közül a régióban található az összes meghatározó pénzügyi intézet székhelye és központja. Szintén itt található a multinacionális könyvvizsgáló és tanácsadó vállalatok, innen látva el az egész országot. Innen irányítják a távközlés koncessziós társaságait, és legtöbb főt foglalkoztató állami vállalatokat (MÁV, Magyar Posta).

Magyarország 50 legnagyobb árbevételű vállalata gazdasági ág és régió szerint, 2003.

	Közép-magyarországi régió	más régiók
feldolgozóipar	GE, Richter Gedeon, British American Tobacco, Samsung, IBM, Solectron (6)	Audi, Opel, Suzuki, Electrolux, Flextronics, Philips, Alcoa, Dunaferr, BorsodChem, TVK, Biogal (11)
energiaellátás	Elmű, Főgáz, MVM, E.ON (4)	Paksi Atomerőmű, TIGÁZ, (2)
kereskedelem	MOL, OMV, Panrusgáz, Shell, Opel Southeast Europe, Porsche Hungária, Hungaropharma, Phoenix Pharma, Metro, Spar, Tesco, Auchan, Cora, Plus, Unilever (15)	(1)
egyéb szolgáltatás	Matáv, Pannon GSM, T-Mobile, Vodafone MÁV, Malév, Magyar Posta, Szerencsejáték Rt., Strabag (9)	

Forrás: Figyelő Top 200, Hoppenstedt Bonnier 2004.

A régióban lévő 34 nagy cégek központ közül 28 Budapesten, 4 Budaörsön (Metro, Spar, Tesco, Pannon GSM) és 1 Fóton (Phoenix Pharma), 1 Törökbálinton (Cora) található.

A XXI. század gazdaságföldrajzát a „*kreatív helyek*” gazdaságföldrajzánaként vetítik előre a kutatók. Kreatív tevékenységek, iparágak közé sorolható pl. a kiadói és nyomdai tevékenység, a számítástechnika, a kutatás-fejlesztés, a gazdasági tevékenységet segítő szolgáltatások (tanácsadás, tervezés, hirdetés, stb.), a szórakoztató, kulturális és sporttevékenység, filmgyártás (Stern-stúdió – Pomáz, Fóti Multimédia Ipari Park, európai súlyukat növelheti a Közép-dunántúli régióban elhelyezkedő Etyeken tervezett Filmstúdió beruházás).

Elemzési célú statisztikai adatok szerint a főváros részesedése az országos hozzáadott értékből éppen ezekben az ágazatokban 50% feletti (a nagykereskedelem és a pénzügyi tevékenység mellett).

Ezeknek a tevékenységeknek a koncentrációja lehetővé és szükségessé teszi, hogy az egyes szolgáltatók speciális kínálatot jelenjenek meg, széles választékot biztosítva a régió és az egész ország számára.

Az informatikai szektor (helyzetfelmérése folyamatban van) azért érdemel külön is figyelmet, mert középtávon meghatározóvá válhat az új gazdaság, és annak fejlettsége befolyásolja a térségek bekapcsolódását a nemzetközi munkamegosztásba. Budapest részesedése országos szinten kiemelkedő: a fővárosban koncentrálódik az Internet felhasználók és a domain szerverek 70%-a, a számítógépek 50%-a.

A régióban összpontosuló szellemi potenciálra alapozva több multinacionális cég (Nokia), bank a régióba telepítette kutatási részlegét, informatikai központját. A legígéretesebbnek tartott hazai internetes cégek vállalkozások is mind fővárosiak,⁷ továbbá több meghatározó informatikai cég (IBM) a régióba (Infopark) helyezte át székhelyét, illetve nemzetközi szoftverszervíz központját (Microsoft).

A szoftverfejlesztéssel foglalkozó cégek elsősorban export orientáltak a hazai piac szűkösége miatt. Az Informatikai Vállalkozások Szövetségének felmérése szerint a vállalkozások alig több mint 33%-a rendelkezik nemzetközileg elfogadott minőségi tanúsítvánnyal, ami elengedhetetlen feltétele a külpiacon történő megjelenésnek.

A GKI Gazdaságkutató Rt, T-Mobile Magyarország Rt. és a Sun Microsystems Magyarország Kft. közös országos felmérése szerint a legalább 5 alkalmazottal rendelkező vállalatok körében 77%-os az Internet hozzáférés, ezen belül a közép-vállalkozások esetében a

⁷ Forrás: HVG Online 2001. február

hozzáférés 90%-os. A szélessávú hozzáférések előretörése mellett még mindig meghatározó az ISDN szerepe (37%), de hasonló súlyú a DSL szolgáltatást igénybevevő cégek aránya is. Az Internet kapcsolattal rendelkező vállalatok 20%-a használta az Internetet vásárlásra, míg 16%-uk értékesítésre. A vizsgált cégcsoport 45%-ának van honlapja (összes cég 32%).

A turizmusban az Internet adta lehetőségek kihasználása nem túl magas: a különböző szálláshelyek Internet ellátottsága az átlag alatti a panziók esetében (szállodák 86%), saját honlapot a panziók 50, a szállodák 70 %-a épített ki (az arány nő a csillagok számának növekedésével). Online szobafoglalásra a szállodák 52, a panziók 25%-ánál van lehetőség, ezzel a szolgáltatással a szállodai és panziós szobák megrendelésekor 7, illetve 6%-ban éltek. Elenyésző az online fizetési lehetőség mértéke és a szolgáltatás igénybevétele (az online módon megrendelt szobák esetében) is.

A pénzügyi szolgáltatók internetes értékesítéshez fűződő várakozása évek óta ingadozó, de pozitív, optimista várakozást mutat (2001. 2. negyedév pozitív maximuma +31,5, mellett 2004. 1. negyedévben 14,8-es csökkenő tendenciájú érték, a -100 +100-as terjedelmű skálán). Az internetes banki ügyfelek száma évek óta dinamikusan növekszik (2000 óta meghatszorosodott a lakossági ügyfeleknél), a lakossági ügyfelek 8%-a, a vállalati ügyfelek 12%-a használja. Mobilbankot az ügyfelek mintegy 9,5%-a használ.

Az Internet alapú áru piac, online áruházak 2003-as forgalma 7,5 milliárd Ft volt, ami 2004-re várhatóan átlépi a 10 milliárd Ft-os értékhatárt, a vásárlások száma pedig meghaladja majd a 700 ezret. Az internetes vásárlások átlagos értéke 11,3 ezer Ft volt. Az Internet alapú fizetés súlya nem jelentős, a vásárlók többsége postai és készpénzes utánvétellel fizetett, ami az árbevétel 82%-át jelentette. Banki átutalással a 40 ezer Ft feletti vásárlásokat fizették. (Forrás: GKI-T-Mobile-Sun Mikrosystems: Jelentés az Internet-gazdaságról 2004.)

A *közszolgáltatások* közül a közigazgatás koncentrációja a legmagasabb a régióban, a fővárosban található országos intézmények nagy száma miatt. Ugyancsak jellemző a felsőoktatási és az országos egészségügyi intézmények sűrűsödése a régióban.

A közszolgáltatások koncentrált jelenléte sokféleképpen érinti a régió fejlődését: növelik a régió központi szerepét, magasabb ellátási színvonalat biztosítanak, ugyanakkor ezen ágazatok gyenge versenyképessége feszültségeket okoz (még ha elsősorban éppen a magasabb szintű, versenyképesebb közszolgáltatások összpontosulnak is itt).

A szolgáltatások súlya és prognosztizálható további térnyerése ingatlanpiaci keresletet támasztva meghatározó hatással van a régió, mindenekelőtt a főváros területhasználatára, és a lehetséges fejlesztési irányokra.

A régió domináns szerepében nem várható változás 2007-ig.

Turizmus

A Közép-magyarországi régió kiváló turisztikai adottságokkal rendelkezik, a nemzetközi turisztikai folyosó részét képezi, melyeken alapulva az idegenforgalom jelentőségét tekintve a régiók között vezető szerepet játszik. A természeti és kulturális adottságok mellett az idegenforgalmi infrastruktúra a többi régióhoz képest fejlett, azonban a belső aránytalanságok (Budapest túlsúlya) meghatározóak. További előny, hogy a szezonális a térségben nem jelentkezik olyan extrém módon, mint pl. a Balaton partján.

Nemzetközi vonzerőkkel rendelkezik: komplex, relatív magas minőségű szolgáltatások, épített örökség, fesztiválok/rendezvények, gyógy- és termálvizek, üzleti turizmus, városlátogató turizmus a jellemző.

A Régióon keresztül folyó Duna gazdaságilag és ezen belül a turizmus számára is nagy értékű. A Régió nemzetközi vonzerejét Budapest jelenti, míg Fővároson kívüli területek különböző (országos, regionális) értékű, vonzerőkkel rendelkeznek.

A régió legfontosabb turisztikai területei:

Budapest
Dunakanyar
Gödöllő és térsége
Ráckevei Duna-ág.

A Régió - turizmus szempontjából - fontos jellemzője, hogy a szereplők kompetenciájába tartozó turisztikai potenciálok terén hatalmas egyenlőtlenségek vannak; a régió kisebb települései szinte kizárólag a hatalmas budapesti turisztikai kínálatához kapcsolódva, azzal szorosan koordináltan juthatnak szerephez az idegenforgalomban.

Budapest

A magyar főváros hazánk legnagyobb idegenforgalmi értéke, a magyarországi turizmus központja. Vonzerejét természeti, kulturális és gasztronómiai értékei Európában egyedülálló ötvöződésének köszönheti. Budapest a nemzetközi idegenforgalmi folyosó része, Európa észak-déli és nyugat-keleti irányú forgalmának egyik csomópontja, Magyarország nemzetközi légi és folyami határátkelőhelye. Hazánk kiemelkedő turistaküldő területe és a belföldi turizmus egyik legfontosabb úti célja. Budapest fekvése - a Duna vonalán a Pesti-síkság és a Dunántúli Középhegység találkozásában - olyan egyedi látványt jelent, amely önmagában is számos vendég érdeklődését váltja ki. A régió vonzerőinek 42%-a Budapesten koncentrálódik, a nemzetközi vonzással is bíró attrakciók 76%-a, az országos vonzerők 56%-a található a fővárosban. Budapest kiemelkedő, de kihasználatlan lehetőségekkel rendelkezik, hiányoznak azok a vonzerők, amik miatt visszatérnének a turisták, és így gyakran egész Magyarországot kipipálják egy budapesti látogatással. A főváros elsődleges versenytársai Bécs és Prága.

A városfejlesztésben a turizmus nem játszik súlyának megfelelő szerepet, az önkormányzati törvény nyújtotta lehetőségek nincsenek kihasználva, továbbá a gyakorlatban az illetékesség kérdése sem egyértelmű a fővárosi és a kerületi önkormányzatok eltérő hozzáállása miatt. A nyomokban megvalósuló jó ötletek – sétálóutcák, rendezvények – fővárosi szinten koncepciótlanok, nem keletkezik belőle egységes vonzerő. A budapesti turizmust is a koordinálatlanság és a spontán fejlődés jellemzi.

Budapest marketing ráfordításai alacsonyak, az elért bevételek szintjének fenntartására sem elegendők.

A fürdőváros imázsra nem méltó a budapesti fürdők állapota, ha a külföldiek a Széchenyi és Gellért fürdőkön kívül más fürdőbe merészkednek, bizonyára csalódottan távoznak.

Kevés világszínvonalú fesztivál kerül megrendezésre. Kevés az olyan látványos nagyrendezvény, ami közvetlenül befolyásolja a külföldiek utazási döntéseit (pl. Forma-1, Sziget).

Növekszik a nagy nemzetközi rendezvények és konferenciák száma, de a növekedésnek gátat szab, hogy a fővárosban nincsen nagy befogadóképességű konferenciaközpont, amellyel valóban kihasználhatóak lennének a nagy rendezvényekből fakadó előnyök.

Az utak állapota elrettentő. A főváros elmúlt évszázadokban kialakított útvonal hálózata a jelen kor követelményeire nem igazodik. A repülőtér megközelíthetősége is rossz.

A zajt és szennyezést növeli a városon áthaladó jelentős tranzitforgalom. A parkolási helyzet kaotikus.

A tömegközlekedés színvonala viszonylagos szervezettsége ellenére nem megfelelő, mert a szolgáltatási színvonal alacsony, a járművek többségében elhasználtak, koszosak.

Budapest kerékpárral történő megtekintése jelenleg – mindamelllett, hogy gyakorlatilag lehetetlen – életveszélyes.

A városban, beleértve a szűk értelemben vett belvárost is, kevés a felújított, eredeti formájában álló épület, a leromló, szürke házak pedig ugyancsak a turista negatív élményét erősítik. A Budai vár és környéke, sok nagy értékű műemlék épület jelentős felújításra szorul. Sok a piszkos, elhanyagolt utca, a köztisztaság riasztóan hat az idelátogatókra, egyben rontja a helyi lakosok közérzetét.

A főváros folyóparti város léte ellenére a Duna, a dunai sétahajózás nem kap elég figyelmet, a városon csak átfolyik, turisztikai kihasználtsága mérsékelt. Nemzetközi hajókikötője kicsi és elavult.

Dunakanyar

Kiemelt üdülőkörzet a fővárostól Esztergomig húzódó Duna-szakaszt, a Pilis, a Börzsöny és a Visegrádi hegység, valamint a Pesti-síkság és az Ipoly völgyének egy részét foglalja magába. A legszebb magyar Duna-szakaszt felölelő táj legfőbb vonzerejét a természeti adottságainak változatossága, országos jelentőségű kulturális-történelmi nevezetességei, a vízi sportolási lehetőségek, a termálvíz, a természetjáró és a téli-sport adottságok, valamint a főváros közelsége jelenti. A körzet még ma is, elsősorban a főváros üdülési, víkendezési és kiránduló igényeinek kielégítését szolgálja, de adottságai és a fővároshoz való közelség miatt a nemzetközi idegenforgalom is jelentős szerepet játszhat.

Budapest környék

Az üdülőkörzet elnevezésének megfelelően Budapest 50-60 km-es körgyűrűjén belül elhelyezkedő kistérségeket és az ott fekvő 93 települést értjük alatta, a gyűrűbe értelemszerűen a Dunakanyar és a Ráckevei Duna üdülőkörzet északon és délen beékelődik. Az üdülőkörzet turisztikai sajátossága a rendkívüli táji változatosság, mivel a Dunántúli középhegységet, a Pesti síkságot és a Gödöllői dombságot egyaránt érinti. A leginkább az aktív turizmus szolgálatában álló térség számos kulturális érdekességet is kínál a látogatók számára, vonzerőinek többsége regionális jelentőségű. Itt található az Aszódi, a Gödöllői, a Monori, a Nagykátai, a Váci, a Budaörsi, a Dunakeszi, a Gyáli, a Dabasi és a Pilisvörösvári kistérség. Az üdülőkörzet nemzetközi érdeklődésre számottartó települései a Gödöllői kistérségbe koncentrálnak. Gödöllő vonzerői és a mogyoródi Hungaroring-pálya az alapja a térség turizmusa további fejlődésének. Városkapu szerepének fokozatos és tudatos fejlesztésével egyre inkább országos vonzerőre tesz szert a Budaörsi kistérség. A Pilisvörösvári kistérség üdülőkörzethez tartozó települései közül Zsámbék kiemelése

szükséges. A Budapest környék többi települése turisztikai értelemben nem ért el országos ismertséget, szerepük regionális.

Ráckevei Duna

A régió legkisebb területű, 20 települést magában foglaló üdülőkörzete kizárólag a Ráckevei kistérséghez tartozik. Turisztikai értéke a Csepel-sziget mentén végighúzódó Ráckevei-Dunaágra, az üdülőkörzet területét érintő Kiskunsági Nemzeti Parkra és számos kavicsbányatóra alapozódik. A terület turisztikai hasznosítása elsősorban a fővárosi lakosság üdülővezetéként valósul meg, jelentősebb vendégérkezést kiváltó nemzetközi vonzerővel nem rendelkezik. Turisztikai központjai, Ráckeve, Délegyháza, Apaj és Kiskunlacháza országos vonzást kiváltó attrakciói a turizmusfejlesztés bázisát jelenthetik.

Üdülőkörzeten kívüli települések

A régióban a Ceglédi kistérség egésze, a Dabasi - Újlengyel kivételével – és az Aszódi, a Gödöllői, a Nagykátai, a Váci, a Gyáli valamint a Pilisvörösvári kistérségből összesen 41 település nem tartozik egyik üdülőkörzethez sem. Ez nem jelenti azt, hogy a turisztikai fejlesztésekre semmi esélyük nincs. Több település (Abony, Nagykőrös, Cegléd, Pusztavacs, Tápiószentmárton, Nagykáta) a regionális vonzást is meghaladó attrakcióval rendelkezik, amelyeknek következetes termék alakításával, megfelelően célzott támogatással, eredménnyel kapcsolódhatnak be a régió turizmusába.

Legsajátosabb vonzerők: a magyar kultúra, természeti értékeink bemutatása, a határainkon túl élő - elsősorban német - rokon kapcsolatok ápolása, de nemzetközileg is versenyképes vagy azzá tehető vonzerőt jelentenek gyógy- és termálvizeink, a vadászat, a horgászat, a lovaglás és bizonyos versenysportok is.

A kerékpáros turizmus fejlesztésében rejlő potenciál kihasználása várat magára, pedig a kis értékkel rendelkező települések számára lehetőség.

Szervezet

Átalakul a célterület menedzsmentjének koncepciója. Egy üdülőkörzetben a versenyképességet egyre kevésbé az egyes kínálati elemek értéke határozza meg. Mindinkább jellemző a földrajzi értelemben lehatárolható kínálat egészének egységes megjelenítése és a stratégiai marketing egységben való működtetése, a stabilitás, attraktivitás magas színvonalával, versenyképes természeti és épített környezettel, menedzsmenttel és azzal az egyértelmű lehetőséggel, hogy kedvező piaci pozíció építhető ki jól körülhatárolható célcsoportok számára. Ma még nincs jelen a régióban a turisztikai területek és a szereplők intézményes együttműködése, hiányzik a főváros és az egyes körzetek közös fellépése, az önkormányzatok és a vállalkozók összefogása.

Társadalmi környezet és humán erőforrás

Demográfia

A Közép-magyarországi régió népességszáma 2003. január 1-én 2.824.754 fő volt, mely az ország népességének 27,8%-át tette ki. Ez a népességkoncentráció országos szinten meghatározó jelentőségű mind a társadalmi, mind a gazdasági folyamatok tekintetében.

A régió népsűrűsége – 408 fő/km² - közel négyszeresen múlja felül az országos átlagot. Ezen belül Budapesten 3274 fő a négyzetkilométerenkénti népességszám, de Pest megye 173 fő/km²-es népsűrűsége is másfélszerese az országos átlagnak.

A régió népességszáma az elmúlt két évtizedben az országos trendeknek megfelelően csökkent (függelék: 1 táblázat), a mértéke azonban a hét régió közül itt volt a legkisebb, különösen az utóbbi öt évben. A tendencia 2006-ig előreláthatólag tartós marad.

A rendszerváltást megelőzően a régióon belüli homogenitás volt megfigyelhető a népességfogyás ütemének tekintetében. A kilencvenes években meginduló régióon belüli és régiók közötti népességmozgások – elsősorban a szuburbanizációs folyamatok – területileg differenciált népességszám változást indukáltak.

A főváros népessége változatlan ütemben csökkent, míg Pest megyében a fogyás lelassult, és elindult a népesség gyarapodása, elsősorban az agglomerációs településekre történő költözéseknek köszönhetően. A jövőben Budapesten várhatóan tovább folytatódik a népesség átlagost meghaladó ütemű csökkenése, melyet a bevándorlás csak részben tud ellensúlyozni. Az agglomerációban a jövőben a jelenleginél mérsékeltébb ütemű népességnövekedés lesz megfigyelhető.

A rendkívül alacsony és csökkenő tendenciájú születésszámmal párhuzamosan a halálozások száma tartósan magas (2 táblázat). Bár Pest megye mind a születések, mind a halálozások számát tekintve kedvezőbb mutatókkal bír, mint a főváros, a régiót alkotó mindkét területi egységben természetes fogyás tapasztalható (-3,8‰): Pest megye esetében az országos mértéknél mérsékeltébb (-1,5‰), Budapest esetében nagyobb ütemben (-5,2‰).

A nyolcvanas évek közepén a régió még erőteljes vándorlási többlete mára mérséklődött, a migráció azonban továbbra is pozitív egyenlegű (2,9‰), a mobilitás mértéke azonban a rendszerváltás óta növekedett. A küldő területek közül legjellemzőbb az Észak-alföldi és az Észak-magyarországi régió. A régióon belüli vándorlás sokkal inkább jellemző, domináns a fővárosból az agglomeráció irányába történő, a szuburbanizációhoz köthető mozgás (elsősorban a Budaörsi, Dunakeszi, Gödöllői, Pilisvörösvári, Ráckevei, és Szentendre-i kistérségek irányába). Pest megye, elsősorban az agglomeráció vándorlási többlete ennek megfelelően kiugróan magas (2002-ben 15,1‰), amit kétharmad részben a fővárosból kiköltözők biztosítanak. Más uniós nagyvárosok tapasztalatai alapján a tendencia a szuburbanizáció tekintetében is tartós maradhat.

A *születéskor várható élettartam* országon belüli területi megoszlása változó. Országos átlagot tekintve az elmúlt évtizedben a születéskor várható élettartam kis mértékben emelkedett, a férfiak esetében 65,1-ről 68,3 évre nőtt, a nők esetében ez a szám 73,7-ről 76,6 évre nőtt. Budapest a jobb életésélyű területekhez tartozik, 2002. évben a születéskor várható élettartam a fővárosi férfiaknál volt a legmagasabb (70,11 év), a nők esetében a 2. legmagasabb (77,18 év). Pest megyében ezek a mutatók némileg elmaradnak, a fővárosi átlagtól, férfiak esetében ez a szám 68,59, nők esetében 76,43 év.

A lakosság korösszetétele kedvezőtlen, a demográfiai viszonyokra általánosan jellemző kettősség itt is megfigyelhető (3. táblázat). Az időskorú népesség arányát a gyermeknépesség⁸ százalékában kifejező öregedési index a régióban a legmagasabb (149,5%). Különösen

8 Időskorú népesség: 60 év feletti népesség, gyermeknépesség: 15 év alatti népesség.

kedvezőtlen mutatókkal jellemezhető a főváros, ahol 89%-kal több időskorú él, mint gyermekkorú. Pest megyében, a pozitív vándorlási egyenleggel összefüggésben az időskorúak aránya viszonylag alacsony, a gyermekeké pedig nagy, így az öregedési index országosan az egyik legkedvezőbb. A lakosság korösszetétele alapján a következő programozási időszak kezdetére a fővárosi lakosság további „előregedése” prognosztizálható.

A régió etnikai összetételének jelentős eleme a roma népesség. Területi eloszlásuk egyenlőtlen: nagyobb arányban Budapest egyes kerületeiben (arányuk a teljes népességen belül VII. – 1,5%-2,0%, VIII. – 2,0% felett, IX. – 1,5%-2,0%, XX. – 1,0-1,5%), és Pest megye perifériális fekvésű településein fordulnak elő. A nemzeti kisebbségek közül német és szlovák csoportok elszórtan, szerbek Szentendre és Ráckeve térségében találhatók. A régióban a hazai nemzeti és etnikai kisebbségek többsége rendelkezik legalább egy kisebbségi önkormányzattal.

A rendszerváltás óta megnövekedett a hazánkban tartózkodó külföldiek száma, akiknek a nagy része Budapesten koncentrálódik. Az Észak-Amerikából és Nyugat-Európából érkezett munkavállalók mellett magas a délkelet-európai, főként romániai bevándorlók száma.

A *halálozások száma* évről évre csökkenő tendenciájú a Közép-magyarországi régióban (2000-ben: 38020 fő, 2001-ben: 36979 fő, 2002-ben: 36775 fő). A halálozási statisztikában fontos szerepet játszik, a *csecsemőhalandóság*, a reprodukcióra és az emberi élettartamra gyakorolt hatása miatt. A csecsemőhalandóság országos szinten 10 ezrelék alatt van (1997-től), Budapesten ez a szám 1996 óta 10 ezrelék alatt stagnál. (2002-ben 6,7 ezrelék). Pest megyében ez a szám 5,8 ezrelék, mely a megyék közötti rangsorban a 3. legjobb mutató.

A *haláloki struktúrában* a vezető helyen a keringési rendszer betegségei, majd ezt követően a daganatos eredetű halálokok állnak. 1990-2002 között emelkedett a daganatos és emésztőrendszeri betegségek okozta halálozások száma, míg ez a szám a fertőző és keringési rendszeri betegségek tekintetében csökkent. A fővárosi és a pest megyei lakosság körében a haláloki struktúra szerkezete megegyezik az országos átlaggal, a leggyakoribb halálokok 2002-ben a keringési rendszeri betegségek, daganatos betegségek, emésztőrendszeri betegségek, morbiditás és mortalitás külső okai (sérülések, mérgezések, balesetek, öngyilkosságok), és a légzőrendszer betegségei

Iskolai végzettség

Iskolai végzettség szempontjából a Közép-magyarországi régió igen előkelő helyet foglal el az országban (függelék: 4 táblázat). A régióra jellemző - az országos átlagokat minden esetben felülmúló - végzettségi arányok egyértelműen a főváros jelenlétének köszönhetőek.

Kiemelkedő pozícióval rendelkezik a főváros a közép- és felsőfokú végzettségűek tekintetében: a 18 évesnél idősebb népesség 48,8%-a végzett középiskolát (ez az érték országosan: 38,8%), a felsőfokú végzettségűek aránya közel kétszerese az országos átlagnak (25%). Pest megye lakossága iskolai végzettség tekintetében az országos átlaghoz áll közelebb, sőt a felsőfokú végzettségűek aránya elmarad az országostól is.

A régió átlagában a képzettségi mutatók javulása prognosztizálható, hiszen a felsőfokú intézmények hallgatóinak száma folyamatosan növekszik, ami azonban nem minden esetben követi a tényleges munkaerő-piaci igényeket.

Oktatási intézmények

A felsőoktatásban az elmúlt évtizedben közel megháromszorozódott a hallgatók száma. A régió, ezen belül Budapest egyértelműen az ország felsőfokú *oktatási központja*. Több mint 92 ezer diák tanul nappali tagozaton a régió 32 felsőoktatási intézményében (függelék: 6. táblázat). Ez azt jelenti, hogy az ország diplomásainak 48%-át a régió adja. A felsőoktatási intézmények száma 1999-hez képest ugyan csökkent, viszont a régió részesedése a hallgatók számából nőtt.

Pest megye három intézményében közel 11 ezer nappali tagozatos hallgató tanul. A régió egyetemére, főiskoláira az egész országból érkeznek diákok, a Budapesten tanulók kb. fele budapesti. Vannak olyan felsőoktatási intézmények - művészeti, sport, vallási - amelyek szinte csak Budapesten működnek, máshol az országban nehéz ilyen képesítéshez jutni. Ezek mellett a műszaki és közgazdasági képzésben játszik a főváros kiemelkedő szerepet.

A felsőoktatás centralizálódása mellett érzékelhető a decentralizáció folyamata is, hiszen Gödöllő és Pilisvörösvár mellett Vác is törekszik felsőoktatási szerepkör kialakítására.

Kutatás-fejlesztés

Magyarországon a *kutatás-fejlesztés* mutatói elmaradnak az európai átlagtól: az EU országok esetében a K+F ráfordítás GDP-hez mért átlagos aránya (GERD) 1,5 - 2%, Magyarországon 1990-ben a K+F kiadások GDP-hez viszonyított értéke 1,6% volt, azonban ez az arány a kilencvenes évek végére 0,7%-ra apadt, majd 2002-ben 0,98%-ra emelkedett.

A K+F területén a régió meghatározó szerepet tölt be (függelék: 7. táblázat). A kutatók-fejlesztők, a kutató helyek több mint fele a régióban (ezen belül főleg a fővárosban) található. A folyó költség (70%) és a K+F beruházások (65%) tekintetében még dominánsabb a Régió szerepe. Pest megye részesedése a többi régióéhoz hasonló. A bejelentett szabadalmak szempontjából is egyértelmű a Régió dominanciája.

A K+F budapesti koncentrációja kapcsolódik a felsőoktatás és a felsőfokú képzettséggel rendelkező munkaerő itteni koncentrációjához. A nemzetközi vállalatok magyarországi központjaikat a fővárosba telepítik, megindult a K+F részlegek áttelepítése is, kihasználva a kedvező tudásbázist. Ez a folyamat igen fontos a régió fejlődése és kisugárzó hatása szempontjából.

Kultúra

Az országon és a Közép-magyarországi régióon belül Budapest hagyományosan kulturális központ. Tükröződik mindez a kulturális intézmények, színházak, mozik, kiállító termek, múzeumok relatíve magas számában.

Az 1990-es évek tendenciái a kulturális szolgáltatás kínálatának és igénybevételének alakulásában rendkívül negatívak országosan, regionálisan és a fővárosban egyaránt.

Budapesten a könyvtárak száma az elmúlt húsz évben 24%-kal, Pest megyében 50%-kal csökkent, 2000-től kezdődően azonban lassú növekedés volt tapasztalható.

Jóllehet a kiállítóhelységek száma emelkedett, a kiállítások száma, és különösen a látogatók száma csökkent Budapesten és Pest megyében is. Azonos időszakban (1980-2002) a budapesti kiállítások száma jelentősen csökkent, valamint elvesztették közönségük egy harmadát is. Pest megyében a kiállítások száma 2000-ben ugyan nőtt, de a csökkenés tendenciáját nem tudta megfordítani, a látogatók száma is csökkent.

A kulturális szolgáltatások igénybevételének ismert mutatója a *színházba* járók száma, amely hasonlóan negatív tendenciát tükröz: a vizsgált időszak alatt Budapesten (ami a régió számára igazán meghatározó) 3,8 milliőról 2,2 millióra csökkent. Ez a tendencia kis mértékben javul, 2003-ban 2,3%-kal nőtt színházba járók száma, az előző év ugyanezen időszakához képest (2,238milliőről 2,290 millióra). A lakosság jövedelmi viszonyainak, illetve a képzettségi mutatók függvényében ez a kedvező tendencia fennmaradhat.

A szélesebb közönséget vonzó kulturális szolgáltatást nyújtó *mozik* és látogatóik száma Budapesten felére csökkent, Pest megyében egy nagyságrenddel esett vissza.

A fenti jelenség számos tényezővel magyarázható: többek között a kulturális szolgáltatások árának emelkedésével, a fogyasztói szokások (otthoni videózás, több csatornás televíziózás elterjedése, stb.) és életmód változásával, a kulturális események PR-jának, a kultúrátámogatás, mint stratégiai cél visszaszorulásával a kiemelt állami feladatok közül. Az országos jelenség különösen a kulturális központ szerepet játszó Budapestet sújtja.

Esélyegyenlőség

A régió lakosságának *életszínvonala* elsősorban a keresetek alapján mérhető. Az elmúlt években az átlagkeresetek a régióban az országos mértékkel megegyezően változtak. A főváros és Pest megye lakossága átlagos életszínvonalának eltérése azonban jelentős, és a statisztikák szerint a különbség nem csökken.

A jövedelmeket tekintve a budapesti alkalmazottak átlagkeresete közel 30%-kal meghaladja az országos átlagot, míg a Pest megyeieké kb. 4%-kal elmarad attól. Ez azt jelenti, hogy a havi bruttó átlagkeresetek különbsége Budapest és Pest megye között több mint 47 ezer forint volt 2002-ben. Az eltérés a gazdaság és foglalkoztatás eltérő szerkezetére vezethető vissza; Budapesten a gazdasági szolgáltatások, közigazgatás és a szellemi foglalkoztatottak aránya felül reprezentált Pest megyéhez képest, ahol az ipari foglalkoztatás dominál és a közép- és felsőfokú végzettségűek részesedése alacsonyabb.⁹ Ugyanakkor a Pest megyei lakosság jelentős arányban Budapesten dolgozik és a budapesti cégeknél regisztrált jövedelemhez jut.

A régió által nyújtott életlehetőségeket nagyban meghatározza a gazdaság által biztosított viszonylag magas foglalkoztatási szint. A gazdasági aktivitás mutatói kedvezőbbek az országos átlagnál (57,5%) és 7%-kal haladják meg a kelet-magyarországi régiók értékét, viszont közel ennyivel maradnak el az európai uniós átlagtól.

A *munkanélküliség* a régió egészében csökkenő és alacsonyabb az országos átlagnál. A munkanélküliségi ráta (2003):

Budapesten	3,6%
Pest megyében	4,4%
Magyarországon	5,9%

Tendenciájukat tekintve ugyan a budapesti és a Pest megyei munkanélküliséget tükröző számok is javulnak, ugyanakkor Pest megye rendkívül heterogén kistérségekből áll a gazdasági fejlettséget és a munkanélküliséget, életlehetőségeket tekintve. A Ceglédi, Dabasi, Szobi kistérségek rendelkeznek a legmagasabb munkanélküliségi értékekkel a régióban, azonban ezek is alatta maradnak az országos átlagnak. Az elkövetkező pár évben – a javuló mutatók ellenére – is folytatódhat a tartósan munkát vállalni képtelen csoportok leszakadása, és az ilyen alacsony aktivitással rendelkező települések kialakulása.

A régió *szociális problémái* eltérőek a fővárosban és a megyében.

A főváros számára három réteg kezelése jelent különböző nagyságrendű és eltérő megoldási változatokat indukáló gondot: a hajléktalanoké, a roma népességé, és kisebb részben az időseké.

Az otthontalanok Budapesten 1989-ben jelentek meg tömegesen. Számuk gyors növekedésében meghatározó szerepet játszott a munkanélküliség megjelenése, a munkásszállások bezárása, valamint, hogy a vidéki hajléktalanellátó-rendszer kiépülése csak jelentős késéssel követte a fővárosit. A fővárosi alkalmi munka és megélhetési lehetőségek nagyobb aránya is a hajléktalanok bevándorlását eredményezte. Napjainkban az ellátást igénylő otthontalanok száma a téli időszakban 5-6 ezerre tehető.¹⁰

⁹ Budapesten az alkalmazásban állók 57%-a szellemi foglalkozású, Pest megyében 41%-a, az országos átlag 44%.

¹⁰ „Ha azt nézzük, hogy hányan alszanak huzamosabb időszakon keresztül (mondjuk legalább fél évig) utcán, aluljárókban, közterületen, zugokban, akkor Budapesten egy-kétezer *fedél nélküliről* beszélhetünk. Ha azokat az embereket vesszük számba, akik az ún. hajléktalan szállásokon alszanak, akkor Budapesten 3500, az országban még egyszer ennyi ilyen szállólakót találunk. A fedél nélküliek és a szállásokon lakó hajléktalanok száma együtt Budapesten kb. 5-6000 fő...” Breitner Péter – Gurály Zoltán – Györi Péter: Kérdések és válaszok a hajléktalanságról. Menhely Alapítvány, Budapest, 2002.

2002-ben a régióban a hajléktalan otthonokban mintegy 2915 tartós bentlakást biztosító férőhely állt rendelkezésre. Ez az országban működő kapacitás közel felét teszi ki, de messze nem oldja meg a hajléktalanok szállásgondját. Az otthonlalanok jelenléte a főváros imázsára is kedvezőtlenül hat.

Bár a Közép-magyarországi régióban arányát tekintve kisebb a roma népesség, mint más régiókban, koncentrációja egyes térségekben jelentős. A cigányság lélekszámára vonatkozó felmérések igen bizonytalanok, becslések szerint az országban kb. 600 ezer fő tartozik a roma etnikumhoz, és mintegy 10%-uk él a Közép-magyarországi régióban.

A cigányság körében a munkanélküliség mintegy négyszer magasabb a lakosság többi részénél. 2003-ban a felmérések szerint¹¹ becsült értéke országos szinten közel 70%-os volt. Budapesten ennél alacsonyabb, 50%. A roma lakosság iskolázottsága alacsony, közel felüknek nincs befejezett általános iskolai végzettsége.

Érdemes felhívni a figyelmet egy összefüggésre, amelyet ritkábban vizsgálnak a munkaerőpiaci helyzettel kapcsolatban. Azok a cigányok, akik szegregáltabb lakókörnyezetben élnek, kisebb eséllyel jutnak munkához, mint akiknek a környezetében sok nem cigány is lakik.

A magányos, alacsony egzisztenciájú, gondozást igénylő idős lakosság a fővárosban és a Szobi kistérségben az országos átlaghoz képest nagyobb arányban van jelen.

Egészségügyi ellátás

Az egészségügyi ellátásban is megjelenik a térségi centrum-periféria viszony. Budapest kimagasló egészségügyi ellátottságának köszönhetően a Közép-magyarországi régió mutatói országos viszonylatban az első helyen állnak, azonban Pest megye alul marad a megyék közötti összehasonlításban.

Az egészségügyi ellátórendszer az elmúlt évek során nem változott, továbbra is nehezítik az ellátás folyamatos, magas színvonalon történő biztosítását, az évek óta fennálló finanszírozási problémák, és az agglomerációs települések megnövekedett lakosságszáma. Azonban ezek a problémák nem régiós sajátosságok, az egész országot érintő súlyos gondok. Európai összehasonlításban országuk egészségügyi ellátásának színvonalát a magyarok tartják a legrosszabbnak, hasonlóképpen csak a portugálok és az írek vélekednek saját ellátórendszerükről.

Példaértékű együttműködésről lehet számot adni Pest megye és Budapest egészségügyi ellátását biztosító intézményei között, hiszen a pest megyei betegek ellátását egyes speciális szakterületeken (pl.: idegsebészet, szívsebészet, onkológiai ellátás) a főváros intézményei biztosítják. Budapest bonyolult és méreteiben az ország legnagyobb egészségügyi ellátó rendszerét adja. Speciális helyzete az ellátás elkülönülő szintjeinek tulajdonítható, a térségben jelen vannak az országos intézmények, az egyetemi klinikák, a különböző fenntartású rendszerben (önkormányzati, magán, vegyes tulajdonú) működő szakrendelők, kórházak és alapellátást biztosító intézmények, mely szintek között a konkurenciaharc és a kooperáció egyaránt működik.

Az állandósult finanszírozási gondok és az intézményeket fenntartó, tulajdonos önkormányzatok nehéz anyagi helyzete ellenére számos beruházás folytatódott, illetve fejeződött be az elmúlt évben. A rekonstrukciós munkálatokra, gép-műszerpark fejlesztésekre, cserére, intézményi komfortosításra részben önkormányzati hozzájárulásból részben pályázat úton vontak be forrásokat. Pest megyében például 2003-ban befejeződött a Törökbálinti Tüdőgyógyintézet, a ceglédi Toldy Ferenc Kórház rekonstrukciója, a Vecsési Egészségügyi

11 Kemény István – Janky Béla: A cigányok foglalkoztatottságáról és jövedelmi viszonyairól – a 2003. évi országos cigánykutató alapján. In.: A Közép-magyarországi régió Szociális Helyzetelemzése. Budapesti Szociális Forrásközpont. Budapest, 2004. október.

Szolgalat épületének komfortosítása. A Pest Megyei Flór Ferenc Kórház (Kistarcsa) a 2000-ben elnyert 1,7 milliárd Ft összegű címzett állami támogatásból (az összeg tartalmazza Pest Megye Önkormányzat önrészt is) 2004. évben fejezte be nagyszabású rekonstrukciós munkálatait. Ennek keretében felújításra került többek között a központi műtő és a betegek célirányos ellátása érdekében egy új Sürgősségi Betegfelvételi Részleg épült. A tudomány-technológia fejlődésével lépést tartó korszerű berendezések, gépek beszerzése még így sem biztosított, óriási gondot jelent a műszerpark elavultsága, esetleges hiányossága. A kötelezően bevezetett számítógépes adatnyilvántartás zökkenőmentes működését megnehezíti az elavult géppark, illetve gondot okoz, hogy egyes gépek nincsenek hálózatra kötve.

Megoldást jelenthet a tartós pénzügyi gondokkal küzdő (egyes kórházak már akut csődhelyzettel küzdenek) állami, önkormányzati tulajdonban lévő egészségügyi intézmények helyzetének javítására, azok nonprofit működtetésűvé átalakítása. A főváros kórház-privatizációs terve szerint várhatóan 2004-ben egyszemélyes közhasznú társaságot hozna létre, amely három kórházat (Budai Gyermekkórház, Schöpf-Merei Kórház és a Visegrádi rehabilitációs Kórház) működtetne.

A *fekvőbeteg ellátást* a régióban 2003-ban 26.095 kórházi ágy biztosította, ebből Pest megyében 3.575, Budapesten 22.520 működött (Budapest mutatói az országos átlag csaknem 30%-a, ugyanez az adat a régióra nézve 33%, 8. táblázat). Ez országos viszonylatban nézve kiemelkedő teljesítmény, különösen, hogy az egészségügyi ellátás elmúlt éveinek jellemzője volt a kórházi ágyszám leépítése, (országos szinten 1999. évre az 1970. évi szint alá süllyedt) 1998 óta a kórházi ágyszám leépítése a régióban volt a legnagyobb mértékű (5,7 százalék).

A *járóbeteg szakrendelések feladatellátását* 2003-ban Pest megyében heti 21.281, Budapesten heti 96.809 munkaóraban biztosították a szakorvosok. A régió összesített mutatói az országos átlag közel 37%-át adják (függelék: 9. táblázat). Több szakorvosi rendelőintézetre jellemző a minimumfeltételeket alig biztosító építészeti körülmények, a szakrendelések zsúfoltsága, de pozitív példaként említhető, hogy a szűkös építészeti feltételek ellenére egyes intézetek bővítették ellátandó szakfeladataikat (pl.: dabasi Szakorvosi Rendelőintézet).

A *házi orvosi, házi gyermekorvosi alapellátás* vegyes képet mutat a régióban. 2003-ban Budapesten 1321 házi és házi gyermekorvos praktizált, ugyanakkor Pest megyében 647. Míg az egy házi és házi gyermekorvosra jutó lakosok száma Budapesten 1291, Pest megyében ez a szám 1738 (függelék: 10. táblázat).

Lakásellátottság

A *lakásellátottságot* regionális összehasonlításban vizsgálva a régió az első helyen áll. Ezen belül a főváros, a száz lakásra jutó lakos mutatójának tekintetében az első (204), míg Pest megye az utolsó (275). Új lakások építése terén 1999 évi mélypont után (országosan 19 ezer lakás épült, ennek 35%-a a Közép-magyarországi régióban) a kedvezményes kamatozású hitelek következtében az évente épített lakások száma közel a duplájára emelkedett, vagyis a vizsgált mutató értéke csökkent.

A lakáshelyzet régióon belüli egyenlőtlensége, elsősorban a főváros-megye viszonyban szembetűnő, melyet tovább erősít a szuburbanizációs folyamat (függelék: 11. táblázat). A 10 000 lakosra jutó épített lakások száma jól jelzi ezt a folyamatot: a legmagasabb értékkel rendelkező Pilisvörösvári és a legalacsonyabb értékkel jellemezhető Szobi kistérségé között tízszeres a különbség. Az épített új lakások többsége jó minőségű, összkomfortos, mindeközben a meglévő lakásállomány minőségi színvonala leromlik, koncentráltan érintve a főváros régi építésű belvárosi tömbjeit és lakótelepeit.

TELEPÜLÉSI ÉS TERMÉSZETI KÖRNYEZET ÁLLAPOTA

Az ország európai uniós csatlakozása nagymértékben elősegítheti Régióink környezetvédelmi és természetvédelmi tevékenységeinek kiszélesítését, a szükséges beruházások megvalósítását. Ehhez azonban a hazai hozzáadott forrásokon túlmenően megfelelően előkészített programok, projektek szükségesek. A lehetőségek kihasználásával, a törvények betartásával és betartatásával a környezet állapotában jelentős javulást érhetünk el, alapvető feltételt teremtve egy élhető régió megvalósításához.

Levegőminőség, légszennyezés

A régióban elsőrendű levegőszennyező a közlekedés, amely az ülepedő és szálló por, a nitrogénoxidok, az illékony szerves vegyületek és a szénmonoxid esetében jelentősen terheli elsősorban a közlekedés által leginkább érintett területeket, a főváros belső részeit és a régió fő közlekedési útvonalai mentén fekvő településeket. A levegő kén-dioxid koncentrációjának alakulását leginkább az ipari tevékenység alakítja.

A 4/2002.(X.7.) KvVM rendelet a területi légszennyezettségi zónák között, meghatározza a „Budapest és környéke” légszennyezettségi agglomerációt, melybe közelítőleg 250.000 lakos tartozik 71 pest megyei településen. 2003-ban a probléma megoldását segítő készült el *Budapest és környéke agglomeráció integrált levegővédelmi intézkedési programja*, amelyből kiderül, hogy a vizsgált terület lakosságának túlnyomó része a közlekedési emisszió káros hatásainak van kitéve. A program megállapításai szerint levegőszennyezettség szempontjából legkiemelkedőbb a Budaörs – Érd - Százhalombatta alkotta térség, valamint Dunakeszi – Vác térsége. A legkevésbé szennyezett területek pedig Nagykovácsi – Budajenő térsége és a Szentendrei-sziget.

A közlekedési eredetű légszennyezés okai között szerepel Budapest úthálózat-centrikussága, az agglomeráció felől beérkező közúthálózat nagyrészt 100-160 % feletti kapacitáskihasználtsága és az ebből eredő forgalomtorlódások, az átmenő és célirányos teherforgalom magas száma, valamint a régióban folyamatosan növekvő gépjárműállomány (~970.000 db/ Régió 2004-ben).

Pest megye területének legnagyobb részéről a mérőállomások hiánya folytán légszennyezettségi adatok nem állnak teljeskörűen a rendelkezésünkre. Míg Budapest 11 pontján működnek a monitorhálózat állomásai és további 27 pontján a RIV (Regionális Immisszió-vizsgáló) hálózat egységei, addig a megyében csak 7 helyszínen Vácott, Százhalombattán, Budaörsön, Tahitótfalun és Szentendrén valósul meg a légszennyezettség mérése.

Budapesten három jelentős átszellőzési csatorna van, amelyeken keresztül a szennyezett levegőt a légmozgások kisöpörhetik a főváros légteréből. Az egyik ilyen csatorna a Duna völgye, a másik a Hűvösvölgy térsége, a harmadik a budaörsi légcsatorna.

A belváros egyedi légcirkulációja, valamint a légcsatornának útját álló beépítések következtében a városközpont átszellőzése kis mértékben vagy egyáltalán nem valósul meg.

Szennyvíz

Általában elmondható, hogy az infrastrukturális fejlesztés területén az utóbbi években jelentős beruházások történtek, azonban a szennyvíz, a hulladék gyűjtése, kezelése és hasznosítása a települések jelentős részén még mindig nincs megoldva, és az alternatív energiaforrások kihasználtsága is alacsony. Az ivóvíz ellátottság és szennyvíz-elvezetés arányát jellemző közműolló az agglomeráció területén és a Dunakanyarban zártabb, itt a közcsonnahálózatba bekötött lakások aránya közelíti a vízvezeték-hálózatba bekötött lakások arányát, míg a régió alföldi és legészakibb területein az olló jobban nyílik, vagy csatornázottság hiányában teljesen nyílt. Pest megye 184 települése közül 118 rendelkezik valamilyen szintű csatornázottsággal, a csatornahálózatra kötött lakások aránya a megyében 47,4 % (2003). 2000 és 2003 között évente közel 20.000 rákötés történt a szennyvízhálózatokra a megyében. (függelék 2. 4. táblázatok)

Budapesten a csatornahálózatba bekötött lakások aránya a teljes lakásállományhoz képest 94,1 % (2003), a közüzemi vízhálózatba bekapcsolt lakások aránya pedig 98 %. (függelék 3 táblázat) A közműolló budapesti állapota közel zártnak tekinthető. A szennyvíz összegyűjtésével azonban még mindig nincs megoldva a tisztítás. Budapesten a keletkezett szennyvíz jelentős része mechanikai tisztítás nélkül, 75-80 %-a biológiai tisztítás nélkül, jut a Dunába, mint befogadóba. Ennek a súlyos ténynek a jelentős mérséklésére 2009. tájkán helyezik üzembe a Csepel-sziget csúcsára tervezett, európai uniós forrásokból támogatott központi szennyvíztisztító üzem, valamint a dél-budai szennyvíztisztító beruházást. 2006-ig regionális szinten jelentős változás a szennyvíztisztítás terén nem várható, csak egy-egy települési beruházás valósulhat meg.

Vízbázis-védelem

A „Vízbázisvédelmi Célprogram” keretében a Közép-magyarországi régióban számos ivóvízbázist jelentő Vízműtelep biztonságba helyezési terve készült el. A kidolgozott intézkedések azonban kevés esetben valósultak csak meg. Az ivóvízellátás stratégiai jelentőségű kérdés, melynek biztosítása és fenntartása az önkormányzatok hatáskörébe utalt feladat. A víziközmű tulajdonosa csak a Magyar Állam, vagy Önkormányzat lehet. A Vízmű üzemeltetője szakmai feladatokat lát el, tulajdonosi jogkörben nem léphet fel, tehát általában nem pályázhat. A víz bázisvédelem tehát az önkormányzatok hatáskörébe tartozik, az egészséges ivóvíz érdekében operatív intézkedéseket az önkormányzatok tehetnek. Ugyanakkor fontos szempont, hogy rendszerint nem azonos település élvezi a jó minőségű vízellátás hasznát, mint ahol a védelmi intézkedés miatt a korlátozás szükséges. (Pl. a pilis-hegységi területek ellátása a Szentendre Regionális Déli Vízműtelepről történik, vagy Észak-kelet Pest megye és Nógrád megye nyugati része a Verőce Regionális Vízműtelepről kap ivóvizet, de a Fővárosi Vízműtelepek döntő többsége sem a Fővárosban van.)

A Központi régióban, de különösen az agglomeráció területén már nagyon kevés „szabad” terület van, ezért a vízműtelepekre egyre nagyobb nyomás (környezetterhelés) nehezedik. A felelőtlen belterületbe vonások és a természeti területek kiárusítása visszavonhatatlan károkat okoz.

A 33/2000 (III.17.) Kormány rendeletben meghatározott szennyeződés érzékenységi kategóriákba sorolás alapján Pest megyében 68 település található fokozottan érzékeny területen, 110 pedig érzékeny területen. 102 település nitrátérzékeny területen fekszik. Fontos kiemelni a Ráckevei-Soroksári Dunaág helyzetét, melynek folyamatos minőségromlásának megállítására ezidáig érdemi intézkedések nem történtek.

A Budapesten keletkező és elvezetésre kerülő mintegy 650-700 ezer m³, jórészt tisztítatlan szennyvízmennyiség folyik át naponta a Kvassay-zsilip előtti főmeder szelvényében. A legjelentősebb szennyvízbeocsátó az FCSM Rt. Dél-pesti Szennyvíztisztító Telepe (72 ezer m³). A Ráckevei-soroksári Dunaág vízminőségének javítására bővítette a Főváros a Dél-Pesti Szennyvíztisztítót, a bővítés elsősorban a tisztítási fokozat növelésében nyilvánul meg. A rendszer vízminőségének elviselhető szinten tartásához alapvető, hogy az 1 m³/s közvetlen szennyvízterhelés legalább 10-15-szörös hígítást kapjon. Ezért a Kvassay-zsilipen minimum 15 m³/s vízmennyiséget kell betáplálni. Ebből a szempontból különösen kritikus a dunai kisvizes időszak, amikor a betáplálás csak szivattyúzással biztosítható. A szivattyúzás elmaradása esetén a délpesti kitoroklás alatt tömény szennyvízdugó alakul ki, az ammónium érték néhány nap alatt elérheti a 10-20 mg/l értéket, míg az oldott oxigéntartalom 1-2 mg/l értékre csökken. Ezek az értékek a legtöbb vízi élőlényre, így a halakra is toxikusak. A térség problémái között jelentkezik a vízszűrési funkciót is ellátó sóderágy nagymérvű kitermelése.

A Közép-Duna-völgyi Környezetvédelmi és Vízügyi Igazgatóság (volt VIZIG) a feliszapolódott meder kotrására eddig 200 millió Ft-ot költött.

Az ivóvízbázis védelem több fázisból áll. Az első a vízbázis vizsgálata (diagnosztika), amelyet állami forrásból a KvVM illetve területi szervei végeznek, a második a védőterületek jogszabály szerinti kijelölése, amit a vízügyi hatóságok hajtanak végre, harmadik az intézkedések megvalósítása, amely a tulajdonos (állam, vagy önkormányzat) feladata és döntően beruházást igényel (pl. területvásárlás, szennyezőforrás eltávolítása), negyedik a biztonság fenntartása, amely üzemeltetői és tulajdonosi feladat, például észlelőrendszer üzemeltetése.

Hulladék

A települési szilárd hulladék mennyiségének növekedése a régió egészére jellemző, sok esetben a fogyasztói társadalom fogyasztókra erőltetett termékeinek és köszönhetően, a (eldobható flakonok, üveg palackok, műanyag csomagoló anyagok), illetve a megváltozott, megváltoztatott fogyasztói szokásoknak tudható be. A hulladéktermelés volumene szoros összefüggésben áll a Régió, ezen belül is a Főváros gazdasági erejével (A régióban termelődik meg a GDP mintegy 45,6%-a).

(Magyarországon a becslések szerint évente 70 tonna mobiltelefont hoznak forgalomba, míg a hulladékká vált mennyiség 50 tonna körülire tehető.) Az Informatikai Vállalkozások Szövetsége becslése szerint Magyarországon 120-130 ezer tonna elektromos és elektronikai hulladék keletkezik, és ez a mennyiség évente 8 százalékkal nő.

A Régió hulladéktermelése közel az egyharmadát teszi ki az országos mennyiségnek és nagyságrendje évről-évre 2-3 %-kal növekszik. (függelék 5. táblázat)

Budapesten évente megközelítőleg 920.000 tonna (916.000 tonna 2003-ban) kommunális hulladékot szállítanak el a háztartásoktól. Ebből a mennyiségből 200.000 tonna veszélyes hulladéknak minősül. A fővárosban keletkezett hulladékok 1/3-ad részét égetéssel ártalmatlanítják a rákospalotai hulladékégető műben, mely jelenleg két új korszerű kazánnal (2003. októberében 65 %-os készültségű) működik, a többi deponálásra kerül Pusztazámoron (I. ütem) és Dunakeszin. A két nagy hulladéklerakó kapacitása még kb. 5 millió m³. A Régióban felülről jövő kezdeményezésre újabb regionális hulladéklerakók építését kezdeményezték, azonban a megcélzott települések lakosai népszavazások keretében minden esetben elutasították a beruházást. A hulladék ügy megoldására a megelőzés, illetve a szelektív gyűjtés, újrahasznosítás, komposztálás adhat választ, azonban ehhez egy megfelelő betétdíjrendszer, valamint a feldolgozó háttérpar kiépítése, érdekelté tévése szükséges.

Fontos szempont, hogy a lakosság többség maximum 500 métert hajlandó megtenni azért, hogy hulladékát szelektív gyűjtőedényzetbe helyezze.

2003-ban Budapest területén 100 helyszínen van lehetőség a lakossági szelektíven gyűjtött hulladékok elhelyezésére, és várhatóan 2005-re a gyűjtőszigetek száma 500-ra bővül.

Rendezetlen lerakóra a régió hulladékainak kb. 2%-a kerül, de különösen a települések környezetében jelentős probléma az *illegális hulladék-elhelyezés*. Jónéhány kísérlet történt az illegális lerakók felmérésére, de teljeskörű feldolgozásuk szinte lehetetlen. A Hulladék Munkaszövetség „*Tájékoztató kampány az illegális hulladéklerakók felszámolásáért*” című országos pályázatára beérkezett adatok alapján 6 pest megyei település és 7 budapesti kerület esetében érkeztek be adatok 2003-ban. Az adatok 852 illegális lerakót elemeznek. Az illegálisan elhelyezett hulladékok felszámolására indított akciók esetében elengedhetetlen szempont a megtisztított terület biztosítása az újabb szennyezések ellen. A Pest megyei II. Környezetvédelmi programban (2004-2008) készült települési vélemény kutatás alapján elmondható, hogy a megye településének lakói az illegális hulladéklerakókat tekintik a legfőbb környezeti problémának.

A megyében keletkező hulladék több mint 70 települési lerakóban kerül deponálásra, a legtöbb telepet csak egy település használja. A működő lerakók jelentős része nem felel meg azoknak a műszaki követelményeknek, amelyek a biztonságos elhelyezés kérdését megnyugtatóan rendeznék, és anyagi források híján sok esetben a *lerakók megfelelő üzemeltetése* (pl. talajtakarás), és rekultivációja sem valósul meg az előírásoknak megfelelően. 2006. év elején adják át az 50 települést érintő Duna-Tisza közti nagytérségi hulladékgazdálkodási rendszert Cegléd központtal. A 360 ezer lakost kiszolgáló hulladékgazdálkodási rendszer teljes költsége az előzetes kalkulációk alapján 23,7 millió euró lesz, amelynek 50 %-át az EU ISPA előcsatlakozási alap adja¹².

A megyében Galgamácsán található az ország legnagyobb veszélyeshulladék elhelyező telepe, valamint Püspökszilágyon az egyetlen kis és közepes aktivitású nukleáris-hulladék tárolója.

Budapesten a nagytérségi Metallochemia-gyártelep területén 2008. május 31-ig megvalósul a kármentesítés. A Metallochemia 20 hektáros területén 410 ezer köbméternyi nehézfém tartalmú salakot, szennyezett földet kell kitermelni és ártalmatlanítani. A veszélyes hulladékot az M6-os autópálya gyártelepen áthaladó szakaszának alapjába ágyazzák be.

Évtizedes súlyos probléma a XVIII. kerületi (Pestszentlőrinc és Pestszentimre határán) pakura tavak ügye. A szénhidrogének lepárlásából visszamaradt termék tárolására 1952-ben létrehozott pakura tavak (hét nagy tó) kb. 25-30 ezer köbméter, környezetre ártalmas anyagot tartalmaznak. A tavak nemcsak szagukkal és talaj és vízszennyező mivoltukkal ártanak, de az évtizedek során rengeteg madár, emlős és rovar közvetlen pusztulását okozták. Felmérésük és ártalmatlanításuk folyamatban van.

Zaj és rezgés

A légszennyezéshez hasonlóan, a *zaj és rezgés* terhelések is elsősorban közlekedési eredetűek. Az autópályák, azok bevezető szakaszaihoz, főforgalmi utakhoz, főútvonalakhoz közel lakók a határértékeket 7-10 dB-el meghaladó zajterhelésnek vannak kitéve, amely jelentős terhelést jelent. Országosan a lakosság 42%-a él a határértéket meghaladó terheltségű területen, amelynek jelentős része fővárosi lakos.

¹² Világ gazdaság, 2004. szeptember 22., szerda, 6. oldal

A zajszint-túllépés mértéke a belváros főútjai, az autópályák bevezető szakaszai mentén jelentős. Rossz a helyzet a budai hegyvidéki (Hegyalja út, Jagelló út, Hűvösvölgyi út) utak környezetében ill. a kertvárosokban (Pestlőrinc, Kispest), valamint a felüljárók környezetében. (pl. BAH csomópont, Ferihegyi gyorsforgalmi út felüljárói, Árpád híd budai hídfő, Nyugati tér, Róbert Károly krt., Bethesda utca, Rottenbiller utca)

Magas a zajkibocsátás az elővárosi vasútvonalak, és a fővároson átmenő vasútvonalak mellett, utóbbinál különösen éjszaka.

Többek között a „fapados” légitársaságok szerepének felerősödésével a Budapest Ferihegyi Reptér légiforgalma az utóbbi időben jelentősen megnövekedett. Ferihegyen jelenleg naponta 300-350 le- és felszállás történik. Ennek a zaj- és rezgéshatás szempontjából már-már elviselhetetlen következményei érvényesülnek főleg Zugló, Kőbánya, XVII. kerület, Vecsés és Üllő területén. Naponta 5-6 lakossági panasz érkezik az érintett kerületek polgármesteri hivatalai, illetve a Budapest Airport Rt felé. A Budapest Airport Rt 2005 elejétől zajvédelmi díjat vezet be a repülőgépek után, a legnagyobb zajterhelést okozó repülőgépek után éjszaka lesz a legmagasabb a díj, a legcsendesebbek pedig kedvezményt kapnak a zajvédelmi díjból. A zajvédelmi díj bevezetésével ösztönözni akarják a légitársaságokat a csendesebb repülőgépek használatára.

A zajvédelmi díjból származó bevételt (kb. 100 millió Ft/év)- az erre vonatkozó kormányrendelet szerint - a repülőteret üzemeltető Budapest Airport Rt.-nek zajvédelemre kell fordítani, ebből a repülőtér környékén a lakosság számára a passzív zajvédelem megvalósítását valamint a repülőtéren zajterelő falak és dombok építését tervezik.

A megyében a zajterhelés magasabb szintje elsősorban az agglomerációhoz tartozó települések lakosságát terheli, főleg a forgalmasabb főútvonalak, vasúti pályák mentén. A megye II. Környezetvédelmi Programjában szereplő lakossági felmérés alapján ipari zajterhelésnek kitett lakosok Márianosztrán, Vácott, Pencen, Veresegyházon, Dunakeszin, Zsámbékon és Százhalombattán élnek

Védett területek, települési zöldfelületek

A Régióban a Nemzeti Parkok (2) és a Tájvédelmi Körzetek (11) összes területe 75.000 hektár. A 81 helyi jelentőségű védett terület nagysága megközelíti a 12.000 hektárt. A főváros területének közel 10%-a áll védettség alatt. Ebből országos védettségű területek a Pilisi Tájvédelmi Körzet fővárosi területe, a Sas-hegy, a Pálvölgyi- és a Szemlőhegyi barlang felszíni területe, a Gellérthegy, a Háros-sziget, a Fűvészkert és a Jókai kert, valamint az összes barlang (11) és valamennyi gyógyforrás. Ezek a területeken a hatósági felügyeletet a Duna-Ipoly Nemzeti Park Igazgatósága gyakorolja.

Fővárosi szintű védettséget élvez Budapesten 5836 ha-nyi terület. Ezek a területeken a természetvédelmi szakhatósági jogokat a Fővárosi Önkormányzat gyakorolja.

Adatok hiányában ugyan nehéz alátámasztani, de a tapasztalat azt mutatja, hogy a Régióra, de különösen a megye területére a zöldmezős beruházások túlsúlya jellemző. Ez a lakóparkosítással együtt nagymérvű természetes zöld felület megszűnését eredményezi.

Az elszigetelt természeti területek ökológiai hálózatba kapcsolása és fenntartása az Európai uniós csatlakozásunkkal kapott hangsúlyos szerepet. A Natura 2000 az EU ökológiai hálózata. A Natura 2000-be tartozó, az ország 20,6 százalékát lefedő területek a madárvédelmi (79/409/EEC) és az élőhelyvédelmi (92/43/EEC) irányelvek alapján kerültek meghatározásra. A Natura 2000 területek földtulajdonosai, földhasználói kompenzációs támogatást kapnak azért, hogy a területükön lévő természeti értékeket fenntartsák eredeti állapotukban. Minden egyes területre részletes kezelési tervet kell kidolgozni, amelyben helyrajzi szám szerint

határozzák meg az engedélyezett tevékenységek körét. A Natura 2000 területek a megye területének 20%-át jelentik és nagyjából lefedik a jelenleg is védelem alatt álló területeket.

2007-től a jelenlegi ismeretek szerint mintegy 4,4 milliárd euró szerepel majd a hat évre szóló európai uniós költségvetésben a Natura 2000 programra a 25 tagország számára.

A településeken belül, a szakszerűen kialakított *zöldfelületi rendszerek* az „élhető település” szerves részét alkotják, melyek fogyása (beépítése) és minőségi romlása az ország városaiban általánosan jellemző folyamat, amelynek legfőbb okai az önkormányzatok rövid távú, „túlélési”, gyors forráshozjutási stratégiáiban és a fenntartáshoz, fejlesztéshez szükséges anyagi források hiányában keresendők. Az agglomeráció településeire, illetve a kerületek kertvárosias részeire jellemző a „költözzön a zöldbe” szlogennel történő ingatlanvásárlásra ösztönzés, amely tudatosan nem foglalkozik azzal a ténnyel, hogy a vágyott „zöld” környezet csak addig marad zöld, amíg be nem népesül.

A Budapesti Agglomeráció Területrendezési Terve (2000) zászlajára tűzte a Budapest és agglomerációja zöldfelületi rendszerének megtartását, fejlesztését, zöldgyűrű kialakítását. A terv készítése óta eltelt időben a célterületként kezelt zöldfelület nagymértékben megszűnt, beépült, már csak foltokban van jelen, szigetszerűvé vált. Az állapotromlás megakadályozására, illetve valamelyes javítására a Budapest Városfejlesztési Konceptiójában is megfogalmazott „zöldövezeti megállapodás” kidolgozása és elfogadása szükséges.

Környezeti nevelés

A megfelelő környezeti tudatosság és felelősség kialakítása igen hosszú folyamat. A régióban a zöld szervezetek száma (800 bejegyzett) országos viszonylatban is kiemelkedően magas, amely egyrészt jelzi a problémák súlyát, másrészt pedig a lakossági aktivitás mértékét.

A környezeti nevelés az állam, az önkormányzatok és minden pedagógus törvényben rögzített feladata (1995. évi LIII. tv.).

A közoktatási törvény előírja, hogy minden iskolának ki kell dolgoznia egészséges életmódra nevelési és környezeti nevelési programját.

Definíciók:

„A **környezeti nevelés** olyan értékek felismerésének és olyan fogalmak meghatározásának folyamata, amelyek segítenek az ember és kultúrája, valamint az őt körülvevő biofizikai környezet sokrétű kapcsolatának megértéséhez és értékeléséhez szükséges készségek és hozzáállás kifejlesztésében. A környezeti nevelés hatást gyakorol a környezet minőségét érintő döntéshozatalra, személyiségformálásra és egy széles értelemben vett viselkedésmód kialakítására.” (Természetvédelmi Világszövetség /IUCN/ 1970.)

„Az **erdei iskola** sajátos, a környezet adottságaira építő nevelés- és tanulás-szervezési egység. A szorgalmi időben megvalósuló, egybefüggően többnapos, a szervező oktatási intézmény székhelyétől különböző helyszínű tanulás-szervezési mód, amelynek során a tanulás a tanulók aktív, cselekvő, kölcsönösségen alapuló együttműködésére épül. A tanítás tartalmilag és tantervileg egyaránt szorosan és szervesen kapcsolódik a választott helyszín természeti, ember által létesített és szociokulturális környezetéhez. Kiemelkedő nevelési feladata a környezettel harmonikus, egészséges életvezetési képességek fejlesztése, és a közösségi tevékenységekhez kötődő szocializáció.” (Erdei Iskola szakmai találkozó 2001.)

A Környezeti Nevelési és Kommunikációs Programiroda (KönKOMP) erdei iskolákat nyilvántartó adatbázisa szerint a Régióban 27 erdei iskola működik. Az erdei iskola program kitűzött célja, hogy 2008-ig minden iskolás korú gyerek legalább egyszer részt vegyen egy több napos, bentlakásos környezeti tudatot építő foglalkozáson.

A középfokú oktatás terén hét olyan iskola található a Régióban, amely részt vesz a Nemzetközi Környezeti Nevelési Programban. Ebből 2 pest megyében (Szentendre, Érd) 5 pedig a Fővárosban található.

A Régió felsőoktatási intézményeiben több helyen is történik környezetvédelmi szemléletű oktatás, ezek közül kiemelkedik a Gödöllői Agrártudományi Egyetem, azon belül is a Környezet és Tájgazdálkodási Intézet.

Környezetvédelmi ipar

Magyarország környezetvédelmi ipara húzóágazattá válhat az elkövetkezendő 10 évben. Az Európai Unió tagságunkból adódó követelményeket teljesítendő 2-3 ezermilliárd forintnyi¹³ zöld beruházásnak kell megvalósulnia 2010-ig, főleg a hulladékgazdálkodás és a szennyvíztisztítás területén.

2003-ban 150-160 milliárd forintot tett ki a környezetvédelmi ipar nagyságrendje, ez 2004-ben megközelítőleg 10 %-kal emelkedett¹⁴.

13 Persányi Miklós Környezetvédelmi és Vízügyi Miniszter beszédéből az ÖKOTECH kiállítás megnyitóján 2004. október 26.

14 Környezetvédelmi Szolgáltatók és Gyártók Szövetsége (KSZGYSZ)

Tájkarakter

A Közép-magyarországi régió az országban abszolút centrális helyet foglal el. A Kárpát-medence központjában, különböző jellegű tájak határán, a középhegységi vonulatok, az Alföld, valamint a Duna metszéspontjában fekszik. Ezek a természeti tényezők határozták meg alapvetően a közlekedési útvonalak fő kiépülési irányait, amely a történelmi fejlődése során rögzítette a térség centralitását.

A Régió alapvetően három jellegzetes táj részeit és találkozásuk metszéspont-térségét tartalmazza. A főváros közepétől NY-K-i irányba húzott tengelytől délre egészen a D-NY-i irányú sugárig az Alföld sík területe helyezkedik el, onnan a NY-i sugárig kis területtel beékelődve a Vértes aljának dombvidéke, ettől az ÉNY-i sugárig a Budai hegység, ettől az É-i sugárig terjedően a Visegrádi hegység és a Börzsöny található, ettől a K-i irányú sugárig pedig Cserhát-alja, Gödöllői-dombvidék. A főváros és térsége a háromféle tájegység metszéspont-térségében helyezkedik el, a Dunán való átkelés szempontjából legalkalmasabb partszakasz mentén, ezzel elfoglalva a táji szempontból (is) legnagyobb potenciállal bíró térséget (függelék 1., 2. térkép).

A régió városiasodó kistérségei jellegzetesen a főváros közepétől NY-K-i irányba húzott tengely mentén, a dombvidéki tájegységek területén helyezkednek, és terjeszkednek dinamikusan. A fővárosi agglomeráció részét képező Budai, Pilisi hegyvidékek területein ugyan intenzív a települések lakóterületeinek relatív növekedése, de ennek mindezülig korlátokat tudott szabni a természetvédelmi oltalom alatt álló erdős területek védelme és a dombvidékinél erősebb topográfia.

Az alföldi síkvidék – hagyományosan ritka településhálózata és mezőgazdasági jellege folytán viszonylag nagy lakosságú települései dacára – tartja vidéki jellegét.

A régió Dunától É-ra fekvő Ipoly-menti kistérsége – attraktív táji adottságai dacára – gyenge kapcsolatai miatt a Régió legvidékibb jellegű kistérsége alkotja.

A Közép-magyarországi régió egészét kettészeli a – régió kialakult térszerkezetét alapvetően meghatározó – Duna. A folyó térstrukturáló hatása máig meghatározó: vízi szállítási és közlekedési útvonal, partjai üdülő és rekreációs, valamint lakóterületek. A két partját összekötő hidak és kompátkelők közlekedési valamint logisztikai és egyben fejlesztési csomópontok színterei.

Térszerkezet

A Közép-Magyarországi Régió településszerkezeti szempontból három eltérő jellegű részre tagolható. Ezek a főváros, az állandóan változó kiterjedésű fővárosi agglomeráció és a Pest megye fővárosi agglomeráción kívül eső területe. A régió határain belül található három területi egység nem tekinthető egymástól függetlenül létező térszerkezeti elemnek, hiszen települési és térségi szinten is -a közlekedési hálózaton keresztül - egymással szoros kapcsolatot tartanak fenn intézményi, infrastrukturális és egyéb ellátási funkciók terén.

Az egyes térszerkezeti elemek egymáshoz való térbeli viszonya az utóbbi évtizedben elkezdett átalakulni. A tér és funkcionális kapcsolatok átalakulása követő jellegű, így még mindig erősen kirajzolódik a főváros domináns szerepe.

A régió alapvető belső jellegzetessége – az országos helyzethez hasonlóan – az egyközpontúság. A központ szerepét Budapest tölti be. Budapestnek mind az országban, mind a régióban gyengék az ellenpólusai. Az erőteljes egyközpontúság egyaránt megnyilvánul a *népességkoncentráció*, a *gazdaság*, az *infrastruktúra*, valamint a különböző feladatú *intézményrendszerek* terén. Ennek hatására alakult ki a főváros körül egy kiterjedt agglomerációs gyűrű, amelynek településszáma folyamatosan bővül.

A városok, illetve a nagyobb népességű települések a fővárost megközelítő utak mentén találhatóak, a fő közlekedési útvonalak közti területeken pedig falvas térségek jellemzőek. A fővárosból kiinduló sugárirányú útvonalak mentén fekvő nagyobb települések (pl. Vác, Gödöllő, Szentendre, Cegléd) térszervező hatása funkcióik hiányossága miatt csak közvetlen környezetükre terjed ki, egymás közti kapcsolataik erősítését pedig a haránt irányú, összekötő közlekedési kapcsolatok hiánya gátolja.

A Közép-Magyarországi Régió településhálózatának térszervező ereje - főként a fővárosnak köszönhetően - átnyúlik a régió határain. A régiós településrendszer központjainak együttműködési és vonzásterületei Régió határain túli területeket is lefednek, egy olyan többnyire nagyvárosi funkciókkal vagy speciális szerepkörrel rendelkező városokat magában foglaló gyűrűt érintve, melynek elemei Esztergom, Tatabánya, Székesfehérvár, Dunaújváros, Kecskemét és Szolnok. Budapest és ezzel együtt a Régió közlekedés földrajzi helyzetén és központi funkcióin keresztül részben a Régió határain kívül eső városi gyűrű elemein, pl. Esztergomon keresztül kihat az ország határon túli térszerkezeti átalakulási folyamatokra, valamint a transz-európai úthálózat kialakítására.

Településrendszer

A régióknak mind a térszerkezet mind a településrendszer szempontjából meghatározó eleme Budapest. A főváros mellett nincs más jelentősebb központként funkcionáló város a régióban. A régió városhálózatát a kisvárosok alkotják, amelyek közül egyre több képes szűkebb térségét központként szervezni. Vác és Gödöllő központi szerepe és hatása az agglomeráción kívülre is kiterjed. A városok többsége, annak ellenére, hogy szűkebb környezetük központjaként funkcionálnak, funkcióikat tekintve hiányosak. A régió városaiban a népesség 84,5%-a él. A régió jellegzetessége az aprófalvas térségek kis száma. A népességnek csak mintegy 0,1%-a él 500 főnél kisebb lélekszámú településen.

Az elmúlt 10 esztendő során a régió települési vázrendszere szinte érintetlen maradt, viszont az azt kitöltő elemek a gazdasági szereplők és a lakosság a korábbi területi struktúrájukhoz képest igen nagy mértékben átrendeződtek. A településrendszer régi térszerkezeti kapcsolatait fenntartva viszonylag lassan reagált az említett folyamatokban felmerülő újabb igényekre.

A lakosság folyamatos súlyponti áthelyeződése a főváros felől az agglomeráció és az azon túli területek felé, a közel 10 000 és az azt meghaladó lakost számláló települések számának növekedése, a városi jogállású települések növekvő száma az egész régió fokozódó városiasodását jelzik.

A gazdasági-társadalmi átalakulás által felgyorsított szuburbanizációs folyamat egy többirányú szegregációt indított el a főváros és az agglomeráció területén. Egyrészt azt utóbbi években erősödni látszik a főváros belső területeit érintő szegregáció, másrészt mivel az agglomeráció területére való kiköltözés elsősorban a jobban kereső, vagyonosabb társadalmi csoportokra jellemző, az eddigiekben a városon belüli társadalmi elkülönülés most a város és a szuburbán területek között is jelentkezik. A jóléti szuburbanizáció mellett megjelent a lecsúszó társadalmi csoportok városból történő kiáramlása is. Az agglomeráció, illetve a növekvő telekárak miatt az azon kívül eső terület északi és észak-nyugati területe egyértelműen a jóléti kitelepülést tapasztalja meg, a déli dél-keleti részeken, valamint a régió agglomeráción kívül eső településein a szociális migráció negatív hatása egyre erősebben érezhető. Ez a jelenség tovább erősíti az eredendően meglévő fejlettségbeli különbségeket a régió egyes térségein és településein belül.

Az agglomeráción kívül eső települések szórtaabb eloszlása egyértelműbb települési vonzaskörzetek lehatárolását teszi lehetővé. A központok száma alacsony, ugyanakkor a városi funkciójú települések komplexebbek, önállóbban látják el városi funkcióikat.

A budapesti agglomerációban jóval nagyobb a városi funkciójú települések sűrűsödése, mint azon kívül. A települések városi funkciójának komplexitása kisebb, mint a nem agglomerációs településeké, elsősorban a főváros által nyújtott funkciók ellensúlyozhatatlan vonzereje másrészt az együttműködések és funkciómegosztás miatt.. Nagyvárosi jellegű intézménnyel Vác, Gödöllő és Szentendre rendelkezik, de a többi város is jórészt rendelkezik azzal az intézményi és magasabb szintű szolgáltatási háttérrel, amely a piaci viszonyok között egy települést központi helyé tesz.

A városi jogállású, de teljes körű városi funkciókkal nem rendelkező települések mellett sok olyan 10 000 fő körüli népességet számláló nagyközséget találunk, amelyek lakossági ellátási funkcióikat igyekeznek saját erejükre alapozva létrehozni. A funkciók kibővítésére azért van szükség, mivel az újonnan betelepülő agglomerációs népesség a lakáson kívül majdnem minden igényét (beleértve a gyerekek iskoláztatását) a fővárosban elégíti ki.

A régió városainak száma 37. 2004-ben négy nagyközség: Dunavarsány, Fót, Örkény és Szigethalom kapott városi rangot.

Régió városhálózatát és az abban bekövetkezett változásokat az alábbi térkép szemlélteti:



Az épített környezet, épületállomány, műemlékek

A Közép-magyarországi régióban – de országos viszonylatban is – az épített környezet vonatkozásában nagyságrendileg kiemelkedik Budapest (középület-állománya, lakóépület-állománya – ezen belül sajátos csoport a lakótelepek –, valamint úthálózata, hídjai stb.).

A védelem alatt álló műemléképületek száma Budapesten 2030, míg a régió többi területén 760 (kiemelkedik Szentendre és Vác). A műemléképületek jelentős hányada komoly turisztikai vonzerőt jelent.

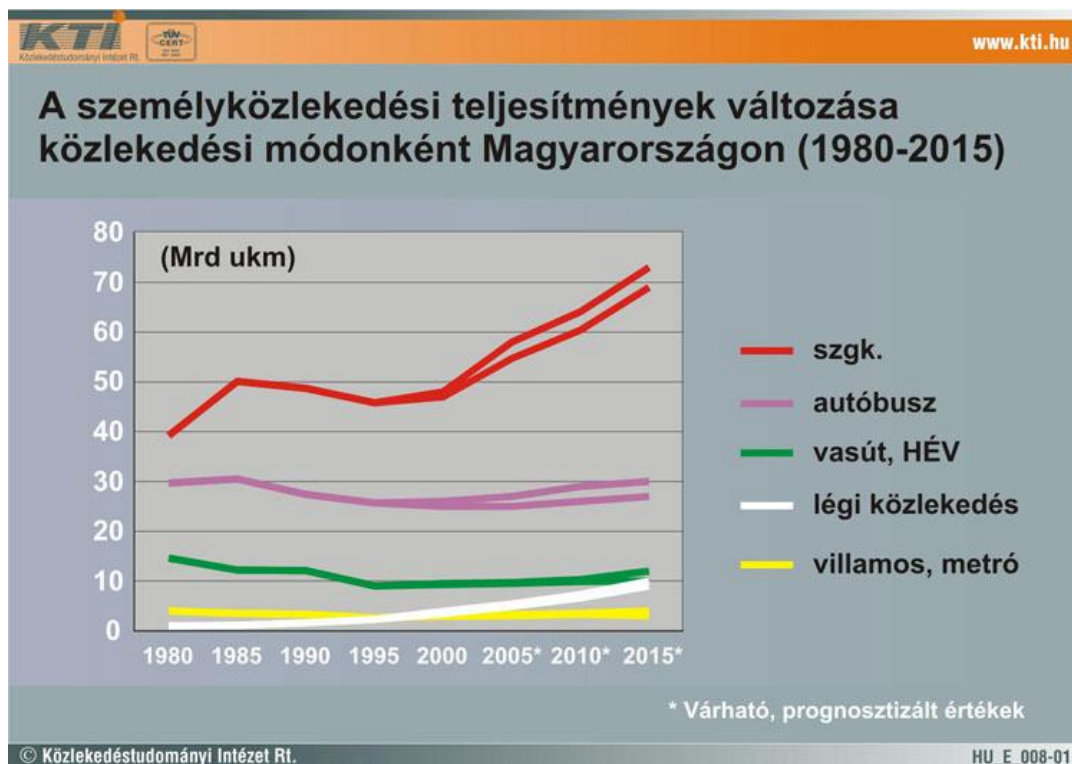
A régió településein általános tendencia a településközpontok nem megfelelő fizikai és funkcionális állapota. Mind az épületállomány, mind a funkcióhiányosság, és az ellátási követelmények növekedése együttesen igénylik a megújítást. A régióban e célra a 2001-ben 18 önkormányzat kapott támogatást, összesen 503 943 000 Ft értékben, 2002. évben pedig 16, összesen 537 921 000 Ft értékben (függelék 6. táblázat).

KÖZLEKEDÉS

Az élehető régió kialakításának fontos feltétele a közlekedés fejlesztése, annál is inkább, mert jelenleg ellentmondás van a mind nagyobb mobilitási igény és annak kielégítése közt, a társadalom pedig egyre kevésbé tűri el közúti közlekedés hiányosságaiból eredő problémákat és az egyes szolgáltatások gyenge minőségét.

A közlekedés helyzete általánosságban is ellentmondásos, hiszen szerepe szerint a fejlődési tendenciákat hivatott erősíteni, és régiók, országrészek tartós összekötését biztosítani, ugyanakkor a túlzott gépjárműforgalom jelentős terhelést ró a mikrotársadalmak környezetére, és hozzájárul a városokon belüli szegregációhoz.

A következő ábra azt mutatja be, hogy a személyközlekedési teljesítmények közlekedési módonként hogyan alakultak az elmúlt időszakban, és milyen változások várhatóak a jövőre nézve. Így áttekinthetően felmérhetőek azok a változások, melyek általánosságban jellemzik az ábrán szereplő alágazatokat. Ezek a tendenciák többnyire megegyeznek az Európai Unióban egy-két évtizeddel korábban beindult folyamatokkal, ahol jelenleg a közúti és légi közlekedés bővülése tovább tart, a vízi közlekedés, mind az áru, mind a személyszállítás tekintetében lemaradóban van, a vasút pedig – az igen jelentős gyorsvasút hálózat fejlesztések hatására – a személyszállítás terén ismét növekedési pályára állt (az áruszállítás tekintetében viszont lemaradóban van).



Közösségi közlekedés

A közforgalmú közlekedés és az egyéni gépjármű-közlekedés átlagos aránya Budapesten a budapesti lakosok napi utazásainál 60-40%, az összes utazásnál pedig 55-45%. Budapest határát átlépő utazásoknál ez az arány 39-61% (a fővárosba érkezők száma naponta: 632 ezer fő), városkörnyéki (Budapestet nem érintő) utazásoknál pedig 32-68%. A közforgalmú közlekedés részaránya az utóbbi két évtizedben folyamatosan csökkent (ez a tendencia minden valószínűség szerint folytatódni fog a következő években), azonban ez a 60% körüli arány főváros közlekedésén belül még mindig igen kedvezőnek tekinthető nemzetközi viszonylatban (pl.: Bécs: 44%, Brüsszel: 30%). Ezekből az adatokból jól kirajzolódik, hogy a közösségi közlekedés mely jellegű utazásoknál jelent a legkevésbé alternatívát az egyéni közlekedéssel szemben.

Budapest és környéke közötti közforgalmú közlekedési utazások 28%-t a BKV (56% autóbuszal, 44% HÉV igénybevételével), 37%-t a MÁV (74 000 utas/nap/irány, ennek 70%-a elővárosi forgalom) és 35%-t a Volán járatai bonyolítják le. (Ez azt jelenti, hogy a BKV jelentős térvésztést szenvedett el, mivel korábban a közforgalom 50%-t bonyolította.)

A főváros közösségi közlekedése

A közforgalmú utazások megoszlása Budapesten a következőképp alakul: metró: 23%, busz: 48%, villamos: 24%, elővárosi vasút: 5%. Figyelemre méltó, hogy a kötött pályán haladó közlekedési eszközök részesedése összesen alig több mint 50%, ezek előnyei ellenére (Bécs: 87%). Remélhetőleg az elővárosi vasútszisztéma fejlesztésével és a fővárosi fejlesztésekkel ez az arány javulni fog. A fenti megoszlások az egyes közlekedési eszközök teljes hálózathoz képesti pályahosszával állnak összefüggésben: metró: 3%, autóbusz: 68%, villamos: 14%, HÉV: 9%. A közforgalmú közlekedés gerincét a metró-vonalak alkotják, ugyanakkor a metró hatásterülete a város területének alig 50%-t fedi le. Ez az arány a 4-es metró megépítésével fog csak javulni.

Budapesten az autóbuszok hálózathosszán kívül, ami kismértékben nőtt 2000 óta (és a metróén, ami nem változott), a többi közlekedési eszköz tekintetében folyamatos hálózat-illetve pályahossz csökkenés tapasztalható (4.1. táblázat: Budapest autóbusz-hálózata; 4.2. táblázat: Budapest villamos és trolibusz-hálózatának jellemzői; 4.3. táblázat: Budapest metró-, földalatti- és HÉV-hálózata).

A főváros népességfogyása és az egyre növekvő gépkocsi-használat következtében tovább folytatódott az utasszám-csökkenés. A különböző járművek utasforgalma a tendenciák szerint szinte változatlan (4.1. táblázat: Budapest autóbusz-hálózata; 4.2. táblázat: Budapest villamos és trolibusz-hálózatának jellemzői; 4.3. táblázat: Budapest metró-, földalatti- és HÉV-hálózata), ugyanakkor ez betudható a kínálat stagnálásának is (a gyors közösségi közlekedés vonalai nem bővültek a szükséges mértékben).

2003-ban a főváros közösségi közlekedésének összteljesítménye kismértékű, 0,4 %-os növekedése volt megfigyelhető. A teljesítmény az utasforgalmilag leginkább indokolt időszakokban és helyeken bővült. A szolgáltatási minőség-javítás magában foglalta a hálózat fejlesztését, a mozgáskorlátozottak előnyben részesítését és az üzemeltetési rendszer fejlődését. 2003-tól kettő helyett négy speciális – taxi rendszerben üzemelő – mozgáskorlátozottakat szállító autóbusz van forgalomban.

Általánosságban elmondható, hogy a budapesti közösségi közlekedés minősége folyamatosan romlik (4.1. táblázat: Budapest autóbusz-hálózata; 4.2. táblázat: Budapest villamos és trolibusz-hálózatának jellemzői; 4.3. táblázat: Budapest metró-, földalatti- és HÉV-hálózata). A jelenlegi finanszírozási rendszer fennmaradása esetén ez a tendencia nem fog megváltozni. A férőhely-kihasználtság még az autóbuszok tekintetében is átlagosan 40% alatti, viszont a legforgalmasabb időszakokban a 100%-ot is meghaladja (ez utóbbi nem csak az autóbuszok esetében releváns). A közösségi közlekedés főbb problémái az alacsony utazási sebesség, a

kedvezőtlen átszállási lehetőségek (nem csak közösségi közlekedésen belül, de más eszközökkel is), a megbízhatatlan szolgáltatás és a kényelmetlen utazási körülmények.

A régió egyik legnagyobb hiányossága, hogy az egyéni és a közösségi közlekedés között hiányoznak a színvonalas átadó csomópontok.

A több éve húzódó BKSZ megvalósítása a megfelelő politikai és pénzügyi döntések hiányában továbbra is várat magára, egyes elemeinek bevezetése 2006-ig megtörténhet. A rendszer legnagyobb előnye nem a közös tarifa lenne, hanem az a lehetőség, hogy minden irányból az a közösségi közlekedési ág közlekedjen a főváros felé, amelyik a helyi igényeknek, körülményeknek a legjobban megfelel. Ennek a megvalósulása minden valószínűség szerint vonzóbbá tenné a közösségi közlekedést az érintett 3,3 millió fős lakosság szemében.

Távolsági autóbusz-közlekedés

A távolsági autóbusz-közlekedés tekintetében a szállított utasok száma az 1990-es évektől kezdve folyamatosan csökken (4.4 táblázat: A távolsági autóbusz-közlekedés jellemzői), és ez várhatóan tovább fog folytatódni.

A Volán társaságok járatai 24 vonalon lépnek be a fővárosba. A legnagyobb utasforgalmú irányok az M1-M7 és a Bécsi út, ezek utasforgalma meghaladja a 8000 utas/nap/irány nagyságrendet.

A régió városainak (31) csupán 10%-ban van helyi autóbusz-közlekedése, mindössze néhány viszonylattal.

Vasúti közlekedés

Általánosságban elmondható, hogy napjainkban a vasúti közlekedés térvesztése tovább tart, de üteme mérséklődött, 2000-2002 között már stagnálás figyelhető meg. A fejlesztések eredményeképp a Közép-magyarországi régióban ez a tendencia meg is fordulhat a jövőben. Fő probléma (ami regionális szinten van jelen), a nem megfelelő pályaalapot, a vasúti létesítmények leromlott műszaki állapota, az alacsony kihasználtság és járatsűrűség, valamint az elavult járműpark.

A Közép-magyarországi régióban a vasutak vonalsűrűsége 93,5 km/km² az országos átlag (83,5 km/km²) feletti, azonban ez a főváros hálózatsűrűsége miatt van így, Pest megye ellátottsága az országos átlag alatt van. A kétvágányú pályák és a villamosított arányáról, valamint egyéb jellemzőkről lásd a 4.5. táblázatot: Összehasonlító táblázat a Közép-magyarországi régió vasúti hálózat kiépítettségének minőségi mutatóiról. A kiépítettség viszonylag jó színvonala azonban nem jelenti azt, hogy a vasútvonalak többsége megfelel a forgalmi terheléshez viszonyított műszaki állapotnak.

Budapest elővárosi közlekedésében a vasút egyelőre szerepe korlátozott, mivel nem fokozható jelenleg a csúcsidőben a járatok száma (4.4. ábra: A budapesti elővárosi vasúthálózat). A körvasút a fővároson belüli fejpályaudvarokat összekötő kétvágányú, villamosított vasútvonal, Angyalföld-elágazás és Rákos-elágazás közt mintegy 9 km hosszúságban. Ez a rendszer alkalmas lehetne a fővárosi közösségi közlekedési rendszerbe való integrálásra is.

A vasút előtérbe helyezéséhez, az európai tendenciáknak való megfeleléshez nélkülözhetetlen a korszerű, utas-barát rendszer kialakítása, ami azonban rendkívüli forrásokat igényel, megvalósítása lassan várható. A kombinált szállítás térnyerése miatt is ésszerű lenne a megfelelő vasúti infrastruktúra kialakítása.

Közúti közlekedés

A közlekedési ágazatok közül a közúti közlekedésben történt évről-évre a legtöbb változás, azonban mindez elenyésző a koncepciókban, programokban prognosztizált szükséges fejlesztések mértékéhez képest.

A régióban a főváros közelségéből adódóan sajátos problémát okoz a szuburbanizáció, illetve annak lényeges mobilitási igénynövelő hatása. A napi munkába járáshoz szükséges utazási hosszak egyre növekszenek, ezért a kis sebességű helyváltoztatási módok hátrányba kerültek. A szétszórtan épülő új bevásárlóközpontok, egyéb nagy vonzerővel rendelkező létesítmények is az autóhasználat kényszerét növelik, többlet-forgalmat generálnak, a közösségi közlekedés igénybevételének esélyét lényegesen csökkentik.

Az átlagos napi forgalom a régióban 5000 E/nap, ami jelentősen nagyobb az országosnál (3000 E/nap). A forgalomnövekedés tekintetében Pest megye értéke kiemelkedően magas. Budapesten a belső városrészek forgalma alig változott az elmúlt években, mert az úthálózat telített, így a forgalom nem növekedhet, csupán a torlódások állandósultak.

Pest megyében a közúthálózat 16,5%-a számít jó minőségűnek. Annak ellenére, hogy az úthálózat sűrűsége és minősége országos összehasonlításban kedvezőnek tekinthető (4. 6. táblázat: Összehasonlító táblázat a magyar régiók úthálózatáról; 4. 7. táblázat: Táblázat a magyar régiók úthálózatáról, változás 2000 és 2003 közt), a fővárosba irányuló célforgalom mellett a tranzitforgalom is fokozottan terheli a térséget, s így forgalom-levezetési, kapacitásbeli problémákkal kell szembenéznie a régióknak.

A régió egyes településeiről (Szobi kistérség északi és Ceglédi kistérség dél-keleti településiről) Budapestet több mint 2 óra alatt lehet csak elérni. A főváros központú gyorsforgalmi úthálózaton végrehajtott fejlesztések az elmúlt időszakban mind Budapest elérését javították. A kedvezőtlen elérhetőségből adódó problémák azoknál az agglomerálódó településeknél jelentkeznek leginkább, ahol a népesség-növekedést nem követte az intézményi ellátó infrastruktúra kiépülése, így a lakóhelyektől a munkahely és a szolgáltatások is távol esnek.

Budapesten a belterületi utak 80%-a burkolt út, ezen belül azonban egyes külső kerületekben a burkolt utak aránya 50-60% körül mozog (4. 8. táblázat: Az önkormányzat közutak és a parkoló kerületenként, 2000-2002). Pest megyében természetesen ez az arány még rosszabb, mintegy 40%. Ez, és a régióban szinte mindenütt jelentkező úthibák (kátyúk) sokasága egyre kritikusabb problémát okoz.

A Közép-magyarországi régióban a közlekedés biztonsága erősen veszélyeztetett, az országban előforduló közúti balesetek több mint 30%-a érinti a régió területét. A közúti balesetek száma Budapesten 2000 óta nő, Pest megyében a tendencia nem ilyen egyértelmű (4. 9. táblázat: Közúti közlekedési balesetek, Budapest; 4. 10. táblázat: Közúti közlekedési balesetek, Pest megye). A balesetek számának megoszlása szinte állandó: 10% vasúti, 90% közúti részarány. Érdekes, hogy a balesetben meghalt személyek száma 1000 lakosra vetítve Budapesten az egyik legalacsonyabb (0,6), Pest megyében 1,4. Ezzel ellentétben a sérült személyek száma ugyanerre a dimenzióra vetítve országos szinten a legnagyobb (21,8), Pest megyében pedig a harmadik legnagyobb (18,7). A közúti közlekedési balesetek legnagyobb része a közlekedésben résztvevők hibás magatartására vezethető vissza, de ez a pályák megfelelő műszaki kialakításával, korszerű forgalomtechnikai eszközökkel és szervezési, irányítási valamint tájékoztatási módszerekkel kedvező irányban befolyásolható.

A gépjárművek száma folyamatosan növekszik, és a Közép-magyarországi régióban az országos átlagot is jóval meghaladja az 1000 lakosra jutó személygépkocsi száma (4. 11. táblázat: Személygépkocsi száma / 1000 lakos). A személygépkocsi számának növekedése Budapesten 2,3%, Pest megyében 6% (az országos átlag 3%). Egyes agglomerációs településeken a fővárosét is meghaladó motorizációs szint jelent meg. Ugyanakkor az ezer lakosra jutó személygépkocsi száma a Nyugat-Európai adatokhoz képest igen alacsony.

A hálózati hiányosságok és az ebből eredő zsúfoltság miatt rosszak a városba érkezési feltételek (a legterheltebb útszakaszok az autópályák bevezető szakaszai – 4. 1. ábra: Pest

megye közúthálózatának 2002. évi kapacitáskihasználtsága; 4. 2. ábra: Pest megye közúthálózatának forgalomváltozása 2002/2001). A gépkocsik számának növekedésével feltehetően a közutak terheltsége is növekedni fog.

Érdekes változás az elmúlt időszakhoz képest, hogy a napi utazások belső lefolyása egyenletesebb és a csúcsidőszakhoz viszonyítva növekedtek a napközbeni terhelések. Jelentős változást mutatnak az utazási indokok is (üzleti és szabadidős utazás térnyerése).

A Duna-hidak kapacitása jelenleg nem elég a tranzit-forgalom és Budapest forgalmának átvezetésére. A fejlesztési elképzelések alapján belátható időn belül (2-4 év) átadásra kerülhet egy további híd a Dunán, az M0 északi átkelésénél. A főváros ezen kívül tervez még egy átvezetést Újpest és Aquincum között.

A Közép-magyarországi régió rendelkezik a leghosszabb gyorsforgalmi úthálózattal (4. 6. táblázat: Összehasonlító táblázat a magyar régiók úthálózatáról; 4. 7. táblázat: Táblázat a magyar régiók úthálózatáról, változás 2000 és 2003 közt). A gyorsforgalmi utak szerepe elsődlegesen a nagytérségi, regionális kapcsolatok kiszélesítése, a kiemelt központok elérhetőségének javítása. Ugyanakkor az összekötő utak kiépítése sem mindig szolgálja a kistérségi központok kedvezőbb elérését. Ehhez olyan fejlesztés szükséges, amely által az adott település és kistérségi központja közötti meglévő útvonal lerövidül.

Nem történt jelentős előrelépés a Budapestet elkerülő M0 körgyűrű további szakaszait illetően, a délkeleti szektor építése csak 2004 nyarán kezdődhetett meg, ugyanakkor két év alatt befejeződhet a 4-es útig tartó szakasz megépítése. Különösen súlyos gondokat okoz az autópályák mentén fekvő települések belső úthálózatának rendkívüli terhelése. Javulni látszik azonban a helyzet, mivel a bevezetett új autópálya használati rendszer sikeres, és 2004 márciusától az ország összes gyorsforgalmi útja egységes keretek között vehető igénybe. E rendelkezések hatására várhatóan jelentősen mérséklődik az érintett térségekben a településeken áthaladó forgalom. A kért útdíj még így is sokakat távol tart az autópályáktól (főként a nehézgépjárműveket), ezért teljes mértékben nem szűntek meg a települési tranzit problémák.

A közúti közlekedési hálózat kritikus pontjai a szintbeli közúti-vasúti keresztezések, mert csökkentik az útvonalak átbocsátó képességét, és akadályozzák a közforgalmú közlekedési járművek menetrendszerű közlekedését, valamint veszélyeztetik a közlekedés biztonságát is. Ezek elmondhatóak a kötőpályás közlekedési vonalak és a közutak szintbeli keresztezéseiről is.

Parkolás

A személygépkocsi ellátottság növekedését nem követte Budapesten a közúton kívüli parkoló felületek létesítése. A gépjárművek – különösen a legsűrűltabb belső területeken – nagyjából a közúton parkolnak, tovább szűkítve az egyébként is elégtelen pályafelületet. Az álló gépjárművek a közútfelületeket, a gyalogos felületeket és a zöldfelületeket egyaránt elfoglalják. A belvárosban a parkoló-garázs férőhely bővült, a felszíni férőhelykínálat csökkent. A közterületeken várakozni kívánók kb. 40-60%-a helyezhető el szabályosan.

A parkolási kínálat és kereslet közti feszültséget csak fokozza, hogy egyes külvárosi és városkörnyéki területnek gyenge a közforgalmi megközelíthetősége.

A Nagykörút - Budai körút által határolt zónában átlagosan 3-4 lakásra jut egy parkolóhely, ami még a lakossági igényeket sem elégíti ki. Ugyanakkor ezeknek a parkolóhelyeknek kell ellátniuk a kereskedelmi, a szolgáltató és hivatalos intézmények hivatás- és ügyfélforgalmát is (4. 8. táblázat: Az önkormányzat közutak és parkolók kerületenként).

Budapesten 28 P+R parkoló üzemel, ez hétköznap 4777 db parkolóhelyet jelent, ebből csak 527 korszerű, örzött. Számos parkoló nem teljesíti funkcióját, mert létesítése maradék-elv

alapján történt, és nem rendelkeznek megfelelő közösségi közlekedési kapcsolatokkal. Ráadásul a P+R parkolók egy része részben lakossági, részben szolgáltatásokhoz kapcsolódó igényeket is kielégít (pl.: egyes parkolók a körzetükbe települt kereskedelmi vagy szolgáltató intézmények hatására eredeti rendeltetésüket elvesztik). A Budapestről kiinduló utazások 1%-a, a környékről kiinduló utazások 1,5%-a használja a P+R rendszert. Mivel a P+R parkolók telepítési körzetei a város leginkább fejlődőképes területei, vonzzák a befektetőket, így gyorsan fogynak a parkoló-telepítés lehetséges területei.

Vízi közlekedés

A Duna a VII. számú Helsinki folyosónak minősül, áruforgalma jelentékeny lehetne, azonban a főváros feletti szakaszon a kis hajózási vízmélysége miatt csak a maximum 1500 tonnás hajók közlekedhetnek zavartalanul.

Az energiaárak emelkedésével a vízi személyközlekedés hatékonysága egyre csökken, fenntartása azonban idegenforgalmi jelentősége miatt feltétlenül indokolt. A folyami hajózás versenyképességét rontja továbbá az elavult hazai hajópark, a gazdaságtalanul üzemeltethető flotta és a korszerű kikötők hiánya. 2002-ben a 116 egységből álló személyhajó állomány 80%-a, az 550 egységből álló vontató-, toló- és áruszállító állomány 90%-a öregebb volt 20 évesnél.

A belföldi személyhajó közlekedés feljövő ágazata a konferencia- és rendezvényhajózás, illetve a városnéző hajózás, különösen a fővárosi Duna-szakaszon. A városon belüli közforgalmú közlekedési kapcsolatok biztosításában a hajózás szerepe csekély. A menetrend szerint közlekedő kishajók a jelenlegi járműparkkal és infrastruktúrával nem jelentenek versenyképes alternatívát a közösségi közlekedés ágaival szemben.

A vízi közlekedés térvesztésének ellenére, az utóbbi időben a szállított áruk tömege 3,4 M tonnáról 4,05 M tonnára emelkedett, ezen belül a belföldi áruszállításé 806 ezerről 1,46 M tonnára nőtt. Az áruforgalom alapján Budapest és Százhalombatta az ország egyik legnagyobb kikötőjének számít.

A nemzetközi igényeknek megfelelő kikötők száma jelentősen elmarad az Európai Unió átlagától, jelenleg Budapest-Csepel a kevés közül az egyik ilyen kikötőnk.

Légi közlekedés

A hazai légi közlekedés részesedése az áru- és személyszállításban nem változott alapvetően az elmúlt években. Az ország nemzetközi légi közlekedése Budapest-Ferihegy repülőtérre koncentrálódik (4. 12. táblázat: Budapest-Ferihegy repülőtér forgalma; 4. 13. táblázat: A légi szállítás jellemzői). A Magyarországról induló légi útvonalak átlagos hossza csökkent, viszont a célállomások köre bővült. A hazai légitársaság repülőgépeinek kihasználtsági foka 48 %-ról több mint 65 %-ra növekedett.

2003-ban felújítva megnyílt a régi Ferihegy 1 utasforgalmi épület is, mely az ún. diszkont légitársaságok fogadását szolgálja. Jelentős forgalomnövekedés ment végbe, 2004-ben a repülőtér utasforgalmának további – 5 millió utast meghaladó, 17,5%-os – emelkedése várható, amihez az alacsony költségű légitársaságok forgalmának emelkedése 5,9 százalékpontos növekedéssel járul hozzá. A kedvezményes árú légitársaságok nem a hagyományos légitársaságok utazóközönségéből csábítanak át utasokat, hanem főként a korábban nem repülőgéppel utazók teszik ki utasaik jelentős részét.

A városközpont és a repülőtér közötti vasúti-gyorsvasúti összeköttetés nem épült ki, közösségi közlekedési lehetőségként továbbra is autóbusszjárat üzemel, ez viszont nem jelent olyan nagy megbízhatóságot, mint egy kötött pályás közlekedési eszköz. A főváros és a MALÉV tárgyalásokat folytat a megfelelő megoldás megtalálása érdekében.

A főváros közvetlen közelében üzemelő Budaörsi repülőtéren menetrendszerű utasforgalmat lebonyolító légi közlekedés nincs, a várossal való összeköttetést megteremtő autóbusz-járatok az igényeknek megfelelnek. Ez a reptér jelenleg a kisgépes légi-szolgálatok bázisa. Területi elhelyezkedése jónak mondható, mert a megye intenzíven fejlődő térségében fekszik, tehát a kisgépes külföldi üzleti és szállítási kapcsolatok lebonyolításában jelentős szerepet tölthet be. (Ferihegy forgalmának emelkedésével kiszorulóban van onnan a kisgépes forgalom.)

Egyes – sport célú, vagy jelenleg nem üzemelő repterek jövőbeli funkciója a különböző változások miatt némely esetben átalakulóban van vagy bizonytalan. Dunakeszi és Gödöllő reptere az elképzelések szerint a sportrepülés és az ejtőernyőzés bázisai lehetnek. Kiskunlacháza reptérének sorsa is teljesen bizonytalan, az eredeti elképzelések szerinti felhasználására (Ferihegy 3) valószínűleg nem kerül sor. Egyéb célú hasznosításához befektetőkre lenne szükség. A Tököli repülőtér a kormány hivatalos légi-forgalmát bonyolítja. Körbeépített jellegénél fogva más célú hasznosítása nem ajánlható.

Kombinált szállítás

A **Ro-La** (gördülő országút, Rolande Landstrasse) keretében a közúti kamionok továbbítása történik speciális vasúti kocsikon, a gépjárművezetők a kísérő kocsiban utaznak. Ez teszi többek között lehetővé a közutat és a környezetet erősen igénybe vevő hazai közúti tranzit forgalom egy részének Magyarországon történő átemelését Ausztria, Németország és Olaszország irányába. A Ro-La forgalom az elmúlt tíz évben ötszörösére növekedett, a hazai közúti tranzitforgalom 8-9 %-át ezen a módon szállítják keresztül Magyarországon. Ugyanakkor azt is ki kell emelni, hogy az Európai Unióhoz való csatlakozásunkkal (szabadabb közúti forgalom) a Ro-La forgalom 10%-kal csökkent.

A **nem kísért kombinált forgalomban** konténerek, csereszekrények, félpótkocsik vasúti továbbítása történik. A 2002. évben továbbított tonnamennyiség 3,32 M. Folyamatos növekedés mutatkozik, ennek oka: új zárt vonatok beindítása és viszonylatok megnyitása, valamint az egységek nagyobb kihasználása. Ebben a rendszerben jelenleg hazánkban heti 65 kombinált vonat közlekedik mintegy 13 viszonylatban.

A kombinált szállítási módok közül a **Ro-Ro** (Roll on / Roll off) forgalom konténerek, kamionok dunai szállítását jelenti. 2002-re 13 200 egységre nőtt a szállított mennyiség. Jelenleg heti 2 hajó bonyolítja a forgalmat Németország (Passau) felé. A konténer forgalom is jelentősen megnövekedett: a Csepeli Szabadkikötőben 2003-ban elérte a 101 ezer TEU-t (konténeregységet), ezzel évek óta az ország legnagyobb forgalmú konténer terminálja (megelőzve Józsefvárost és a BILK-et).

Budapest Józsefváros konténer terminál Magyarország legjelentősebb közúti-vasúti intermodális pályaudvara, a körvasúton keresztül közvetlen kapcsolata van a Budapestről kiinduló 11 vonallal.

A kombinált árufuvarozási rendszer iránti növekvő kereslet következtében szűkös kapacitások alakultak ki az eszköz és az infrastruktúra oldalán egyaránt.

Logisztikai központok

A Közép-magyarországi régió 2000-2006-ra szóló stratégiai tervéhez képest a legnagyobb változást ebben a témában a Budapesti Intermodális Logisztikai Központ kialakítása hozta. Megvalósulásával az ország, illetve a közép-kelet-európai régió legnagyobb logisztikai intermodális fejlesztése valósult meg.

2003-ban átadásra kerültek az első raktár-, illetve irodaterületek, ezzel megkezdte működését a Budapesti Intermodális Logisztikai Központ. 2003. novemberében megnyitásra került a BILK Kombiterminál. A későbbi fejlesztések során magas-, hűtő-, veszélyesáru-raktár és az egyéb szolgáltatások kiszolgálására alkalmas számos más objektum (központi parkoló, kamionmosó, üzemanyag-töltő-állomás stb.) felépítését tervezik. A kiváló közúti és vasúti

kapcsolatok mellett megfelelő vízi és légi kapcsolatok is rendelkezésre állnak 15 km-en belül (Csepeli Szabadkikötő, Ferihegyi repülőtér), ugyanakkor a városközpontból is könnyen elérhető. A logisztikai központ az ügyfelek igényeinek figyelembevételével bővül, s ennek eredményeképpen nincsenek kihasználatlan raktárak, kapacitások.

Budapest körzetében 3 működő logisztikai központ található (a BILK-en kívül a MAHART Csepeli Szabadkikötő és a Harbour Park). Ezáltal a régió nagy része (kivéve a Ceglédi kistérséget) lefedettnek tekinthető a logisztikai központok szolgáltatásai által.

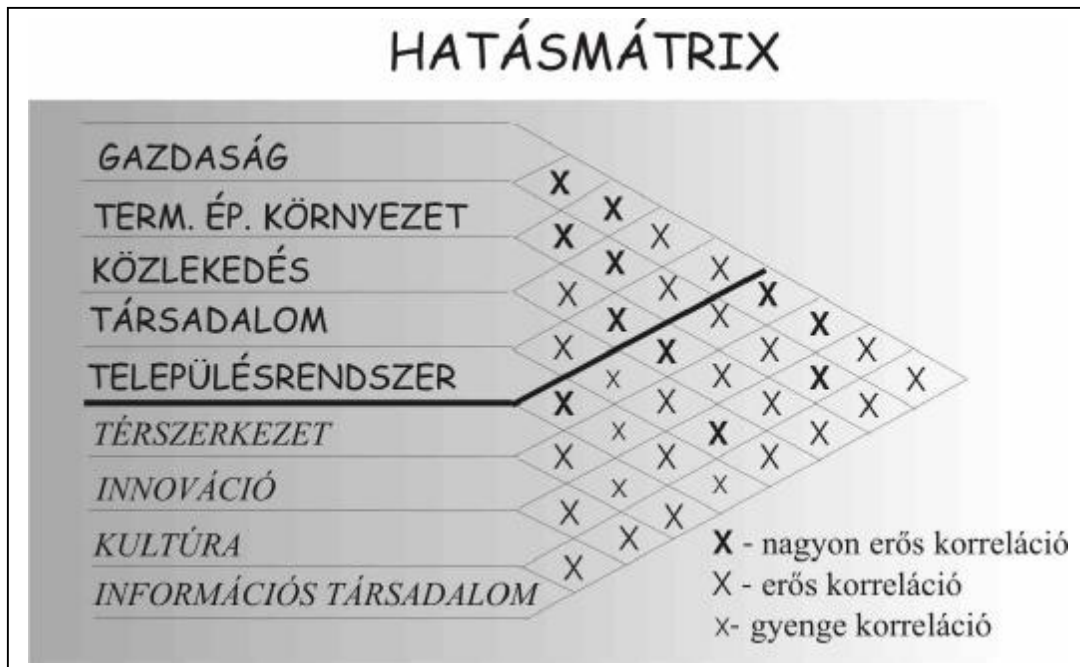
Kerékpáros közlekedés

A kerékpározás gazdaságos és környezetbarát közlekedési eszköz, megfelel a megnövekedett mozgásigénynek, a gépjárművekkel zsúfolt városias területek problémáját bizonyos mértékben oldja, és használata az egészséges közérzet kialakításához is hozzájárul.

A régióban különösen a kistelepüléseken, ahol a közforgalmú közlekedés nem elégíti ki az igényeket, jelentős szerephez jut a kerékpáros közlekedés. Budapesten a kerékpáros közlekedés részaránya 1%, Nagykőrösön, Vecsésen, Úllón, Pécelen és Maglódon ez az érték 40% körül mozog.

Sajnos jelenleg sem az országban, sem pedig régióinkban nincsenek olyan kerékpárforgalmi hálózatok (4. 3. ábra: A Közép-magyarországi régió jelenlegi kerékpárút hálózata; budapesti hálózathossz: 140 km), amelyek egyenrangúvá emelhetnék a kerékpárt a közlekedési eszközök sorában, és hasonlóképpen hiányoznak a megfelelő tárolási létesítmények (közintézmények és átszállási csomópontok mellett), valamint a bérlés lehetőségei is. Általában rekreációs és idegenforgalmi célok eléréséhez építenek a jelenlegi gyakorlat szerint kerékpárutakat, de még ezek sem jelentenek napjainkban megfelelő vonzást a kerékpáros turizmus iránt érdeklődők számára.

A helyzetelemzés „hagyományos” témaköreinek összefüggése az „újszerű” témákkal



A hatásmátrix ábrán a helyzetelemzés témaköreinek összefüggéseit jelöltük.

A helyzetelemzésben használt „hagyományos” témakörök mellett egyre inkább teret követelnek olyan újszerű felvetések (pl. innováció, információs társadalom stb.) melyek nem ágazati megközelítésben jelentkeznek, hanem valamennyi önállóan vizsgált területet áthatják. Így a hagyományos megközelítés szerinti témakörök és az újszerű „horizontális” témakörök egy összefüggésrendszert alkotnak, melyben minden metszéspont értelmezhető. Az összefüggések erőssége különböző és a horizontális témakörökre a sávyszerű áthatás jellemző.

Az ágazatilag értelmezhető hagyományos témakörök egymásra hatását a helyzetelemzésbe már beépítettük, a horizontális témakörökkel való áthatást módszertani kísérlet jelleggel a stratégia véglegesítésével együtt dolgozzuk fel.

A HELYZETELEMZÉSHEZ FELHASZNÁLT DOKUMENTUMOK JEGYZÉKE

- § Közép-magyarországi Régió Stratégiai Terve 2001-2006
- § Közép-Magyarországi Régió Operatív Programja 2004-2006
- § A Közép-Magyarországi Régió Struktúráterve, 2001
- § A Közép-Magyarországi Régió Rekreáció Struktúráterve, 2002
- § Budapest Városfejlesztési Konceptiója
- § Pest Megye Stratégiai Terve
- § Pest megye I. Környezetvédelmi Program 2001-2003
- § Pest megye II. Környezetvédelmi Program 2004-2008
- § Pest Megye Statisztikai Évkönyve 2001, 2002
- § Budapest Főváros Környezetvédelmi Programja 2002. március

- § Budapest és Környéke Agglomeráció Integrált Levegővédelmi Intézkedési Programja
- § Budapest Statisztikai Évkönyve 2001, 2002
- § Területi Statisztikai Évkönyv 2000
- § Magyar Statisztikai Évkönyv 2003
- § MTI Környezetvédelmi Hírlevelek
- § TEIR
- § Környezeti Nevelési és Kommunikációs Programiroda honlapja és adatbázisa
- § A Budapesti agglomerációra vonatkozó dokumentumok tartalomelemzése
- § KSH Területi Statisztikai Évkönyvek
- § Magyar Statisztikai Évkönyv, KSH, 2003
- § A Közép-magyarországi Régió Átfogó Közúthálózat-fejlesztési Konceptiója
- § A Közép-magyarországi Régió Közlekedés-fejlesztésének Integrált Stratégiai Terve és Operatív Programja, Közlekedés Kft., 2003
- § A BKV Rt.-nek a Közép-Magyarországi Régió 2007-2013 közötti fejlesztési stratégiájához készített kiemelt, regionális szintű projekt-javaslatok, 2004
- § Budapest Városfejlesztési Konceptió, Középtávú Városfejlesztési Program, A város és környéke térségi integrációjának fejlesztése, 2004
- § A területi folyamatok alakulásáról és a területfejlesztési politika érvényesüléséről szóló országgyűlési jelentés, VÁTI Kht., 2004
- § A vállalatvezetők véleménye az internetes értékesítésről, GKI Gazdaságkutató Rt., T-Mobile Magyarország Rt., Sun Microsystems Magyarország Kft. 2004. szeptember
- § Fókuszban: a pénzügyi szektor, GKI Gazdaságkutató Rt., T-Mobile Magyarország Rt., Sun Microsystems Magyarország Kft. 2004. július
- § Fókuszban: a turizmus, GKI Gazdaságkutató Rt., T-Mobile Magyarország Rt., Sun Microsystems Magyarország Kft. 2004. július
- § Fókuszban: a kereskedelmi hálózatok és cégek, GKI Gazdaságkutató Rt., T-Mobile Magyarország Rt., Sun Microsystems Magyarország Kft. 2004. június
- § Bruttó hazai termék 2002., KSH 2004
- § Bruttó hazai termék területi megoszlása 2002-ben, KSH 2004
- § Bruttó hazai termék 2003. Előzetes adatok II, KSH 2004
- § Magyarország 2003., KSH 2004
- § Magyar bevásárlóközpontok, hipermarketek 2003. KSH, Magyar Bevásárlóközpontok Szövetsége 2004.
- § KSH, STATADAT rendszer, megyei adatok 1999, 2003.
- § Pest megyei statisztikai tájékoztató 2003-2004., KSH

- § Budapesti statisztikai tájékoztató 2003-2004., KSH
- § A kis- és középvállalkozás-fejlesztés hosszú távú stratégiája, Gazdasági és Közlekedési Minisztérium 2004. október
- § Budapest Közép-Dunavidéki régió Regionális Turisztikai Konceptió és Fejlesztési Program
- § Budapest Városfejlesztési Konceptió, Középtávú Városfejlesztési Program, A fővárosi gazdaság hatékonyságának elősegítése 2004. október. Munkaközi anyag
- § Társadalmi helyzetkép 2003, Egészségi állapot, egészségügy, Központi Statisztikai Hivatal, Budapest 2004
- § Budapesti statisztikai tájékoztató 2004. 2. szám, Központi Statisztikai Hivatal, Budapest, 2004. szeptember 13.,
- § Pest megyei statisztikai tájékoztató, 2004. 2. szám, Központi Statisztikai Hivatal, Budapest, 2004. szeptember 13.
- § Nagy Csilla, Juhász Attila: Budapest lakosságának egészségi állapota 2002., ÁNTSZ Budapest Fővárosi Intézete Nemfertőzőbetegségek Epidemiológiai Osztálya
- § Nem fertőző betegségek epidemiológiája 2003. évi jelentés, Állami Népegészségügyi és Tisztiorvosi Szolgálat Pest Megyei Intézete
- § Állami népegészségügyi szakellátás szakmai működése 2003., Állami Népegészségügyi és Tisztiorvosi Szolgálat Pest Megyei Intézete
- § Fővárosi Önkormányzat Egészségpolitikai Cselekvési Programja
- § A Közép-magyarországi régió szociális helyzetelemzése, Munkaközi anyag, 2004. október, Budapesti Szociális Forrásközpont, Herpainé Márkus Ágnes, Kaló Róbert
- § Kemény István – Janky Béla: A cigányok foglalkoztatottságáról és jövedelmi viszonyairól – a 2003. évi országos cigánykutató alapján

Internetes oldalak (letöltés dátuma: 2004.10.20.):

- § www.bilk.hu (a Budapesti Intermodális Logisztikai Központ honlapja)
- § www.bkv.hu (a BKV Rt. honlapja, és 2003. évi jelentése)
- § www.kti.hu (a Közlekedéstudományi Intézet honlapja és adatbázisa)
- § www.gkm.gov.hu (a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium honlapja)
- § www.konkomp.hu (Környezeti Nevelési és Kommunikációs Programiroda)

II. FEJEZET

SWOT

A SWOT elemzésekhez alapul vett metodika

Erősségek – Belső tényezők

Pozitív dolgok egy helyzetről, vagy tevékenységről, ami jól működik, és lehet rá befolyásunk

Gyengeségek – Belső tényezők

Olyan dolgok, amik nem jól működnek, de lehet rá befolyásunk, hogy megváltoztassuk.

Lehetőségek – Külső tényezők

Olyan adottságok, amelyeket nem tudunk befolyásolni, de rájuk építve kihasználhatjuk az erősségeinket.

Veszélyek – Külső tényezők

Olyan korlátok, amelyeket nem tudunk befolyásolni és kockázatot jelentenek.

Belső Tényezők – Erősségek	Belső Tényezők- Gyengeségek
<p>Kedvező gazdasági mutatók</p> <p>§ A munkanélküliség szintje alacsony – B/A</p> <p>§ Foglalkoztatottság magas az országos átlaghoz képest</p> <p>§ Magas gazdasági aktivitás – B/A</p> <p>Aktív gazdasági központ</p> <p>§ Üzleti központ (pénzügyi, kereskedelmi, szolgáltatási)</p> <p>§ Külföldi és belföldi tőke a régióban koncentrálnak</p> <p>§ Nemzetközi cégek képviselői a régióban koncentrálnak – B</p> <p>§ Nemzetközi cégek regionális központjainak helyszíne (informatika, K+F, szolgáltató központ)</p> <p>§ Top 200 cégeinek fele a régióban található</p> <p>§ Üzleti szolgáltató tevékenységek a régióban koncentrálnak – B</p> <p>§ Kulturális gazdaság súlya jelentős – B/A</p> <p>§ Magyar külföldi tőkebefektetések kiindulópontja</p> <p>Kedvező adottságok, vonzó gazdasági célpont</p> <p>§ Beutazó turizmus első számú célterülete – B</p> <p>§ Országos tudásbázis (informatika), felsőoktatás, belső agyelszívás – B</p> <p>§ Az ipari parkok és telephelyek kínálata bőséges, innovációs park</p> <p>§ A minőségi turizmus infrastruktúrája fejlettebb az országos átlagánál – B</p> <p>§ Egészségügyi központ B</p> <p>§ Közigazgatási központ B</p>	<p>Térszerkezeti problémák</p> <p>§ A régió térszerkezete centralizált, az alközpontok egymás közötti kapcsolatai gyengék (pl. Főváros-Agglomeráció-Pest megye)</p> <p>§ Területileg egyenlőtlen gazdasági fejlettség</p> <p>§ Közlekedési feltételek rosszak</p> <p>§ Tömegközlekedés ár/érték aránya rossz, romló tendencia</p> <p>§ A megyei turisztikai kínálat gyengesége, szabadidős programkínálat fejletlensége, szálláskínálat kiegyensúlyozatlan</p> <p>§ Üzleti és konferencia turizmus feltételei nem elégségesek</p> <p>§ A Dunakanyar kiemelt üdülőkörzet csak helyi igényeket szolgál ki</p> <p>Gazdaság szerkezetének problémái</p> <p>§ Duális szerkezet jellemzi a gazdaságot</p> <p>§ KKV-k finanszírozási rendszere nem megfelelő (kevés a gyors és olcsó hitel)</p> <p>§ Az ellátási és szolgáltatási színvonal egyenlőtlen, túlzott centralizáció</p> <p>§ Multicégek a saját beszállítóikat hozzák, nem kapcsolódnak be a helyi gazdaság szerkezetébe</p> <p>Vállalkozói hagyományok elégtelenek</p> <p>§ KKV-k üzleti ismeretek hiánya és nem motiváltak az ismeretszerzésben</p> <p>§ Kevés az életképes KKV</p> <p>§ Vállalkozói ismeretek közvetítése gyenge, vállalkozásfejlesztés intézményrendszere fejlesztést igényel</p> <p>§ Gyenge a vállalkozások és az egyes szereplők közötti együttműködés</p> <p>§ KKV-k jövedelemtermelő képessége alacsony</p> <p>§ Gyenge a vállalkozások innovációs készsége</p> <p>§ Vertikális és horizontális integrációk hiánya a mezőgazdaságban –</p> <p>Önkormányzatok és a gazdaság kapcsolata</p> <p>§ Fővárosi vállalkozókat sújtják a legmagasabb költségek (iparüzési adó)</p> <p>§ Egységes gazdaságfejlesztési koncepció hiánya az önkormányzatoknál</p> <p>§ A főváros, a kerületek és az agglomerációs települések feladatmegosztása tisztázatlan – B/A</p> <p>§ A térségmarketing gyenge</p> <p>§ Projektek előkészítetlensége (pl. regionális hulladéklerakók)</p> <p>Oktatás és a gazdaság kapcsolata</p> <p>§ Szakképzés nem követi a piaci igényeket</p>

Külső Tényezők - Lehetőségek	Külső Tényezők - Veszélyek
<p>Kedvező gazdasági adottságok</p> <p>§ Tartósan nagy belső (lakossági, üzleti) piac</p> <p>§ Üzleti, konferencia turizmus és kulturális turizmus célpontja (konferenciaközpont építése)</p> <p>§ Az innovációhoz és a K+F-hez szükséges belső kapacitás jelentős</p> <p>§ Közvetítő szerep Nyugat-Európa és Kelet-Délkelet-Európa között</p> <p>Kedvező helyi adottságok</p>	<p>Regionális vonzerő csökken</p> <p>§ Regionális versenytársak erősödése (Bécs, Pozsony, Prága)</p> <p>§ Budapest versenyképessége csökken (migráció, közlekedés)</p> <p>§ A világgazdasági és az európai integrációs folyamatok szembeni érzékenység</p> <p>§ Demográfiai összetétel miatt csökken a munkaképes lakosság</p> <p>§ Keleti régiók fejlődése – agyelszívó hatás csökken</p> <p>§ Előregedő lakásállomány, panellakások magas száma</p> <p>Belső településszerkezeti problémák</p> <p>§ Főváros elnéptelenedése, pest megyei ingázók száma nő</p> <p>§ Autós és teherforgalom növekedése</p>

<p>§ Közlekedési csomópont szerep, országos jelentőségű logisztika adottságok</p> <p>§ Duna kihasználásának fokozása (turizmus, rekreáció, gazdaság, közlekedés)</p> <p>§ Hasznosítható termálvízkészlet</p> <p>§ Történelmi, kulturális adottságok</p> <p>Kihasználatlan kapacitások</p> <p>§ Meglévő gyógyfürdők</p> <p>§ Sok kihasználatlan volt ipari terület</p> <p>§ Környezetvédelmi ipar fejletlensége</p>	<p>Önkormányzatok és a gazdaság kapcsolata</p> <p>§ Régió óriás beruházásaihoz kapcsolt tudatos fejlesztések hiánya (pl. Metro4)</p> <p>§ A települések gazdasági kényszere erősebb, mint a környezetvédelmi érdek</p> <p>Hátrányos helyzetűek, bevándorlók integrációja</p> <p>§ A romák helyzetének megoldatlansága, országos programok gyengesége</p> <p>§ Külső migráció veszélyei – erőforrások elvonása az integráció során</p> <p>§ Helyi textilipar visszaszorul a külföldi versenytársak miatt (kínai textilipar térnyerése)</p>
---	---

Települési és természeti környezet állapota SWOT elemzés

Belső Tényezők – Erősségek	Belső Tényezők- Gyengeségek
<p>Civilek</p> <ul style="list-style-type: none"> § Működő Zöld Civil szervezetek magas száma országos viszonylatban (kb. 800 bejegyzett a Régióban) § A környezet- és természetvédelmi szemléletformálásban lehet számítani a zöld civilekre § Néhány zöld civil szervezet kiemelkedő aktivitása <p>Tudás</p> <ul style="list-style-type: none"> § A Régió társadalmára jellemző szellemi kapacitás (építeni lehet rá) § Környezetvédelmi, környezetgazdálkodási szakemberek jelentős száma a régióban § Lakosság bevonása fokozható <p>Hulladék</p> <ul style="list-style-type: none"> § A szelektív hulladék-gyűjtés a régió településein beindult (a fővárosban egyre hatékonyabb) <p>Ivóvíz, szennyvíz</p> <ul style="list-style-type: none"> § Budapest ivóvízminősége országos és európai összehasonlításban is a jobbak közé tehető § Termálvízkészlet (alternatív energia a hő szempontjából) § Budapest agglomerációjába tartozó településeken a csatornázottság nagymértékű fejlődést mutat. <p>Természeti értékek</p> <ul style="list-style-type: none"> § A még meglévő természeti értékeink § A Régió szinte minden településén található egyedi tájértékek <p>Monitoring</p> <ul style="list-style-type: none"> § A monitoring hálózat és a technikai infrastruktúra a többi régióhoz viszonyítva itt a legjobb § Budapest légszennyezettséget mérő állomásokkal megfelelően lefedett <p>Kármentesítés</p> <ul style="list-style-type: none"> § Folyamatban van néhány kármentesítő program (Metallochemia, pakuratavak) <p>Épített környezet</p> <ul style="list-style-type: none"> § Nagyszámú műemlék, műemléki környezet, műemléki jelentőségű terület, illetve történelmi látványosságok. § Világörökség helyszínéek <p>Ipar</p> <ul style="list-style-type: none"> § Legjelentősebb szennyezők környezetvédelmi fejlesztéseket hajtanak 	<p>Információellátottság, partnerség, szemlélet</p> <ul style="list-style-type: none"> § Sok projekt esetében hiányzik a társadalmatisítás, a lakosság megkérdezése, bevonása, ezért a végrehajtás meghiúsul vagy hosszú időre gátódik (pl. regionális hulladéklerakók ügye, szelektív hulladékgyűjtés stb.) § Egyes önkormányzati hivatalok ellenérzései a hulladékudvarokkal, hulladékgyűjtő szigetekkel kapcsolatban („bebetonozott” ideológiák) § A fogyasztási szokások, a fogyasztás növekvő mértéke jelentős mennyiségű hulladék keletkezését eredményezi § A nagy szennyezők nincsenek kötelezve a tisztításra, a „szennyező fizet” elv egyelőre nem érvényesül § Környezetvédelmi újságírás hiánya a sajtó döntő többségéből és a médiából (zöld háttérműsorok hiánya, a környezetvédelmi hírek nincs hírértéke) § Környezetvédelmi újságíró-képzés hiányzik § Környezettudatos szemlélet hiánya a társadalom jelentős részében § Erdei iskolák támogatottsága csökken a korábbi időszakhoz képest <p>Infrastruktúra</p> <ul style="list-style-type: none"> § Hiányzik a szelektíven gyűjtött hulladék feldolgozásához szükséges háttér ipar § Hiányzik a lakossági (helyi) komposztálás erősítése a Régió kertvárosi és vidéki területein § Magas az energiafelhasználás nagysága a megfelelő logisztikai központok hiánya miatt <p>Hulladék</p> <ul style="list-style-type: none"> § A lerakással ártalmatlanított hulladék mennyisége évről-évre növekszik § Az ipari hulladékok feldolgozása nem megoldott § A hulladékgyűjtő udvarok nyitvatartási rendje nem mindenütt igazodik a lakossági igényekhez § Az illegális hulladéklerakók nagy száma, környezeti elemekre gyakorolt negatív hatásuk <p>Ivóvíz, szennyvíz</p> <ul style="list-style-type: none"> § Budapesten a keletkezett szennyvíz 75-80 %-a biológiai tisztítás nélkül jut a Dunába § A Ráckeve-Soroksári Dunaág szennyezett állapota § Vízbázis-védelmi területek zsugorodnak § Belterületeken a talajvizek nagy arányban szennyezettek. § Az Európai Unió – a hazainál megengedőbb – előírásainak érvényre jutása. <p>Talaj</p> <ul style="list-style-type: none"> § A talaj, mint környezeti erőforrás egyre csökkenő mértékben áll rendelkezésre. § Katonai és ipari létesítmények hátrahagyott szennyezései. <p>Zaj-, rezgés terhelés</p> <ul style="list-style-type: none"> § Budapest területén fokozódik a zaj-, rezgés-, fény-, és vizuális szennyezés <p>Természeti területek</p> <ul style="list-style-type: none"> § Természeti területek szétaprózottak, ökológiai (biotóp) hálózat hiányzik

<p>végre</p>	<p>Energia § Épületállomány energia-hatékonyága rossz § Energiavesztés a távhővel ellátott épületeknél.</p> <p>Monitoring § Pest megyében nincs megfelelő mennyiségű légszennyezettséget mérő állomás</p> <p>Település § Az agglomerációs települések növekedése sok esetben a természeti és épített környezet rovására történik § Agglomerációs települések egymással és Budapesttel történő összenövése § Sok esetben a települések központjai elveszítették közösségi tér szerepüket § A települések integritását megbontják a rajtuk áthaladó főutak. § Közterületek degradációja § Panel lakótelepek romló állapota (azbeszt, fizikai állapot)</p>
<p>Külső Tényezők - Lehetőségek</p>	<p>Külső Tényezők - Veszélyek</p>
<p>Szakértelem § Működik a Környezeti Nevelési és Kommunikációs Programiroda (Oktatási Minisztérium, valamint a Környezetvédelmi és Vízügyi Minisztérium által közösen létrehozott és fenntartott Iroda)</p> <p>Elkészült tervek, stratégia § „Vízbazisvédelmi Célprogram” keretében a Közép-magyarországi Régióban számos vízbazisvédelmi intézkedési terv készült el, csak megvalósításra (forrásokra) vár § Rendelkezésre áll a Nemzeti Környezeti Nevelési Stratégia átdolgozott változata</p> <p>Természeti értékeink § A Régió jelentős természeti értékekkel bír (turizmuson keresztül környezetnevelési programok megvalósítása)</p> <p>Alternatív energia § Termálvizek hőtényezője kihasználható § Napenergia (a tanyás településeken a villanyszolgáltatás költség hatékonyan megoldható lenne alternatív energia felhasználásával)</p> <p>Jogalkotás § Betétdíj-rendszer bevezetése várható (göngyöleg)</p>	<p>Ivóvíz, szennyvíz § A 2000 LE alatti települések szennyvízkezelése nem szerepel az első NFT támogatási rendszerében § Az ivóvíz szolgáltató vízbázis legtöbb esetben nem azon a területen található, ahol a fogyasztás történik, s ez érdektelenséget szül</p> <p>Környezettudatosság hiánya és forráshiány § Az önkormányzatok nagy részének anyagi helyzete, érdektelensége nem teszi lehetővé önálló feladatkörrel rendelkező környezetvédelmi szakember alkalmazását § Környezetvédelmi felügyelőségek, természetvédelem alulfinanszírozott § A települések gazdasági kényszere erősebb, mint a környezetvédelmi érdek § A környezetvédelem nem horizontális téma az országos fejlesztési tervekben</p> <p>Meglévő források elosztása § Amennyiben a Régió kikerül az 1. célkitűzésből, úgy a környezetvédelemre jóval kevesebb forrás fog jutni a 2007-2013. közötti időszakban § Támogatások egymást kiolthatják, ha nem érvényesülnek a horizontális elvek</p> <p>Jólét § Gépkocsik száma folyamatosan növekszik</p> <p>Földterületi tulajdonviszonyok § Kárpótlásból fakadó elaprózódott tulajdonosi szerkezet § A fejlesztésre használható területek kiterjedése egyre csökken, az erre vonatkozó régiószintű egyeztetések elmaradnak</p>

Közlekedés SWOT elemzése

Belső tényezők – Erősségek	Belső tényezők – Gyengeségek
<p>Kiindulási pontok</p> <ul style="list-style-type: none"> § A közösségi közlekedésnek megvannak a tradíciói. § Közép-magyarországi régió Közlekedés Fejlesztésének Integrált Stratégiai Terve és Operatív Programja (2003), a régió és Pest megye struktúraterve rendelkezésre áll. § A közlekedés ágazat szereplői számos projektötlettel rendelkeznek. § A közlekedéssel kapcsolatos kommunikáció sikerességét elősegíti, hogy a régióban az iskolázottak aránya nagy. § Vannak olyan kihasználatlan területek, amelyek integrált fejlesztéssel részben közlekedési funkciót kaphatnak. <p>Közúti közlekedés</p> <ul style="list-style-type: none"> § Az országos közlekedési hálózat centralizáltságának (autópályák és főutak) köszönhetően a régió, és különösen Budapest megközelíthetősége jó. § A többi régióhoz képest a burkolt utak aránya nagy. <p>Közösségi közlekedés</p> <ul style="list-style-type: none"> § Budapest tömegközlekedésének hálózati lefedettsége nemzetközi összehasonlításban is figyelemre méltó. § A buszsávok rövidebb menetidőt tesznek lehetővé (versenyképesség). § A régióban van Magyarország egyetlen nemzetközi reptere (Ferihegy). § A körvasút léte lehetőség a közösségi közlekedési rendszerbe való integrálására. § Villamosított vasútvonalak aránya nagy. § Terület-rendezések végrehajtásának lehetősége, intermodális csomópontok kialakítása. § Kedvező modal-split. 	<p>Általános</p> <ul style="list-style-type: none"> § Hálózatban történő gondolkodás hiánya a beruházások megvalósításánál, és új megoldások keresésének hiánya. § Az egyes közlekedési ágazatok és szervezetek, illetve Önkormányzatok közt nem megfelelő az együttműködés és a kapcsolatrendszer. § A lakosság közlekedési morálja és a közlekedés biztonságossága rossz. § A közlekedés ágazatai és intézményei általános kapacitás- és forráshiánnyal küzdenek. § A szakmai tudás- és az információhiány akadályozhatja a megfelelő döntések meghozatalát. § Jól előkészített, megalapozott és rendszerbe foglalt közlekedési projektek hiánya. § A közlekedés által okozott környezetterhelés nagy. § A környezetkímélő közlekedési módok marketingje nagyon gyenge, a médiák nem fordítanak kellő időt és energiát a kommunikációra. <p>Közúti közlekedés</p> <ul style="list-style-type: none"> § A M0-ra túl sok funkció hárul, ezért megjelenik itt is a kapacitáshiány. Hiányzik az ezt a problémát orvosoló tágabb gyűrű. § Az M0 keleti szektorának hiánya nagyon erősen érezhető, a megvalósítás nem kívánt mértékben elhúzódik. § A burkolt utak állapota, minősége (különösen Budapesten és az agglomerációban) nem kielégítő, a forgalomhoz képest az ellátottság sem megfelelő. § Az országos közlekedési hálózat sajátosságai és egyéb tényezők miatt Budapesten a főváros fogadóképességét meghaladó többlet-forgalom jelenik meg. § A közösségi közlekedés egyes területein és – különösen a Budapestre vezető – közutak esetében kapacitáshiány tapasztalható. § A személygépkocsik eladása és a napi utazási igény (mobilitás) nő. § A külön-szintű csomópontok hiánya nagymértékben hozzájárul a közlekedés jelenlegi problémáihoz (túlzsúfoltság, balesetveszély). § Különösen Budapesten a parkolási igények kielégítetlenek, nagyon kevés a parkolóház, a mélygarázs. § A közlekedési funkcióra használható területek kiterjedése egyre csökken, erre megoldás lehet a különböző föld alatti létesítmények kialakítása (csomópontok, alagutak). § A P+R rendszerek évtizedek óta nem kerültek megvalósításra. Ennek lehetősége csökken a fenti tendencia miatt. § A mellékúthálózat és a haránt-irányú kapcsolatok bizonyos nincsenek megfelelően kiépítve, a meglévők állapota jelentősen romlott. § Kevés a forgalmi igényekhez képest a Duna-híd, és a legtöbb felújításra szorul.

	<p>Közösségi közlekedés</p> <p>§ Összességében romló elővárosi és fővárosi tömegközlekedés, a forgalom nagy része átterhelődik az egyéni közlekedésre.</p> <p>§ A Budapesti Közlekedési Szövetség (BKSZ) megalakulása még mindig várat magára.</p> <p>§ Budapest környékének közösségi közlekedéséből hiányzik a rendszeres elővárosi vasúti közlekedés (fejlesztése folyamatban van).</p> <p>§ A közösségi közlekedés megállóhelyeinek elérhetősége sokszor nem megfelelő.</p> <p>§ A közösségi közlekedés elmaradott az igényekhez és a lehetőségekhez képest.</p> <p>§ A közúti és közösségi közlekedési utas-tájékoztatás hiányos.</p> <p>§ Budapesten a közösségi közlekedés minősége (elavult járműpark, pontatlanság, túlszűfoltosság) nem teszi azt versenyképesé az egyéni közlekedéssel szemben.</p> <p>§ A körvasút hálózat állapota nem megfelelő és a kapcsolódó területekkel együtt kihasználatlan.</p> <p>§ A régióban a vasút hálózata, a biztosító berendezések és a megállóhelyek (állomásépületek) felújításra szorulnak.</p> <p>§ Az átszállási kapcsolatok nem megfelelőek.</p> <p>§ A Metró 4 vonalvezetése egyes esetekben nem megfelelő.</p> <p>§ A vasút és az egyéb kötőpályás rendszerek (csomópontok) összeköttetése és átjárhatósága nincs megteremtve.</p> <p>§ A gyorsvasúti hálózat fejlesztésében több évtizedes lemaradás tapasztalható.</p> <p>§ Integráltság hiánya.</p> <p>Vízi és kerékpáros közlekedés</p> <p>§ A dunai kikötők állapota nem megfelelő, a gazdaságos szállítás feltételei nincsenek meg, a vízi személyszállítás a töredékére esett vissza.</p> <p>§ A kerékpárút-hálózat nincs kiépítve, és a kapcsolódó egységek sem állnak rendelkezésre (pl.: tárolók).</p> <p>§ Nincsenek olyan kerékpárforgalmi hálózatok és egyéb létesítmények, amelyek egyenrangúvá emelnék a kerékpárt a közlekedési eszközök sorában.</p> <p>Környezeti hatás</p> <p>§ A közlekedés okozta légszennyezettség mértéke (Budapest-centrikus úthálózat)</p> <p>§ Budapesten a tömegközlekedés nem kielégítő színvonala és kapacitása, valamint a budapesti és agglomerációs úthálózat fogadóképessége miatti forgalomtorlódásokból, túlszűfoltásgból eredő lég-, és zajszennyezettség</p>
<p>Külső tényezők – Lehetőségek</p>	<p>Külső tényezők – Veszélyek</p>
<p>Általános</p> <p>§ Logisztika (szervezés, szoftverek) kihasználása számos lehetőséget adhat.</p> <p>§ A régió lobbitevékenységének megerősítése.</p> <p>§ Budapest és Pest megye egymásra utaltsága.</p> <p>Európai Unió</p> <p>§ Az Európai Unió egyre inkább a helyi szintre bízza a döntések meghozatalát, ezt a régió</p>	<p>Általános</p> <p>§ A közlekedés-ügy presztízsvesztést szenvedett el.</p> <p>§ A földvédelmi járulék túl alacsony, ezért a területek bármilyen célra elkelnek.</p> <p>§ Az állam és az önkormányzatok között nincs megfelelő együttműködés, ez magában hordozza a döntések újracentralizálásának lehetőségét.</p> <p>§ A közösségi közlekedés veszített presztízsből, sokan térnek át az egyéni közlekedésre.</p> <p>§ A közösségi közlekedés nem megfelelő finanszírozási rendszere fennmarad (pl. MÁV, BKV).</p> <p>§ Főlősleges, vagy nem a meghatározott céloknak megfelelő lobbitevékenység.</p>

<p>kihasználhatná (lobbi).</p> <p>§ Több Helsinki folyosó is áthalad a régióban, ez fejlesztéseket generálhat.</p> <p>§ Az uniós klímavédelmi indikátorok a jövőben hivatkozási alapot adhatnak a közlekedés környezetbarát fejlesztésére.</p> <p>§ Az Európai Unió támogatások és hasonló lehetőségek kihasználásával javulhatnak a térség városainak a közlekedési kapcsolatai.</p> <p>Kiindulási pontok</p> <p>§ A Duna, mint adottság sokkal nagyobb lehetőségeket rejt, mint amennyit jelenleg kihasználunk.</p> <p>§ A közmunkára fogható nagy száma a régióban megteremtené a lehetőséget emberi erőforrásokat hasznosító fejlesztések megvalósítására.</p> <p>§ A közösségi és a kerékpáros közlekedés jogi és gazdasági eszközökkel való ösztönzésében számos lehetőség rejlik.</p> <p>§ Az M8-as autópálya megépítése tehermentesítheti a régiót.</p>	<p>Intézményrendszer</p> <p>§ A régió területi kérdéseinek politikai megoldása időről időre vitatottá válik.</p> <p>Fejlesztés</p> <p>§ A fenntartási és a fejlesztési források tekintetében is forráshiánnyal kell szembenézni (maradvány-elv).</p> <p>§ Egyes ágazatok és intézmények saját szempontjaik szerint ésszerűnek talált koncentrálása, hasonlóan a periférikus területeken létesülő kereskedelmi és szolgáltatási intézmények koordinálatlan létesítéseihez, forgalomnövekedést eredményez.</p> <p>§ Egyes pályázati kiírások nem teszik lehetővé fontos fejlesztések megvalósítását azzal, hogy kizárják egyes szervezeteket a pályázók köréből.</p> <p>§ A település-fejlesztések és egyes intézmény-telepítések nem veszik figyelembe azt a szempontot, hogy a létesítmény rendelkezzen megfelelő tömegközlekedési kapcsolatokkal, ezzel forgalomnövekedést generálnak.</p> <p>Európai Unió</p> <p>§ Több Helsinki folyosó is áthalad a régióban, ez további forgalomnövekedéshez vezethet, és tovább növelheti az országon belüli fejlettségi különbségeket.</p> <p>Közúti közlekedés</p> <p>§ A régióban a személygépkocsik száma és a jármű-kilométer teljesítmény nő.</p> <p>§ A kamionos forgalom mértéke a régióban kiemelkedő.</p> <p>§ A közlekedési hálózat centralizáltsága föloldatlan maradhat, vagy tovább erősödhet.</p>
--	--

Társadalmi környezet és humán erőforrás SWOT elemzése

Belső Tényezők - Erősségek	Belső Tényezők - Gyengeségek
<p>Kiinduló pontok:</p> <ul style="list-style-type: none"> § A fővárosban koncentrálnak az ország K+F, és innovációs potenciálja – B § A régió jövedelemtermelő képessége jó – R § A régió turisztikai szempontból vonzó – R § Kiepzett humán közszolgáltatások alapintézmény-rendszere – R § Megfelelő szakember állomány a humán közszolgáltatásokban – R § Aktív és sokszínű voluntáris, civil szektor – R § A civil koncentráció és a vállalkozások bevonása jelentős potenciált jelent a közszolgáltatások fejlesztésére – R <p>Foglalkoztatás:</p> <ul style="list-style-type: none"> § Relatív magas foglalkoztatási szint – R § A kvaterner szektor jelentős súlya – A § A munkaügyi központok együttműködnek a képzés területén – R § A nagy infrastruktúra beruházások foglalkoztatási hatása jelentős – R <p>Oktatás:</p> <ul style="list-style-type: none"> § Magas a felsőoktatási intézmények száma – R § Az oktatási szolgáltatások széles köre hozzáférhető – B § Az oktatási intézmények eszköz-ellátottsága közepes – R <p>Egészségügy:</p> <ul style="list-style-type: none"> § Az egészségügyi kapacitás koncentrált – R § Egészségügyi otthoni szakellátási szolgálat működik – B § Közép-Magyarországi Regionális Egészségügyi Tanács megalakult – R <p>Szociális ágazat:</p> <ul style="list-style-type: none"> § Kisgyermek napközbeni ellátórendszere a legkiépültebb – R § Legnagyobb a bentlakásos intézmények száma – M <p>Kultúra:</p> <ul style="list-style-type: none"> § A kulturális intézmények a régióban koncentrálnak – B § A fővárosi kulturális rendezvények látogatottsága jelentős – B 	<p>Kiinduló pontok:</p> <ul style="list-style-type: none"> § Éles különbség a megye és a főváros humán infrastruktúrája között – R § Az együttműködési készségek, a kommunikáció gyengesége (kevés a szakmaközi projekt, együttműködés) – R § A fővárosi és megyei intézmények együttműködése, tevékenységük összehangolása hiányos – R § Az egyes szolgáltatások között hiányzik az ágazatközi integráció – R § A kapacitások nincsenek arányban a szükségletekkel – R § A demográfiai változásokra lassan reagáló intézményrendszer (ellátórendszer) – A § A régió intézményrendszere nincs felkészülve a külső migrációs hatásokra – R § A humán közszolgáltatások korszerűtlen infrastruktúrája – R § A humán ágazat nem reprezentált a régió fejlesztési intézményrendszerében – R § A belföldi közlekedési infrastruktúra állapota egyes térségekben a hátrányos helyzetű csoportok kirekesztődését eredményezi – R § A kedvezőtlen mutatókkal rendelkező térségek preferálása a fejlett térségek hátrányos helyzetű csoportjainak a pályázóit sújtja – B § A közintézmények, közterületek akadálymentesítése nem megoldott – R § Az állami támogatási rendszer átfogó reformjának hiánya – R <p>Foglalkoztatás:</p> <ul style="list-style-type: none"> § Uniós viszonylatban magas inaktivitás – R § Vannak a foglalkoztatásból kiszoruló csoportok – R § Sok az ellátásból kikerülő, eltűnő munkanélküli – R § A foglalkoztatás bizonyos szegmenseiben kielégítetlen kereslet (bizonyos szakmákban növekvő munkaerő hiány) – R § Esélyteremtő munkahelyek hiánya – R <p>Oktatás:</p> <ul style="list-style-type: none"> § Nem megfelelő összhang a lakosság képzettségi szerkezete és a munkaerő-piaci igények között – R § A képzési kibocsátás nehezen áttekinthető – R § A szakképzés átalakítása elmaradt – R § Egyenlőtlenségek az oktatási szolgáltatások területén (Hiányzik a pedagógiai szakszolgálat, nem alakultak ki a térségi központok) – M § Az önkormányzati szolgáltatás- és oktatás-szervezési koncepciók összhangja hiányzik – R § Az oktatási intézményrendszer lassú alkalmazkodása a demográfiai változásokhoz – A

	<p>Szociális ágazat:</p> <p>§ A hajléktalanság problémája a régióban koncentrálnak – R</p> <p>§ A szociális szféra anyagi lehetőségei korlátozottak – R</p> <p>§ A szociális ágazatban dolgozók anyagi és erkölcsi megbecsülése alacsony – R</p> <p>Egészségügy:</p> <p>§ Az egészségügyi intézményfenntartók közötti kommunikáció hiánya – R</p> <p>§ Az egészségügyi ellátás kórház-centrikus – R</p>
--	---

Külső Tényezők - Lehetőségek	Külső Tényezők - Veszélyek
<p>Kiinduló pontok:</p> <p>§ Relatív nagy IT kapacitás – R</p> <p>§ Vannak „best practice”-k – R</p> <p>§ Nem állami intézmények létrejötte – R</p> <p>§ Az országos és nemzetközi civil szervezetek központjai a régióban koncentrálnak – R</p> <p>§ Uniós kapcsolatrendszer létezése lehetősége ad a lobbizásra – R</p> <p>§ Uniós források fokozott felhasználása – R</p> <p>§ A Regionális Politika 2. célterületén belül hangsúlyos a Humán erőforrás fejlesztés – R</p> <p>§ Hatékonyabb ellátási rendszerek kialakítása (ellátási vonzáskörzetek)</p> <p>§ Szakmai interakció megteremtése az intézményrendszerben – R</p> <p>§ Külső forrásbevonás lehetősége adott – R</p> <p>§ Az átlagnál nagyobb nyilvánosság (média) – R</p> <p>§ Partnerség erősítése – R</p> <p>Foglalkoztatás:</p> <p>§ A régió vonzza a szakembereket – R</p> <p>§ Működő munkaerő-piac – R</p> <p>§ Vannak sikeres programok a hátrányos helyzetű csoportok visszavezetésére a munkaerő-piacra – R</p> <p>Oktatás:</p> <p>§ Tudásközpont szerep elérése – R</p> <p>§ A lakosság képzettségi szintje magas – B</p>	<p>Kiinduló pontok:</p> <p>§ Legkontrasztosabb régió – R</p> <p>§ A régióban a fejlettségi szintek egyenlőtlenek – R</p> <p>§ Kedvezőtlen demográfiai folyamatok a fővárosban – B</p> <p>§ A főváros népessége előregedik – B</p> <p>§ A régió intézményrendszere kialakulatlan – R</p> <p>§ Szakpolitikai instabilitás – R</p> <p>§ A közigazgatási reform elmaradása – R</p> <p>§ A piaci folyamatokhoz való alkalmazkodás sebessége alacsony – R</p> <p>§ Nehezen áttekinthető munkaerő-piac – R</p> <p>Oktatás:</p> <p>§ A képzett munkaerő elköltözése nyugat-európába – R</p> <p>Szociális ágazat:</p> <p>§ A szociális kohézió gyengülése – R</p> <p>§ A szociális jogszabályok jogharmonizációjának hiánya – R</p> <p>Egészségügy:</p> <p>§ Nagy a pályaelhagyás az egészségügyben – R</p> <p>§ Magas egészségügyi rizikó-faktorok – R</p>

Magyarázat: elsősorban

- B – Budapestre
- A – Agglomerációra
- M – Megyére
- R – Régióra jellemző

A SWOT műhelymunkákon résztvevők listája

Gazdasági állapot téma, 2004.10.25. 9.00

Név	Intézmény
Benedek Zsolt	Budapest Főváros Önkormányzata, Főpolgármesteri Hivatal
Bujáki Gábor	Pest Megyei Vállalkozásfejlesztési Közalapítvány
Dr. Sai-Halász Pál	PMDH tanácsadó
Fogarasi Gyula	Pro Régió Ügynökség
Gordos Tamás	Pro Régió Ügynökség
Hegedűs Andrea	Budapest-Közép-Dunavidék Regionális Idegenforgalmi Bizottság
Hoffman Pál	Budapesti Vállalkozásfejlesztési Közalapítvány
Huszár Richárd	Pro Régió Ügynökség
Nagy Katalin	Kopint-Datorg Rt.
Rédei Mária	Pest Megyei Kereskedelmi és Iparkamara, ELTE
Susuk István	Budapesti Vállalkozásfejlesztési Közalapítvány
Szűcs Istvánné	Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara
Végh Miklós	Pest Megyei Vállalkozásfejlesztési Közalapítvány

Környezeti, természeti állapot téma, 2004.10.25. 14.00

Név	Intézmény
Beliczay Erzsébet	Levegő Munkacsoport
Csanády R. András	Környezetvédelmi és Vízügyi Minisztérium
Farkas István	Magyar Természetvédők Szövetsége
Orosz György	Pro Régió Ügynökség
Papp Katalin	Budapest Főváros Önkormányzata, Környezetvédelmi Ügyosztály
Pej Zsófia	Pro Régió Ügynökség
Sarkadi Péter	Greenfo.hu
Tahy Ágnes	Országos Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Főigazgatóság
Tóth Kornélia	SZIE, GATE Zöld Klub Egyesület
Vámosi Krisztián	Pest Megye Önkormányzata, Területfejlesztési és Környezetgazdálkodási Osztály

Közlekedés téma, 2004.10.27. 9.00

Név	Intézmény
Albert Gábor	KTI Kht.
Beliczay Erzsébet	Levegő Munkacsoport
Bíró Tamás	MÁV Rt., Budapesti Területi Képviselő
Fleischer Tamás	Magyar Tudományos Akadémia, Világgazdasági

	Kutatóintézet
Garádi István	Pest Megye Önkormányzata
Kovács Zoltán	BKV Rt.
Orosz György	Pro Régió Ügynökség
Pej Kálmán	Tandem Mérnökiroda Kft.
Pej Zsófia	Pro Régió Ügynökség
Püspök István	PEMÁK Kht.
Rhorer Ádám	Közlekedés Kft.
Schmidt Ottó	UKIG, Hálózatfejlesztési Osztály
Simon Attila	UKIG, Hálózatfejlesztési Osztály
Skonda Ödön	Gazdasági és Közlekedési Minisztérium, Légi Közlekedési Főosztály
Somodi Mária	Magyar Közlekedési Klub
Szálka Miklós	Pro Urbe Kft.
Tóvizi Csaba	Budapest Főváros Önkormányzata, Főpolgármesteri Hivatal
Volant András	Gazdasági és Közlekedési Minisztérium, Vasúti Közlekedési Főosztály

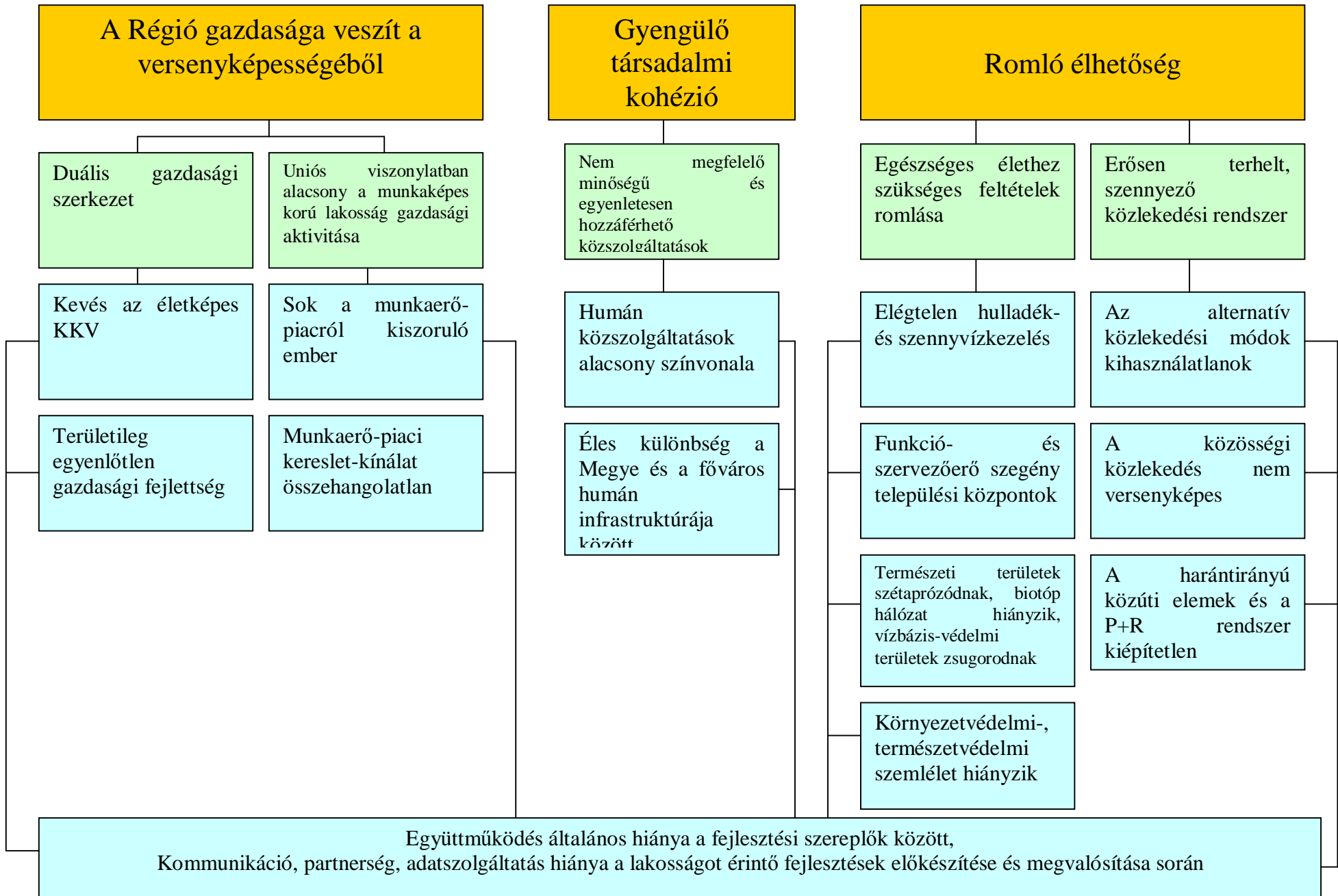
Humán erőforrás téma, 2004.10.27. 14.00

Név	Intézmény
Bárkai Katalin	Pest Megyei Önkormányzat, Szociális, Gyermekvédelmi és Egészségügyi Főosztály
Bertalan Ildikó	Egészségügyi Minisztérium
Bordás Zsuzsanna	Budapest Főváros Önkormányzata, Főpolgármesteri Hivatal
Csapó Judit	Pest Megyei Önkormányzat, Oktatási, Művelődési és Turisztikai Főosztály
Dr. Bajka Gábor	Fővárosi Munkaügyi Központ
Farkas Piroska	Pro Régió Ügynökség
Forgács András	Oktatási Minisztérium
Gáspár Tünde	Budapest Főváros Önkormányzata, Főpolgármesteri Hivatal
Gerzsényi Ágnes	Foglalkoztatáspolitikai és Munkaügyi Minisztérium
Gluscevic Linda	Pest Megyei Önkormányzat, Szociális, Gyermekvédelmi és Egészségügyi Főosztály
Gordos Tamás	Pro Régió Ügynökség
Gosztonyi Géza	Budapesti Szociális Forrásközpont
Herpainé Márkus Ágnes	Nemzeti Család és Szociálpolitikai Intézet
Kelemen Balázs	Oktatási Minisztérium
Komka Norbert	FKFSZ Kht.
Lovasné Szemők Ildikó	Pest Megyei Munkaügyi Központ

III. FEJEZET

PROBLÉMAFA

PROBLÉMAFA



PROBLÉMA ELEMEI	SWOT ANALÍZIS MEGFELELŐ ELEMEI (gyengeségek, veszélyek)
<i>Duális gazdasági szerkezet</i>	
Kevés az életképes KKV	<ul style="list-style-type: none"> § Multicégek a saját beszállítóikat hozzák, nem kapcsolódnak be a helyi gazdaság szerkezetébe § KKV-k üzleti ismeretek hiánya § Kevés az életképes KKV § Vállalkozói ismeretek közvetítése gyenge, vállalkozásfejlesztés intézményrendszere fejlesztést igényel § Gyenge a vállalkozások és az egyes szereplők közötti együttműködés § Gyenge a vállalkozások innovációs készsége § KKV-k jövedelemtermelő képessége alacsony § Vertikális és horizontális integrációk hiánya a mezőgazdaságban § Fővárosi vállalkozókat sújtják a legmagasabb költségek (iparüzési adó)
Területileg egyenlőtlen gazdasági fejlettség	<ul style="list-style-type: none"> § A régió térszerkezete centralizált, az alközpontok egymás közötti kapcsolatai gyengék (pl. Főváros-Agglomeráció-Pest megye) § Területileg egyenlőtlen gazdasági fejlettség § A megyei turisztikai kínálat gyengesége, szabadidős programkínálat fejletlensége, szálláskínálat kiegyensúlyozatlan volta § Egységes gazdaságfejlesztési koncepció hiánya az önkormányzatoknál § Az ellátási és szolgáltatási színvonal egyenlőtlen, túlzott centralizáció § Közlekedési feltételek rosszak § Üzleti és konferencia turizmus feltételei nem elégségesek § A Dunakanyar kiemelt üdülőkörzet csak helyi igényeket szolgál ki
Uniós viszonylatban alacsony a munkaképes lakosság gazdasági aktivitása	
Sok a munkaerő-piacról kiszoruló ember	<ul style="list-style-type: none"> § Uniós viszonylatban magas inaktivitás – R § Vannak a foglalkoztatásból kiszoruló csoportok – R § Sok az ellátásból kikerülő, eltűnő munkanélküli – R

	<ul style="list-style-type: none"> § Esélyteremtő munkahelyek hiánya – R § A hajléktalanság problémája a régióban koncentrálódik – R § A belföldi közlekedési infrastruktúra állapota egyes térségekben a hátrányos helyzetű csoportok kirekesztődését eredményezi – R § A közintézmények akadálymentesítése nem megoldott – R
Munkaerő-piaci kereslet-kínálat összehangolatlan	<ul style="list-style-type: none"> § Nem megfelelő összhang a lakosság képzettségi szerkezete és a munkaerő-piaci igények között – R § A kapacitások nincsenek arányban a szükségletekkel – R § A foglalkoztatás bizonyos szegmenseiben kielégítetlen kereslet (bizonyos szakmákban növekvő munkaerőhiány) – R § A szakképzés átalakítása elmaradt – R § A képzési kibocsátás nehezen áttekinthető – R § Nehezen áttekinthető munkaerő-piac – R
Nem megfelelő minőségű és egyenletesen hozzáférhető közszolgáltatások	
Humán közszolgáltatás alacsony színvonalú	<ul style="list-style-type: none"> § A képzett munkaerő elköltözése nyugat-európába – R § Nagy a pályaelhagyás az egészségügyben – R § Az egészségügyi ellátás kórház-centrikus – R § A szociális szféra anyagi lehetőségei korlátozottak - R § A szociális ágazatban dolgozók anyagi és erkölcsi megbecsülése alacsony – R § Az állami támogatási rendszer átfogó reformjának hiánya – R
Éles különbség a Megye és a főváros humán infrastruktúrája között	<ul style="list-style-type: none"> § Éles különbség a megye és a főváros humán infrastruktúrája között– R § A kapacitások nincsenek arányban a szükségletekkel – R § Egyenlőtlenségek az oktatási szolgáltatások területén (Hiányzik a pedagógiai szakszolgálat, nem alakultak ki a térségi központok) – M § Az oktatási intézményrendszer lassú alkalmazkodása a demográfiai változásokhoz – A § A piaci folyamatokhoz való alkalmazkodás sebessége alacsony – R § A demográfiai változásokra lassan reagáló intézményrendszer (ellátórendszer) – A § Az önkormányzati szolgáltatás- és oktatás-szervezési koncepciók összhangja hiányzik – R § Legkontrasztosabb régió – R

	<p>§ A régióban a fejlettségi szintek egyenlőtlenek – R</p> <p>§ Kedvezőtlen demográfiai folyamatok a fővárosban – B</p> <p>§ A főváros népessége elöregedik – B</p> <p>§ Magas egészségügyi rizikó-faktorok – R</p> <p>§ A régió intézményrendszere nincs felkészülve a külső migrációs hatásokra – R</p>
Együttműködés általános hiánya a fejlesztési szereplők között, kommunikáció, partnerség, adatszolgáltatás hiánya a lakosságot érintő fejlesztések előkészítése és megvalósítása során	<p>§ Sok projekt esetében hiányzik a társadalmasítás, a lakosság megkérdezése, bevonása, ezért a végrehajtás meghiúsul vagy hosszú időre gátlódik (pl. regionális hulladéklerakók ügye, szelektív hulladékgyűjtés stb.)</p> <p>§ Pest megyében kevés a légszennyezettséget mérő állomás</p> <p>§ Az önkormányzatok nagy részének anyagi helyzete, érdektelensége nem teszi lehetővé önálló feladatkörrel rendelkező környezetvédelmi szakember alkalmazását</p> <p>§ Az egyes közlekedési ágazatok és szervezetek, illetve Önkormányzatok közt nem megfelelő az együttműködés és a kapcsolatrendszer.</p> <p>§ Egyes döntéshozók alulinformáltsága, a szakmai tudás hiánya akadályozhatja a megfelelő döntések meghozatalát.</p> <p>§ A környezetkímélő közlekedési módok marketingje nagyon gyenge, a médiák nem fordítanak kellő időt és energiát a kommunikációra.</p>
Környezetvédelmi-, természetvédelmi szemlélet hiánya	<p>§ Környezettudatos szemlélet hiánya a társadalom jelentős részében</p> <p>§ Erdei iskolák támogatottsága csökken a korábbi időszakhoz képest</p> <p>§ Egyes önkormányzati hivatalok ellenérzései a hulladékudvarokkal, hulladékgyűjtő szigetekkel kapcsolatban („bebetonozott” ideológiák)</p> <p>§ Környezetvédelmi újságírás hiánya a sajtó döntő többségéből és a médiából (zöld háttérműsorok hiánya, a környezetvédelmi hírek nincs hírértéke)</p> <p>§ Környezetvédelmi újságíró-képzés hiányzik az oktatásból</p> <p>§ Környezetvédelmi felügyelőségek, természetvédelem alul finanszírozott</p>
<i>Egészséges élethez szükséges feltételek romlása</i>	
Elégtelen hulladék- és szennyvízkezelés	<p>§ Hiányzik a szelektíven gyűjtött hulladék feldolgozásához szükséges háttérpálya</p> <p>§ Hiányzik a lakossági (helyi) komposztálás erősítése a Régió kertvárosi és vidéki területein</p>

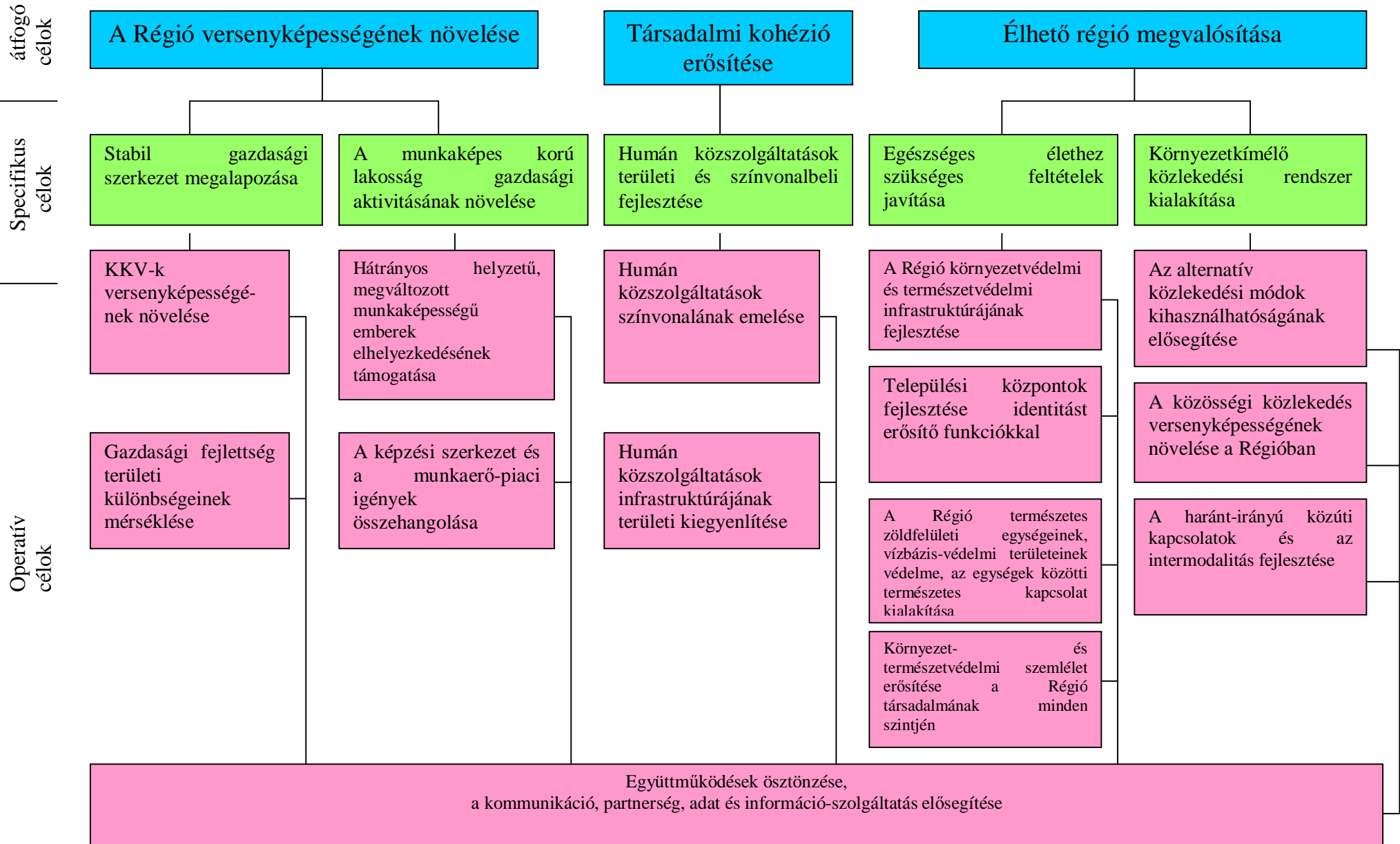
	<ul style="list-style-type: none"> § A lerakással ártalmatlanított hulladék mennyisége évről-évre növekszik § A hulladékgyűjtő udvarok nyitvatartási rendje nem mindenütt igazodik a lakossági igényekhez § Az illegális hulladéklerakók nagy száma, környezeti elemekre gyakorolt negatív hatásuk § Budapesten a keletkezett szennyvíz 75-80 %-a biológiai tisztítás nélkül jut a Dunába § A Ráckeve-Soroksári Dunaág szennyezett állapota
Funkció- és szervezőerő szegény települési központok	<ul style="list-style-type: none"> § A települések integritását megbontják a rajtuk áthaladó főutak. § Sok esetben a települések központjai elveszítették közösségi tér szerepüket
Természeti területek szétaprózódnak, biótóp hálózat hiányzik, vízbázisvédelmi területek zsugorodnak	<ul style="list-style-type: none"> § Vízbázis-védelmi területek zsugorodnak § Természeti területek szétaprózottak, ökológiai (biotóp) hálózat hiányzik § Az agglomerációs települések növekedése sok esetben a természeti és épített környezet rovására történik § Agglomerációs települések egymással és Budapesttel történő összenövése § A települések gazdasági kényszere erősebb, mint a környezetvédelmi érdek
<i>Erősen terhelt, szennyező közlekedési rendszer</i>	
Az alternatív közlekedési módok kihasználatlanok	<ul style="list-style-type: none"> § A dunai kikötők állapota nem megfelelő, ez hozzájárul a vízi közlekedés háttérbe szorulásához. § A kerékpárút-hálózat nincs megfelelően kiépítve (csak egyes szakaszok; Budapesten: 140 km), de emellett kapcsolódó egységek sem állnak rendelkezésre (pl.: tárolók). § A létesült kerékpárutak nagy része rekreációs, ill. idegenforgalmi célt szolgál. A kerékpár közlekedési eszközként való használata (külső kerületekből a belváros felé vezető, forgalmasabb sugárutak mellett, illetve a közintézmények, kereskedelmi létesítmények mellett sincsenek kiépítve a kerékpárutak. § A közlekedés okozta légszennyezettség mértéke (Budapest-centrikus úthálózat) § Budapesten a tömegközlekedés nem kielégítő színvonala és kapacitása, valamint a budapesti és agglomerációs úthálózat fogadóképessége miatti forgalomtorlódásokból, túlszűfoltásból eredő lég-, és zajszennyezettség

	<p>§ Budapest területén fokozódik a zaj-, rezgés-, fény-, és vizuális szennyezés</p>
<p>A közösségi közlekedés nem versenyképes</p>	<p>§ Gépkocsik száma folyamatosan növekszik</p> <p>§ Összességében romló (és már jelenleg is elégtelen) elővárosi és fővárosi tömegközlekedés, a forgalom nagy része átterhelődik az egyéni közlekedésre.</p> <p>§ Budapest környékének közösségi közlekedéséből hiányzik a rendszeres elővárosi vasúti közlekedés.</p> <p>§ A közösségi közlekedés megállóhelyeinek elérhetősége sokszor nem megfelelő.</p> <p>§ A közösségi közlekedés elmaradt az igényekhez és a lehetőségekhez képest.</p> <p>§ A közösségi közlekedési utas-tájékoztatás hiányos.</p> <p>§ Budapesten a közösségi közlekedés minősége (elavult járműpark, pontatlanság, túlszűfoaltság) nem teszi azt versenyképpessé az egyéni közlekedéssel szemben.</p> <p>§ A körvasút hálózat kihasználatlan, állapota nem megfelelő.</p> <p>§ A régióban a vasút hálózata, a biztosító berendezések és a megállóhelyek (állomásépületek) felújításra szorulnak.</p> <p>§ A metróvonalak és a vasút közt nincs átjárhatóság.</p> <p>§ Az átszállási kapcsolatok nem megfelelőek.</p> <p>§ A Budapesti Közlekedési Szövetség (BKSZ) megalakulása még mindig várat magára.</p> <p>§ Hiányzik a vasút és az egyéb kötöttpályás rendszerek (csomópontok) összeköttetésének megteremtése.</p> <p>§ A gyorsvasúti hálózat fejlesztésében több évtizedes lemaradás tapasztalható.</p> <p>§ A település-fejlesztések és egyes intézmény-telepítések nem veszik figyelembe azt a szempontot, hogy a létesítmény rendelkezzen megfelelő tömegközlekedési kapcsolatokkal, ezzel nem kívánatos közúti forgalomnövekedést generálnak.</p>
<p>A harántirányú közúti elemek és a P+R rendszer kiépítetlen</p>	<p>§ Az országos közlekedési hálózat sajátosságai miatt Budapesten a főváros fogadóképességét meghaladó többlet-forgalom jelenik meg.</p> <p>§ A fővárosban és a bevezető útjain állandósultak a torlódások, egyes térségek jelenleg is túlterheltek.</p> <p>§ Különösen Budapesten okoz nagy gondot a parkolás, a parkolási igények kielégítetlenek, mivel nagyon kevés a parkolóház, a mélygarázs.</p> <p>§ A P+R rendszerek évtizedek óta nem kerültek megvalósításra. Ennek</p>

	<p>lehetősége egyre csökken, ahogy az önkormányzatok az erre alkalmas helyeket más célokra értékesítik.</p> <ul style="list-style-type: none">§ A mellékúthálózat és a harántirányú kapcsolatok bizonyos területeken (Budai régió és a régió keleti része) nincsenek megfelelően kiépítve, a meglévők állapota jelentősen romlott.§ A M0-ra túl sok funkció hárul, ezért megjelenik itt is a kapacitáshiány. Hiányzik az ezt a problémát orvosoló tágabb gyűrű.§ Kevés a forgalmi igényekhez képest a Duna-híd, és a legtöbb (pl.: Margit-híd, Szabadság híd) felújításra szorul.§ Országos prioritást és támogatottságot csak az autópálya építés élvez (közlekedésfejlesztés = autópálya építés).
--	--

VI. FEJEZET
CÉLSTRUKTÚRA

CÉLFA



**A KÖZÉP-MAGYARORSZÁGI RÉGIÓ 2007-2013-AS STRATÉGIAI
TERVE CÉLJAIT ERŐSÍTŐ TÉNYEZŐK A SWOT ANALÍZIS
MEGÁLLAPÍTÁSAIT ALAPÚLVÉVE**

Célok	A célok elérését segítő erőségek és lehetőségek
A Régió versenyképességének növelése /ÁTFOGÓ CÉL/	
Stabil gazdasági szerkezet megalapozása /SPECIFIKUS CÉL/	
KKV-k versenyképességének növelése	<ul style="list-style-type: none"> § Beutazó turizmus első számú célterülete – B § Országos tudásbázis (informatika), felsőoktatás, belső agyelszívás– B § Kulturális gazdaság súlya magas – B/A § Az ipari parkok és telephelyek kínálata bőséges, innovációs park § Az innovációhoz szükséges belső kapacitás magas § Üzleti központ (pénzügyi, szolgáltatási) § Külföldi és belföldi tőke a régióban koncentrálódik § Nemzetközi cégek képviselői a régióban koncentrálódnak– B § Nemzetközi cégek regionális központjainak helyszíne (informatika, K+F, szolgáltató központ) § Top 200 cégeinek fele a régióban található § Üzleti szolgáltató tevékenységek a régióban koncentrálódnak – B § Foglalkoztatottság magas az országos átlaghoz képest § Magas gazdasági aktivitás § Környezetvédelemi ipar fejletlensége
Gazdasági fejlettség területi különbségeinek mérséklése	<ul style="list-style-type: none"> § Beutazó turizmus első számú célterülete § Tartósan nagy belső (lakossági, üzleti) piac § Üzleti turizmus, konferencia turizmus célpontja (konferenciaközpont építése) § Meglévő gyógyfürdők § Sok kihasználatlan volt ipari terület § Környezetvédelemi ipar fejletlensége § Közlekedési csomópont szerep, országos jelentőségű logisztika adottságok § Duna kihasználásnak fokozása (turizmus, rekreáció, gazdaság, közlekedés) § Hasznosítható termálvízkészlet § Történelmi, kulturális adottságok
A munkaképes korú lakosság gazdasági aktivitásának növelése /SPECIFIKUS CÉL/	
Hátrányos helyzetű, megváltozott munkaképességű emberek elhelyezkedésének támogatása	<ul style="list-style-type: none"> § Üzleti, egészségügyi, közigazgatási, kulturális központ § Működő munkaerő-piac – R § Relatív magas foglalkoztatási szint – R § Vannak sikeres programok a hátrányos helyzetű csoportok visszavezetésére a munkaerő-piacra – R § A munkaügyi központok együttműködnek a képzés területén – R § A nagy infrastruktúra beruházások

	foglalkoztatási hatása jelentős – R
A képzési szerkezet és a munkaerő-piaci igények összehangolása	<ul style="list-style-type: none"> § Üzleti központ (pénzügyi, szolgáltatási) § Külföldi és belföldi tőke a régióban koncentrálódik § Nemzetközi cégek képviselői a régióban koncentrálódnak– B § Nemzetközi cégek regionális központjainak helyszíne (informatika, K+F, szolgáltató központ) § Top 200 cégeinek fele a régióban található § Országos tudásbázis (informatika), felsőoktatás, belső agyelszívás– B § A munkaügyi központok együttműködnek a képzés területén – R § Az oktatási szolgáltatások széles köre hozzáférhető - B § Tudásközpont szerep elérése – R § A lakosság képzettségi szintje magas – B § A régió vonzza a szakembereket – R § Magas a felsőoktatási intézmények száma – R
Társadalmi integráció erősítése /ÁTFOGÓ CÉL/	
Humán közszolgáltatások területi és színvonalbeli kiegyenlítése /SPECIFIKUS CÉL/	
Humán közszolgáltatások színvonalának emelése	<ul style="list-style-type: none"> § Megfelelő szakember állomány a humán közszolgáltatásokban – R § Aktív és sokszínű voluntáris, civil szektor – R § A civil koncentráció és a vállalkozások bevonása jelentős potenciált jelent a közszolgáltatások fejlesztésére – R § Szakmai interakció megteremtése az intézményrendszerben – R
Humán közszolgáltatások infrastruktúrájának területi kiegyenlítése	<ul style="list-style-type: none"> § Egészségügyi otthoni szakellátási szolgálat működik – B § Az egészségügyi kapacitás koncentrált – R § Kieépült humán közszolgáltatások alapintézmény-rendszere – R § Az oktatási intézmények eszköz-ellátottsága közepes – R § Legnagyobb a bentlakásos intézmények száma – M § A kulturális intézmények a régióban koncentrálódnak – B § Hatékonyabb ellátási rendszerek kialakítása (ellátási vonzaskörzetek)
Élhető régió megvalósítása /ÁTFOGÓ CÉL/	
Egészséges élethez szükséges feltételek javítása /SPECIFIKUS CÉL/	
A Régió környezetvédelmi és természetvédelmi infrastruktúrájának fejlesztése	<ul style="list-style-type: none"> § Termálvízkészlet (alternatív energia a hő szempontjából) § Budapest agglomerációjába tartozó településeken a csatornázottság nagymértékű fejlődést mutat

	<ul style="list-style-type: none"> § A monitoring hálózat és a technikai infrastruktúra a többi régióhoz viszonyítva itt a legjobb § Budapest légszennyezettségét mérő állomásokkal megfelelően lefedett § Legjelentősebb szennyezők környezetvédelmi fejlesztéseket hajtanak végre § Napenergia (a tanyás településeken a villanyszolgáltatás költség hatékonyan megoldható lenne alternatív energia felhasználásával) § Betétdíj-rendszer bevezetése várható
A Régió természetes zöldfelületi egységeinek, vízbázis-védelmi területeinek védelme, az egységek közötti természetes kapcsolat kialakítása	<ul style="list-style-type: none"> § A még meglévő természeti értékeink § A Régió szinte minden településén található egyedi tájértékek § Folyamatban van néhány kármentesítő program (Metallochemia, pakuratavak) § „Vízbázisvédelmi Célprogram” keretében a Közép-magyarországi Régióban számos vízbázisvédelmi intézkedési terv készült el, csak megvalósításra (forrásokra) vár § Rendelkezésre áll a Nemzeti Környezeti Nevelési Stratégia átdolgozott változata
Környezet- és természetvédelmi szemlélet erősítése a Régió társadalmának minden szintjén	<ul style="list-style-type: none"> § Működő Zöld Civil szervezetek magas száma országos viszonylatban (kb. 800 bejegyzett a Régióban) § A környezet- és természetvédelmi szemléletformálásban lehet számítani a zöld civilekre § Néhány zöld civil szervezet kiemelkedő aktivitása § A Régió társadalmára jellemző szellemi kapacitás (építeni lehet rá) § Környezetvédelmi, környezetgazdálkodási szakemberek jelentős száma a régióban § Lakosság bevonása fokozható § Működik a Környezeti Nevelési és Kommunikációs Programiroda
Települési központok fejlesztése identitást erősítő funkciókkal	<ul style="list-style-type: none"> § Nagyszámú műemlék, műemléki környezet, műemléki jelentőségű terület, illetve történelmi látványosság található a Régióban
Környezetkímélő közlekedési rendszer kialakítása <i>/SPECIFIKUS CÉL/</i>	
Az alternatív közlekedési módok kihasználhatóságának elősegítése	<ul style="list-style-type: none"> § Az uniós klímavédelmi indikátorok a jövőben hivatkozási alapot adhatnak a közlekedés környezetbarát fejlesztésére. § A Duna, mint adottság sokkal nagyobb lehetőségeket rejt, mint amennyit jelenleg kihasználunk. § A közösségi és a kerékpáros közlekedés jogi és gazdasági eszközökkel való ösztönzésében számos lehetőség rejlik.
A közösségi közlekedés versenyképességének	<ul style="list-style-type: none"> § A közösségi közlekedésnek megvannak

növelése a Régióban	<p>a tradíciói.</p> <p>§ Budapest tömegközlekedésének hálózati lefedettsége nemzetközi összehasonlításban is figyelemre méltó.</p> <p>§ A buszsávok rövidebb menetidőt tesznek lehetővé (versenyképesség).</p> <p>§ Villamosított vasútvonalak aránya nagy.</p> <p>§ A BKSZ működésbe lépése, első lépésként a közös bérletrendszer kialakítása.</p>
A haránt-irányú közúti kapcsolatok és az intermodalitás fejlesztése	<p>§ Terület-rendezések végrehajtásának lehetősége, intermodális csomópontok kialakítása.</p> <p>§ A körvasút léte lehetőség a közösségi közlekedési rendszerbe való integrálására.</p>
Együttműködések ösztönzése, kommunikáció, partnerség, adat és információ-szolgáltatás elősegítése	<p>§ A közlekedéssel kapcsolatos kommunikáció sikerességét elősegíti, hogy a régióban az iskolázottak aránya nagy</p> <p>§ Partnerség erősítése – R</p> <p>§ Vannak „best practice”-k – R</p> <p>§ Az országos és nemzetközi civil szervezetek központjai a régióban koncentrálódnak – R</p> <p>§ Uniós kapcsolatrendszer létezése lehetősége ad a lobbizásra – R</p> <p>§ A civil koncentráció és a vállalkozások bevonása jelentős potenciált jelent a közszolgáltatások fejlesztésére – R</p>

A Régió hosszú távú jövőképe:

A Régió hosszú távú jövőképe túlmutat a 2007-2013-as tervezési periódus határidején, így 2020 vonatkozásában a következő vízió fogalmazható meg:

„A Közép-magyarországi Régió megtartva fejlődési ütemét, Kelet-Közép-Európa egyik legversenyképesebb régiójává vált, ugyanakkor a fenntarthatósági kritériumokat gazdasági, környezeti és társadalmi vonatkozásban egyaránt teljesítve a Kárpát-medencei térség fő gazdasági, társadalmi, kulturális szervező erejévé fejlődött.

A Régió az információs társadalom fejlesztésében kihasználta regionális versenyelőnyét, és tevékeny részt vállalt a vívmányok kelet-európai közvetítésében. A tudásalapú emberi erőforrás- és gazdaságfejlesztés az üzleti szolgáltatásokra, a kutatás-fejlesztésre, a kulturális gazdaságra és a szabadidő gazdaságra koncentrált. Jelentős, nemzetközi figyelmet is keltő zászlóshajó projektek valósulnak meg.

Az átgondolt fejlesztés eredménye a többpólusú fejlődés és a koordinált területhasználat.

A Régió a minőség elvein nyugvó élhető, egészséges lakó és munkakörnyezetet biztosít az itt élők számára.”

A Régió stratégiai célja:

A Közép-magyarországi Régió legyen a minőség elvein nyugvó élhető, az itt élők számára egészséges lakó és munkakörnyezetet biztosító, ugyanakkor a fenntarthatósági kritériumokat gazdasági, környezeti és társadalmi vonatkozásban egyaránt teljesítő, nemzetközileg is versenyképes, regionális identitással rendelkező, a Kárpát- medence fő szervező erejét jelentő térség.

Átfogó célok

A Régió versenyképességének növelése

A Közép-magyarországi Régió vitathatatlan központi helyet foglal el Magyarországon: földrajzi fekvése mellett az élet minden területén vezető pozíció jellemzi. Nagytérségi viszonylatban, a hasonló adottságú nagyvárosi régiókkal összehasonlítva a régió pozíciója már veszélyben van.

A régió egésze számára sorsdöntő kérdés, hogy a gazdasági életét meghatározó **Budapest** milyen szerepet tud betölteni az európai városhálózatban, hiszen a főváros fejlődése az egész régió jövőjét is meghatározza. Pozitív jelenség, hogy készülöben van Budapest Gazdaságfejlesztési Programja, mely a tudatos fejlesztés lehetőségét hordozza magában.

A Közép-magyarországi régió – amely Magyarország egyetlen, és Kelet-Közép-Európa egyik meghatározó nagyvárosi térségét foglalja magába – versenyképessége tehát döntő befolyással van hazánk versenyképességére és a magyar gazdaság ütemének alakulására.

Az Európai Unió tagjaként, az egyre fokozódó nemzetközi verseny szférájában, különösen fontos, hogy az európai versenytársakhoz mérjük régióink erősségeit, lehetőségeit és gyenge pontjait egyaránt. Ilyen összehasonlításban világosan kirajzolódnak azok a tényezők, amelyek egy versenyképes térség kialakításának lehetőségét hordozzák magában.

A gazdasági folyamatok mára kirajzolták azt az érdekeltségi területet, melyben a régió az ország határain túlnyúlóan bizonyos regionális funkciókat láthat el elsősorban a vállalati regionális központok letelepedése, az üzleti szolgáltatások, az innováció, kutatás-fejlesztés és logisztikai funkciók terén.

Egy régió versenyképességét külső és belső tényezők határozzák meg, rendkívül összetett módon.

A globalizálódó gazdaság a korábban meghatározó alapfeltételek - földrajzi elhelyezkedés, elérhetőség, méret - mellé új, az elsődleges feltételeknél összetettebb tényezőket állított. A legfontosabb az innovációs és adaptációs készség, a kommunikációs infrastruktúra a fejlettsége és mindehhez a szellemi tőke jelenléte. Az üzleti folyamatok összetettsége, a gazdaság új húzóágazatainak kialakulása egy térségben meglévő szellemi kapacitásokat rendkívüli módon felértékelte.

A régió rendelkezik a hosszú távú versenyképességhez szükséges alapadottságokkal - fekvés, közlekedési kulcspozíció, gazdaság „kritikus tömege”, szellemi tőke koncentrációja, innovatív iparágak megléte -, de a nagyvárosok éleződő versenyében a meglévő adottságok tudatos és koncentrált továbbfejlesztésére van szükség.

Az **emberi tudás, a szellemi tőke** alkalmazkodóképessége, a rugalmasság és a "reakció idő" a versenyképesség alapkritériumává vált. Budapest oktatási-képzési potenciálja kiemelkedő az országban, tágabb regionális értelemben azonban versenyképessége nem elégséges: a speciális szakismeretek elterjesztése, az oktatási színvonal (kiemelten a műszaki,

közgazdasági, nyelvi, valamint a szakképzés területein), az oktatás és a munkáltatói szféra kapcsolatának fejlesztése folyamatos beavatkozási területet jelent egy, a versenyképességét fejlesztő régió számára. Az iskolai oktatáson túl kiemelt figyelmet kell fordítani a gazdasági szereplők (kiemelten a kis és középvállalkozások) folyamatos képzésre, adaptációs képességének növelésére

Az **innováció, a kutatási-fejlesztési színvonal**, az elméleti eredmények gyakorlati elterjedésének üteme a globális versenyképesség egyik meghatározó eleme. Ez a tényező dönti el, hogy egy térség alapvetően befogadó-adaptáló, vagy innovatív-kibocsátó szerepkört tud elfoglalni. A régió országosan jó pozíciója nem biztosít regionális versenyelőnyt, ezért a kutatás fejlesztés támogatása feltétlenül a regionális stratégia kulcseleme.

Az **üzleti infrastruktúra és a szolgáltatások színvonala** országos viszonylatban Budapesten a legfejlettebb, azonban az európai városhálózatban és a városok versenyében a pozíciója romlott az elmúlt évek során. Ezért a jövőben ezeket a beavatkozási területeket is a kiemelten fejleszteni szükséges.

A területi versenyképesség következő fontos tényezője a hely "érdekessége", hogy hányan kíváncsiak az adott területre, milyen egy **terület imázsa**.

Budapest és a térségében található kiemelt nevezetességek az ország legfontosabb turisztikai vonzerejét képviselik, de összességben elmondható, hogy a számos kiaknázatlan elem (gyógyfürdők, területileg nem kiegyensúlyozott szolgáltató rendszer, hiányos marketing, nem kapcsolódó, programszerűen felfűzött látványosságok) miatt az idelátogató turisták száma és az itt töltött idő nem éri el az adottságaiból fakadó lehetőségeket. A régió vonzerejének növelése - mely egyaránt fontos a külföldi turistáknak, és a helyi lakosoknak - a terület által nyújtott turisztikai és szabadidős kínálat bővítésével, a területi koncentráció enyhítésével valamint kulturális és szabadidős tevékenységek színvonalának fejlesztésével érhető el.

A Közép-Magyarországi Régió azon túl, hogy az ország térszerkezetének kiemelt központja, közlekedés-földrajzi helyzetéből fakadóan **természetes csomópontja** a nyugati és keleti, délkeleti **közlekedési, áruszállítási kapcsolatoknak**. Az adottságai és a fenti tényezők jelenlegi színvonala Budapestet és térségét potenciális regionális szerepkörrel bíró várossá teszik.

A kirajzolódó regionális szerepkör megerősítéséhez azonban több tényező együttes fejlesztése is szükséges, melyek közül kiemelkedő fontosságú az áruk, szolgáltatások és információk áramlását biztosító közlekedési-logisztikai és telekommunikációs rendszerek fejlesztése, valamint e szerep tudatos felvállalása, építése és kommunikálása és az ehhez szükséges humán erőforrás háttér folyamatos fejlesztése.

A versenyképesség a fenti tényezők érvényesítésén keresztül a **tőkevonzó képesség erősödésében**, a húzóágazatok kiemelten gyors fejlődésében nyilvánul meg. A versenyképes gazdaság biztosítja azokat az eszközöket, mellyel a gazdasági eredmények ésszerű felhasználásával kialakítható a Stratégia másik átfogó célja az **Élhető régió megvalósítása**.

A régió így alkalmassá válik arra, hogy nemzetközi, európai uniós, politikai, kulturális, gazdasági intézmények települjenek ide, amelyek presztízsükkel és gazdasági, kulturális kisugárzásukkal további fejlődést generálnak.

Társadalmi kohézió erősítése

A társadalom belső békéjének demokratikus eszközökkel történő biztosítása, az igazságosság, a szolidaritás, az esélyegyenlőség és a méltányosság értékeinek érvényesítése a demokráciáról szóló gondolkodás központi kérdése.

Az alapvető szociális, egészségügyi ellátások, képzési feltételek biztosítása mellett, magában foglal olyan értékeket is, mint a multi-kulturalitás (kisebbségek, migránsok integrációja), vagy a fogyatékossgal élő emberek, férfiak és nők esélyegyenlősége.

A társadalmi kohézió érdekében olyan viszonyok kialakítása szükséges, amelyek hosszú távon mindenki számára biztosítják a társadalmi minimumot, a társadalmi-gazdasági részvétel alapfeltételeit; illetve megteremtik, és nyitva hagyják a mobilitási utakat az egyén számára.

A Közép-magyarországi a legellentmondásosabb, legnagyobb gazdasági és társadalmi különbségekkel terhelt régió. A kiáltó különbségek ebben a térségben veszélyeztetik legnagyobb mértékben a társadalmi kohézió fenntartását. Az új kihívások mellett, új, biztató kezdeményezések is megjelentek az ellátó-rendszer és a civil szféra keretein belül.

A társadalmi kohézió fenntartásában legnagyobb jelentősége a lakosság jövedelmi viszonyainak és az országos szakpolitikáknak van (adó-, szociális ellátórendszer, intézmények finanszírozása stb.).

A Régió – fejlesztési forrásai révén – hozzá tud azonban járulni az ellátórendszerek színvonalának emeléséhez, hatékonyabb működéséhez, és a célcsoportok igényeinek jobban megfelelő átalakításához. A fejlettségi különbségeknek többnyire jellegzetes területi vetülete is van, amelyek kezelését a Társadalmi kohézió erősítése, mint cél szintén magában foglal.

A társadalmi boldogulás egyik megalapozója a mindenki számára elérhető esélyteremtő oktatás, az új munkaerő-piaci pozíciók betöltéséhez alkalmas tudásokat biztosító képzés, továbbá új típusú foglalkoztatási lehetőségek (pl. e-munka).

A Közép-magyarországi régió szuburbanizációs folyamatai olyan népességi változásokat idéztek elő, amelyeket az ellátórendszer nem volt képes maradéktalanul követni. Jelentős hiányok tapasztalhatók a települések és kerületek oktatási intézményi ellátottságában, csakúgy mint a meglévő intézmények infrastruktúrájának minőségében.

A humán közszolgáltatást nyújtó közintézmények (szociális, egészségügyi, foglalkoztatási, kulturális) nem biztosítják kiegyenlítetten, egyenletesen jó minőségben, és a társadalom minden csoportja számára egyformán hozzáférhetően szolgáltatásaikat.

A humán szolgáltatások színvonalának emelése egyrészt biztosítható a közintézményeket befogadó épületek állapotjavításával, rekonstrukciójával, és a működésükhöz alapvetően szükséges technikai eszközök, gépek, berendezések modernizálásával.

Másrészről szükség lehet új szolgáltatások létrehozására, a szakember-ellátottság javítására, helyenként a szakmai színvonal emelésére a szolgáltatási kínálat bővítése által.

Az intézményi ellátások között összhang, szinergia megteremtése, az intézmények gazdaságos fenntartása az ágazati szereplők kooperációjával, együttműködésük fejlesztésével biztosítható. A széles körű partnerség kialakítása, az intézmény-fenntartók közötti együttműködés többlet-források bevonását teszi lehetővé, és egyben lehetőség biztosít a tapasztalatcserére is

Az együttműködés javításához, a minőségi kommunikáció kialakításához, az ágazatközi integráció megteremtéséhez, az info-kommunikációs technológiák és eszközök alkalmazása is hozzájárul. Ennek eredményeként nő a lakosság és a humán szolgáltatást nyújtó intézmények, valamint az intézmények egymás közötti információval való ellátottsága, ember-közelibbé válik az ellátás, valamint felgyorsul az adat- és információáramlás.

A társadalmi kohézió feltételeinek biztosítása egyaránt fontos a másik két átfogó cél a gazdasági versenyképesség és az élhető régió megvalósítása szempontjából. Egyes társadalmi csoportok lemorzsolódása, elszegényedése nem csak az itt élők életminőségét rontja, hanem a gazdasági növekedés gátjává is válik (elriasztja a befektetőket, turistákat, kialakulnak a munkaerő-piacról tartósan kilépő csoportok).

Élhető régió megvalósítása

Az élhetőség mindazon tényezők gyűjtőfogalma, amely a régió lakosságának életminőségére kihat. Ezen belül kiemelt összetevők az ember testi és mentális egészségét befolyásoló, környezeti és természeti tényezők.

A Stratégia végrehajtásának operatív szintjén a környezetvédelmi szempontok horizontális érvényesítése szükséges.

A **környezetvédelmi infrastruktúrák** teljes kiépítése, a szennyező anyagok környezetbe való jutásának megakadályozása akár a keletkezésük megszüntetésével /cső eleji technológiák/ a, **vízbázisok**, a **természeti területek**, **zöldfelületek** hathatósabb védelme, illetve további kiterjesztése a Régió egészségesebb társadalma felé tett elsőrangú lépés lehet.

Budapestet és Pest megyét régóta feszíti a főváros fejlettsége, az általa kínált élet és jövedelmi színvonal és a megye periférikus, rurális területein elérhető életszínvonal közötti különbség. Az élhető régió sokak számára első helyen jobb jövedelmi viszonyokat, biztos vidéki (helyi) munkahelyeket jelent.

A **többpólusú térszerkezet** kifejlesztése az egyközpontúsággal szemben, az ehhez szükséges új közlekedési kapcsolatok kiépítése (elsősorban haránt irány), a **közösségi közlekedés** színvonalának és elérhetőségének nagymérvű javítása, az **alternatív közlekedési módok** lehetőségeinek megteremtése fontos lépés a Régió lakosságának életminőség javulásához.

Az **épített környezet** minősége a lakosság életminőség érzésének szintén fontos tényezője. A rendezett, tiszta településkép elérése, az **identitást erősítő közösségi terek** kialakítása, a nagyvárosi leszakadó, szlömösödő térségek, a lakótelepek, a romló állagú belső kerületek, a jellegtelen és funkciójukat veszített külső kerületi központok rehabilitációja, funkcióbővítése meghatározó jelentőséggel bír a lakosság életkörülményeinek javításában.

Az élhető régió nem csak a társadalom egyes csoportjainak kínál megfelelő életminőséget, hanem a széleskörű lakosságnak nyújtja a **közzolgáltatások** területi és színvonalbeli fejlesztését, a lakóhelyhez közeli ügyintézés lehetőségét, a jobb minőségű ellátásokhoz történő könnyebb hozzáfutást.

V. FEJEZET

A STRATÉGIA ELVEI, FŐ IRÁNYVONALAI

Kijelenthető, hogy a Régió 2001-2006-os Stratégiai Tervéhez készült helyzetelemzéshez képest 2004-ben jelentősnek ítéltető, érdemi változás nem történt, és a 2006-tal záródó tervezési periódusra sem várható jelentős fejlődésbeli ugrás.

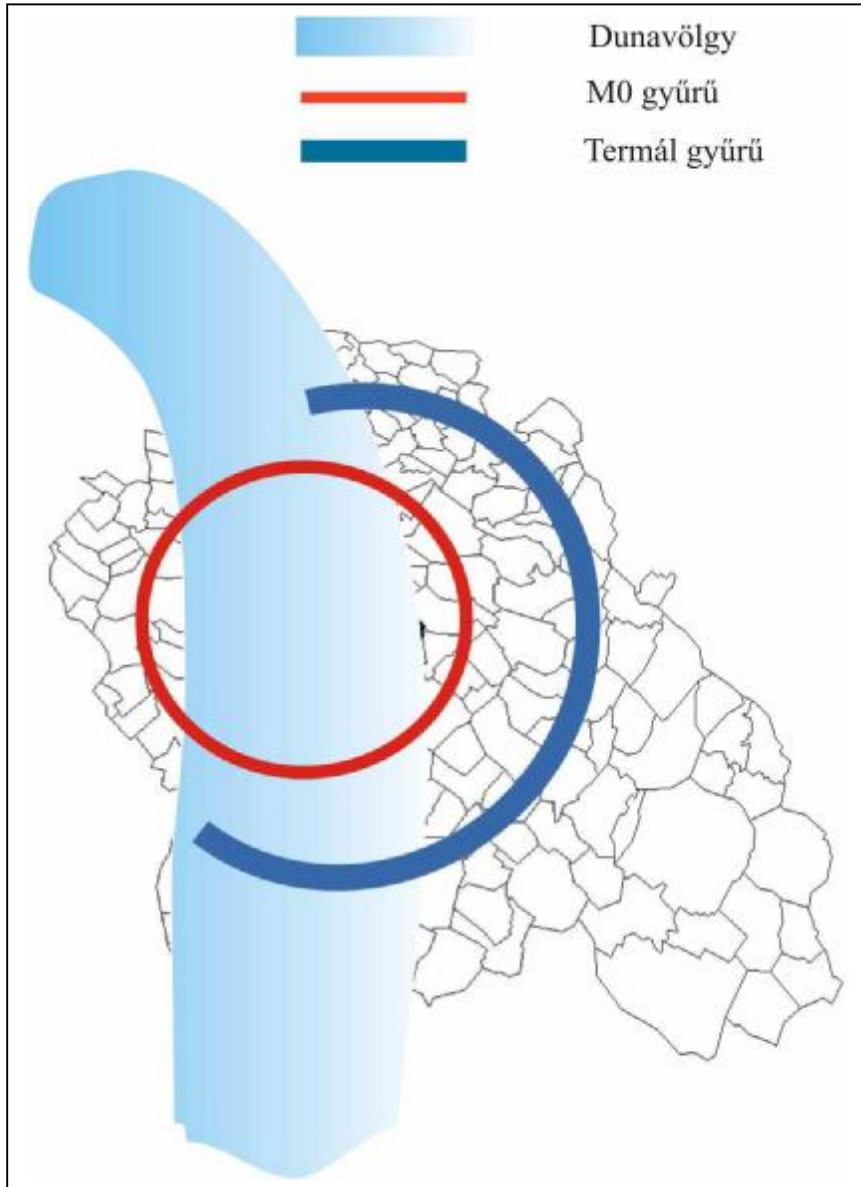
A korábbi tapasztalatokból kiindulva, az egyenlőségre törekvő, elaprózott fejlesztési források hatásfoka nagyon alacsony. A valódi multiplikátor hatást kifejtő fejlesztések feltétele a merész, tudatos szemléletbeli váltás: a Régió specifikus, versenyelőnyt biztosító területeinek, ágazatainak előnyben részesítése.

Budapestnek, illetve a Közép-magyarországi Régióknak mint „ **kreatív**” helynek, s egyben az ország és a Régió domináns társadalmi, gazdasági, kulturális motorjának elkötelezetten fel kell vállalnia offenzív kitörési pontként versenyképességének javítását. Budapest, mint kreatív hely a nemzetközi versenytársaihoz képest (Bécs, Prága) még csak néhány évvel van lemaradva, és komparatív versenyelőnyeire alapozva ezt a lemaradást nemcsak, hogy behozhatja, hanem Kelet-Közép-Európa regionális kulturális és tudásközpontjává válhat.

Megfelelő alapot teremtve a kiegyensúlyozott fejlődésnek, összhangba kell hozni a méltányosságot és a versenyképességet. A Régió elmaradott területeit továbbiakban nem a jelenlegi támogatási gyakorlat eredménytelenül hasznosuló segélyeivel kell támogatni, hanem ösztönözni és segíteni kell őket, hogy a Régióban összpontosuló, mint meglévő erősségeket - innováció, K+F, tudásbázis - kihasználva tudatosan kapcsolódjanak be a fenti cél megvalósításába.

Ennek figyelembevételével a 2007-2013-as ciklusra a következő elvek érvényesítését tűzzük ki célul:

1. A ciklusban rendelkezésünkre álló források felhasználásánál érvényesíteni kell a **területiség elvét**, meghatározva a Régió azon fejlesztési sávjait, földrajzi területeit, amelyeket előnyben részesítünk a fejlesztések során:
 - § Dunavölgy (Beszédes Program)
 - § M0 gyűrű sávja
 - § Termál gyűrű
2. A fejlesztési forrásokat a területiség elvén túl a céljában meghatározott kiemelt **témákra** kell koncentrálni:
 - § Kultúra
 - § Szabadidő
 - § K+F
 - § Üzleti szolgáltatások
 - § Környezet- és természetvédelem
3. Az előző elvekhez kapcsolódóan a kiemelt területek (földrajzi, tematikus) jelentős elemeit **direkt projektfinanszírozás** keretében kell fejleszteni, ezzel növelve a hatékonyságot a korábbi évek forrás-elosztásával szemben, míg a többi térség, illetve téma esetében a pályázati verseny marad érvényben.



VI. FEJEZET

PRIORITÁSOK

A prioritások a stratégiai tervben nem sorrendiséget, illetve rangsort, hanem beavatkozási területeket jelentenek.

A stratégiai célok eléréséhez, és magának a stratégiának a megvalósításához szükséges cselekvési, végrehajtási sorrendiséget a 2007-2009-es operatív programban meghatározott intézkedések között kell majd felállítani.

A Stratégiai Terv prioritásait a célstruktúra specifikus céljaiból vezettük le. Az alábbiakban az öt prioritás kerül indoklásra.

A Stratégia prioritásai:

- § Gazdaságfejlesztés**
- § Humán-erőforrás fejlesztés a munkaerő-piaci igényeknek megfelelően**
- § A Régió közszolgáltatási szektorának fejlesztése**
- § Az egészséges élethez szükséges tényezők javítása, fejlesztése**
- § A Régió közlekedési rendszerének fejlesztése a közösségi és környezetkímélő közlekedés területén**

Gazdaságfejlesztés - PRIORITÁS

A prioritással támogatott átfogó célok:

Stabil gazdasági szerkezet megalapozása

A munkaképes korú lakosság gazdasági aktivitásának növelése

A prioritást közvetlenül támogató operatív célok:

KKV-k versenyképességének növelése

Gazdasági fejlettség területi különbségeinek mérséklése

A képzési szerkezet és a munkaerő-piaci igények összehangolása

A prioritás indoklása:

A gazdaságfejlesztés a területfejlesztés nélkülözhetetlen része, hiszen elsősorban a gazdasági élet szereplői adják egy térség bruttó hozzáadott értékét és ezen belül megteremtik a fejlődés feltételeit: a jövedelmet, a munkahelyeket, és a munkavégzés lehetőségét.

A Közép-Magyarországi Régió adottságait kihasználva továbbra is indokolt a **kis- és középvállalkozások fejlesztése**. A méretükből fakadó hátrányok (pl. nehezebb információhoz és forráshoz jutás) és az elégtelen vállalkozói ismeretek miatt a kis- és középvállalkozások szorulnak rá leginkább a támogatásra, mindemellett innovációs és alkalmazkodási készségük magas lehet. A Közép-Magyarországi Régióban adottak a fejlesztés "alanyai": az országos átlagnál nagyobb vállalkozás-sűrűség, élesebb verseny "kitermeli" a növekedésre képes kis- és középvállalkozásokat.

A kis- és középvállalkozások fejlesztésnek azokra a szektorokra kell koncentrálni, amelyek várhatóan meghatározóak lesznek az elkövetkező időszakban. Ilyenek mindenképp a technológia-intenzív iparágak, az üzleti és informatikai szolgáltatások, a kulturális gazdaság, a turizmus és szabadidő-gazdaság, a környezetvédelmi ipar, kutatás-fejlesztés, innováció.

A technológia-intenzív exportorientált iparágak (pl. gépgyártás, számítógépgyártás, elektronika) vállalatai elsősorban beszállítói hálózatok részeként lehetnek versenyképesek, ezért itt a beszállítói tevékenység kerül a támogatás előterébe. Más iparágakban is hangsúlyos az együttműködés, klaszterek kialakulása és fejlődése.

A **kulturális gazdaság** a nagyvárosi régiók egy sajátos gazdasági klasztere, az új posztindusztriális gazdaság egyik legdinamikusabban fejlődő, a piacgazdaságba egyre mélyebben beépülő jellegzetes eleme. A kultúrafejlesztés tudásnövelő és szellemfrissítő hatásán túl a versenyképességi, a tőkevonzási és a profitszerzési szempontjai is lényegesek.

A Közép-magyarországi régióban – nagyvárosi régió jellegéből, valamint örökségéből, adottságaiból adódóan – a kulturális gazdaság kedvezően fejleszthető a tudás alapú ipar és az üzleti szolgáltatások mellett, mert az agglomerálódás az intézményi, az információ-szervezési háttérhez és az együttműködéshez kedvező, a kultúrát szolgáltató intézmények fogyasztói sűrűség igénye adott. Ezekben a szektorokban a régió szerepe az egész ország, esetleg a

tágabb térség gazdaságának ellátása, kiszolgálása, magas minőségi színvonalú és széles választékú szolgáltatásokkal.

A **turizmus és szabadidő gazdaság fejlesztése** azért különösen indokolt, mert ez az egyik legdinamikusabb gazdasági ág, amely egyben az értékek, az ismeretek és a kapcsolatok közvetítésével más gazdasági ágakra is pozitívan hat, és a Közép-Magyarországi Régió kedvező turisztikai adottságokkal rendelkezik.

A turizmus és szabadidő gazdaság szolgáltatásainak mennyiségi és minőségi fejlesztésére egyaránt szükség van, a jelentős kulturális-, örökség-, gyógyvíz- és termásvíz-kincsünkre épülő turizmustól kezdve a gasztronómiára és borkultúrára épülő fejlesztéseken át a kulturális, sport és szórakoztató programok széles választékáig. A prioritás segít egy versenyképes, komplex gazdasági szegmens létrehozásában.

A gazdaság fejlesztése nem különülhet el a régió komplex fejlesztésétől, hiszen a humán erőforrás, a környezet, a közlekedés állapota alapvetően befolyásolja a versenyképességet. Hatékony gazdaságfejlesztés csak e tényezők összehangolt és együttes fejlesztése mellett lehetséges.

A 2007-2009-es időszakra készítendő operatív programban kidolgozandó intézkedések a prioritáson belül:

- § Kis- és középvállalkozások fejlesztése,
- § Turizmus és szabadidő gazdaság fejlesztése,
- § Kulturális gazdaság fejlesztése.
- § Üzleti szolgáltatások fejlesztése
- § K+F fejlesztése

Humán-erőforrás fejlesztés a munkaerő-piaci igényeknek megfelelően - PRIORITÁS

A Humán erőforrás fejlesztés jelentősége túlmutat a népesség képzettségi szintjének emelésén, és a közvetlen társadalmi szempontokon. A humán erőforrás fejlesztés és a gazdaságfejlesztés egyik legfontosabb közös eleme a munkaerő piaci igényeknek megfelelő képzések feltételeinek biztosítása.

A prioritással elérni kívánt átfogó cél:

- § A Régió versenyképességének növelése
- § Társadalmi kohézió erősítése

A prioritást közvetlenül támogató operatív célok:

- § A munkaképes korú lakosság gazdasági aktivitásának növelése
- § A hátrányos helyzetű, megváltozott munkaképességű emberek elhelyezkedésének támogatása
- § A képzési szerkezet és a munkaerő-piaci igények összehangolása

A prioritás indoklása:

A Közép-magyarországi régiót gazdasági, fejlettségbeli inhomogenitás jellemzi, e jelenség érvényes a régió emberi erőforrásaira is. Az Európai Unió 15 régió tagállamhoz képest a régióban magas az inaktivitás, jelentős foglalkoztatásból kiszoruló csoportok, a munkanélküliek ezen belül különösen a rossz életkörülmények között élő roma lakosság, a szociális ellátásból kikerülő, ún. eltűnő munkanélküliek, valamint a hátrányos helyzetű csoportok száma. Ezek a csoportok mind a fővárosban mind Pest megyében bizonyos területeken koncentrálódva jelennek meg. Az emberi életkörülmények megteremtése, a kirekesztettség csökkentése, e társadalmi csoportok képzettségi szintjének növelése szintén fontos feladat.

A régió munkanélküliségét alapvetően nem a munkalehetőségek hiánya, hanem a munkaerő kereslet és kínálat eltérő szerkezete magyarázza. A munkához jutás elsődleges akadály a piacképes szakképzettség hiánya, amihez a munkát keresők részéről tájékozatlanság járul. A térségi szereplők erőfeszítései ellenére a közép- és felnőttoktatási, valamint a szakoktatási intézményrendszer nem alkalmazkodik megfelelően a gazdaság munkaerő-piaci szükségletéhez, működtetésük szélesebb körű partnerséget, együttműködést igényel.

Az iskolarendszerű és a felnőttképzés oktatási intézmények képzési kínálatuk fejlesztésével, bővítésével (pl.: vállalkozói, számítástechnikai ismeretek), a munkaerő-piaci kereslethez igazodó képzési struktúra kialakításával növelik térségük munkaerő-piaci versenyképességét, és egyben erősítik az ott élők identitástudatát.

Az élethosszig tartó tanulás korszakába léptünk, ahol a tudás közvetítőjévé az iskola mellé a munkahely lép elő. A vállalkozások fejlődését többek között a vezetők és az alkalmazottak folyamatos képzésével lehet biztosítani. Ennek megfelelően a régió olyan, a régió vállalati szövetében meghatározó ágazatokhoz szorosan kapcsolódó oktatási programok indításával kívánja a KKV szektor fejlődését elősegíteni, amelyek egyrészt általános vállalkozási, vállalatvezetési, másrészt szakma-specifikus ismereteket adnak át.

A 2007-2009-es időszakra készítendő operatív programban kidolgozandó intézkedések a prioritáson belül:

- § Hátrányos helyzetű munkanélküliek munkaerő-piaci integrációjának segítése.
- § A képzési szerkezet és a munkaerő-piaci igények összehangolása
- § KKV továbbképzések támogatása
- § Együttműködések ösztönzése, a kommunikáció, partnerség, adat és információ-szolgáltatás elősegítése

A Régió közszolgáltatási szektorának fejlesztése - PRIORITÁS

A Régió népességének képzettségi szintjét, életminőségét és közérzetét alapvetően meghatározó humán szolgáltatásokat nyújtó közintézményei között jelentős területi és színvonalbeli különbségek mutatkoznak. Ezek hatékony felszámolását, az egyes ágazati szereplők együttműködésének, közös fejlesztések támogatását, az info-kommunikációs technológia használatából adódó előnyök kiaknázását a közszolgáltatási szektor átfogó fejlesztésével érhetjük el.

A prioritással elérni kívánt átfogó cél:

- § Társadalmi kohézió erősítése

A prioritást közvetlenül támogató operatív célok:

- § Humán közszolgáltatások színvonalának emelése
- § Humán közszolgáltatások infrastruktúrájának területi kiegyenlítése
- § Együttműködések ösztönzése, a kommunikáció, partnerség, adat és információszolgáltatás elősegítése

A prioritás indoklása:

A gazdaságilag kedvező mutatókkal rendelkező Közép-magyarországi régióban is jelentős hiányosságok tapasztalhatók a települések és kerületek oktatási intézményi ellátottságában, csakúgy mint a meglévő intézmények infrastruktúrájának minőségében. Az iskolák és óvodák felújítása, kapacitásuk bővítése nélkül a megnövekedett létszámból adódó feladatokat az intézmények csak minőség-romlás mellett képesek ellátni

Az életminőséget, közérzetet alapvetően meghatározó humán szolgáltatást nyújtó közintézmények (szociális, egészségügyi, foglalkoztatási, kulturális) nem biztosítják kiegyenlítetten, a Régió magas népességkoncentrációjának, a területileg differenciáltan változó, öregedő népessége igényeinek megfelelően a lakossági szolgáltatásokat. A régió intézményi ellátórendszerében a területi és színvonalbeli különbségek élesen kirajzolódnak, túlnyomó részben a fővárosi intézmények látják el - a budapesti lakosságon kívül - a fővárosba ingázó munkavállalók, tanulók szükségleteit is.

A humán szolgáltatások színvonalának emelése egyrészt biztosítható a közintézményeket befogadó épületek állapotjavításával, rekonstrukciójával, és a működésükhöz alapvetően szükséges technikai eszközök, gépek, berendezések modernizálásával. Másrészt ugyan elmondható, hogy a humán közszolgáltatások szakember-ellátottsága megfelelő, de e mutató fenntartásához elengedhetetlen a szakmai színvonal emelése, az egyes szolgáltatási kínálatok bővítése. A meglévő intézmények kapacitásának bővítése nélkül, a jelentős népességszámból adódó feladatokat az intézmények csak esetleges minőség-romlás mellett képesek ellátni.

A fővárosi és megyei intézmények együttműködésére, tevékenységük összehangolására vannak már pozitív példák, de egyelőre mindez nem mondható általánosnak. Az egyes szolgáltatások gyakran párhuzamosan, egymást nem kiegészítve épültek ki, hiányzik az ágazatközi integráció. Az intézményi ellátások között összhang, szinergia megteremtése, az egymást átszövő feladatok színvonalas ellátása, az intézmények gazdaságos fenntartása az ágazati szereplők kooperációjával, együttműködésük fejlesztésével biztosítható csak. A széles

körü partnerség kialakításával az intézmény-fenntartók előtt több pályázati forrás nyílik meg, és egyben lehetőség nyílik tapasztalatcserére is.

A tudásalapú társadalom, a versenyképes gazdaság és az élethosszig tartó tanulás korszakába lépve a humán ellátórendszernek is fel kell venni a lépést a modern kor kihívásaival. A régióban a viszonylag kedvező lehetőségek ellenére a humán közszolgáltatást nyújtó ellátórendszerek nagy része nem rendelkezik az információs társadalomba való bekapcsolódáshoz szükséges infrastruktúrával, eszközökkel, az ellátásban dolgozó szakemberek pedig azok használatát biztosító készségekkel, ismeretekkel. Az info-kommunikációs technológiák és eszközök alkalmazása hozzájárul a minőségi kommunikáció kialakításához, az ágazatközi integráció megteremtéséhez, az on-line kapcsolatok kiszélesítéséhez, melynek eredményeként nő a lakosság és a humán szolgáltatást nyújtó intézmények, valamint az intézmények egymás közötti információval való ellátottsága, ember-közelibbé válik az ellátás, valamint felgyorsul az adat- és információáramlás. Az információs technológia lehetséges integrálása a humán erőforrás képzésébe kettős: történhet egyrészt a felhasználói szintű számítástechnikai ismeretek megszerzésével, másrészt az információs technológia alkalmazásával az egyéb ismeretek befogadásának támogatásával.

A 2007-2009-es időszakra készítendő operatív programban kidolgozandó intézkedések a prioritáson belül:

- § Az intézményi infrastruktúra korszerűsítése, kapacitások bővítése
- § A meglévő szolgáltatások színvonalának emelése, új humán szolgáltatások bevezetése
- § Info-kommunikációs technológiák bevezetése és alkalmazása az intézményekben
- § Együttműködések ösztönzése, a kommunikáció, partnerség, adat és információszolgáltatás elősegítése

Az egészséges élethez szükséges tényezők javítása, fejlesztése - PRIORITÁS

Az egészséges élethez szükséges tényezők javítása, fejlesztése című prioritás a *Régió versenyképességének növelése és az élhető régió megvalósítása* átfogó célok eléréséhez járul hozzá.

A prioritást közvetlenül támogató operatív célok:

A Régió környezetvédelmi és természetvédelmi infrastruktúrájának fejlesztése

Települési központok fejlesztése identitást erősítő funkciókkal

A Régió természetes zöldfelületi egységeinek, vízbázis-védelmi területeinek védelme, az egységek közötti természetes kapcsolat kialakítása

Környezet- és természetvédelmi szemlélet erősítése a Régió társadalmának minden szintjén

Együttműködések ösztönzése, a kommunikáció, partnerség, adat és információ-szolgáltatás elősegítése

Az alternatív közlekedési módok kihasználhatóságának elősegítése

A prioritás indoklása:

Az élhető, egészséges környezettel bíró régió kialakításának fontos feltétele a természeti és az épített környezetünk, értékeink védelme, fenntartása, illetve rehabilitációja. Az egészséges, nyugodt életkörülményeket valló és biztosító régió jelentős versenyképességi előnyöket hordoz magában, már azáltal is, hogy erősíti az itt élők identitástudatát.

Természetes és jogos követelmény, hogy a tiszta levegő, ivóvíz, a jó termőtalaj, a természetes és rendezett környezet, a rekreációt, a mentális egészséget is biztosító zöldterületek rendelkezésre álljanak. Ennek érdekében hangsúlyosan kell kezelni a környezetvédelmi infrastrukturális beruházásokat, a környezetbarát közlekedési módok előtérbe helyezését, és az ezeket megalapozó, erősítő környezettudatos szemléletű nevelést, oktatás a társadalom minden szintjén. A régió erősségeire alapozva, azokat felhasználva csökkenthetjük, megszüntethetjük a jelenleg még gyengeségként jelentkező problémáinkat. A civil szféra megerősítésével jelentős húzóerőt alakíthatunk ki a környezettudatos nevelés, oktatás, illetve az aktív, operatív környezet- és természetvédelem terén, s általuk fokozható a lakosság bevonása a környezeti problémák megoldása terén is. A meglévő természeti és épített értékeink hathatós, példamutató védelmével további fejlesztéseket ösztönözhetünk. Az elkezdett nagy volumenű kármentesítési programok maguk után vonhatják a további pontszerű, illetve kis- és nagytérségi környezeti rehabilitációkat. A szennyvíz beruházások előrehaladása, hacsak a fővárosi 2009-re tervezett szennyvíztisztító mű átadását nézzük, kiugróan pozitív változást eredményezhetnek a jelenlegi állapothoz képest, újabb lökést adva további, jelentős rehabilitációs programok, például a Ráckevei-Soroksári Dunaág teljes helyreállítási munkálatainak és a ráépülő turisztikai és gazdasági fejlesztéseknek. Ezek a fejlesztések Átfogó hulladékgazdálkodási programok kiteljesedése érhető el a megelőző technikák hathatós alkalmazásával, a jogszabályi háttér megerősítésével, a megkezdett szelektív hulladékgyűjtési programok fokozásával, a lakosság és a vállalkozások aktivizálásával, a szükséges háttér feldolgozóipar regionális kiépítésével.

A 2007-2009-es időszakra készítendő operatív programban kidolgozandó intézkedések a prioritáson belül:

- § Környezetvédelmi ellátórendszerek fejlesztése (szennyvíztisztítás, hulladékgazdálkodás, alternatív energetika)
- § Természeti környezet rehabilitációja, a biotóp hálózat elemeinek és kapcsolatainak kialakítása a vízbázis-védelmi területek bekapcsolásával és védelmük fokozásával
- § Települési központok, közterületek fejlesztése az identitást erősítő funkciók előtérbe helyezésével
- § Környezettudatosság fokozása a régió társadalmának minden szintjén
- § Együttműködések ösztönzése, a kommunikáció, partnerség elősegítése a fejlesztési szereplők közt

A Régió közlekedési rendszerének fejlesztése a közösségi és környezetkímélő közlekedés területén – PRIORITÁS

A Közép-magyarországi régióban a közlekedési rendszerek a növekvő igényeket mennyiségileg és/vagy minőségileg nem tudják kiszolgálni. Annak érdekében, hogy a közlekedés fejlesztésének prioritása ne legyen ellentmondásban „az egészséges élethez szükséges tényezők javítása, fejlesztése” prioritással, közlekedési problémákat a közösségi közlekedés és más környezetkímélő közlekedési módok fejlesztésével kívánjuk enyhíteni.

A prioritással elérni kívánt átfogó cél:

Élhető régió megvalósítása

A prioritást közvetlenül támogató operatív célok:

- § A közösségi közlekedés versenyképességének növelése a Régióban
- § Az alternatív közlekedési módok kihasználhatóságának elősegítése
- § A haránt-irányú közúti kapcsolatok és az intermodalitás fejlesztése
- § Együttműködések ösztönzése, a kommunikáció, partnerség, adat és információszolgáltatás elősegítése

A prioritás indoklása:

A közlekedési rendszerek szolgálják ki a régió lakosságának mindennapos mobilitási igényét. A kedvező elérési, utazási feltételek megteremtése pedig azt a szabadság- és kényelmi fokot növeli, ami az életminőség egyik perspektívája. A közlekedés számos szállal kapcsolódik a társadalom, a gazdaság és a környezet különböző dimenzióihoz, ezért az egyes területek (gazdaság, humán erőforrás, természeti és épített környezet) fejlesztése nem képzelhető el a közlekedési rendszerek fejlesztése nélkül. Ennek azonban nem szabad tovább terhelnie a környezetet a jelenleg sem kielégítő környezeti állapot mellett, hiszen így a közlekedésfejlesztés nem érné el a kitűzött célját (életminőség javítás az élhető régió kialakításával). Ennek megfelelően a környezetet kevésbé terhelő közlekedési rendszerek fejlesztése indokolt.

A célok eléréséhez építeni kell és lehet a régió erősségeire, ilyen például a még mindig viszonylag kedvező arányú részesedése a közösségi közlekedésnek a modal-split-ből, vagy a főváros közösségi közlekedési hálózati lefedettsége, a meglévő közlekedési fejlesztési dokumentumok és a közösségi közlekedés tradíciói. Megvan tehát az igény a közösségi közlekedés fejlesztésére. A BKSZ megvalósítása és működésbe lépése szintén a közösségi közlekedés térnyerését segíti majd elő. Ugyanakkor a közösségi közlekedés a legtöbb esetben nem jelent alternatívát az egyéni közlekedéssel szemben, annak minőségi színvonala miatt. Ennek megváltoztatása megteremtené a lehetőséget a lakosság számára a racionális közlekedési döntés meghozatalára. Egyúttal az egyéni közlekedés részaránya csökkenhetne a modal-split-ben, így csökkenne a környezetterhelés.

A kerékpáros közlekedés egyelőre a régióban se turisztikai vonzerőt, sem pedig közlekedési alternatívát nem jelent. Utóbbinak inkább a főváros területén lehet jelentősége, míg előbbinek a régió többi területén is. Ezen a célon keresztül kapcsolódik ez a prioritás a lakosság egészségi állapotának megőrzéséhez és a legnagyobb mértékben hozzájárul a közlekedés okozta környezetterhelés csökkentéséhez.

A fővárosba irányuló, centrális vonalai megvannak a közúti közlekedési hálózatnak, azonban a haránt irányú közlekedési kapcsolatok is fontosak. Egyrészt a túlterhelt szakaszok

kiváltásával járulna hozzá az élhetőbb régió kialakításához, másrészt az egyes térségek elérhetőségét is javítja.

A prioritáshoz tartozó intézkedések megnevezése:

- § A közösségi közlekedés minőségének (versenyképességének) javítása, különös tekintettel a kötöttpályás közlekedésre
- § Környezetkímélő közlekedési módok térnyerésének támogatása
- § Haránt-irányú közúti kapcsolatok és az intermodalitás fejlesztése
- § Együttműködések ösztönzése, a kommunikáció, partnerség elősegítése a fejlesztési szereplők között

VI. FEJEZET

PARTNERSÉG

A regionális politika európai uniós elvei között szereplő partnerség végigkísérte jelen dokumentum készítésének lépéseit, egy előre megtervezett kommunikációs terv alapján biztosítva az oda-vissza történő információáramlást, melytől a Stratégia tartalma teljesebbé vált.

1. A munka elkészítését a Közép-magyarországi Regionális Fejlesztési Tanács Elnöke, a Régió Regionális Munkacsoportjával közösen kezdeményezte. A munka folyamatában a Munkacsoporttal való kapcsolattartás, a tagok, illetve az őket delegáló szervezetek véleményének és meglátásainak beépítése volt az egyik legfontosabb tényező.

Regionális Munkacsoport ülések:

2004.10.13. A Regionális Munkacsoport határozattal fogadta el a munka megkezdését.

2004.10.28. A helyzetelemzés munkarész kiindulási alapként való elfogadása

2004.11.19. A problémafa és a célfa kiindulási alapként való elfogadása

Az ülések között is folyamatos kapcsolatot tartottunk a Munkacsoport tagjaival, és külön lehetőséget biztosítottunk számukra a munka részanyagaihoz való véleményalkotáshoz.

2. A statisztikai adatok és egyéb hozzáférhető információk feldolgozásán túl a helyzetelemzés elkészítése során figyelembe vettünk olyan tényezőket és információkat is, amelyek a fentiekén túlmutatnak, összetettebbek és a valós helyzetet jobban lefestik. Ennek megfelelően a SWOT-elemzéseket (témák: gazdasági állapot, környezeti, természeti állapot, közlekedés, humán erőforrás) tematikusan, moderált brainstorming módszerével számos szakértő bevonásával készítettük el.

Az alábbiakban a SWOT műhelymunkákon résztvevő szakértőket tüntettük fel:

Gazdasági állapot téma, 2004.10.25. 9.00

Név	Intézmény
Benedek Zsolt	Budapest Főváros Önkormányzata, Főpolgármesteri Hivatal
Bujáki Gábor	Pest Megyei Vállalkozásfejlesztési Közalapítvány
Dr. Sai-Halász Pál	PMDH tanácsadó
Hegedűs Andrea	Budapest-Közép-Dunavidék Regionális Idegenforgalmi Bizottság
Hoffman Pál	Budapesti Vállalkozásfejlesztési Közalapítvány
Nagy Katalin	Kopint-Datorg Rt.
Rédei Mária	Pest Megyei Kereskedelmi és Iparkamara, ELTE
Susuk István	Budapesti Vállalkozásfejlesztési Közalapítvány
Szűcs Istvánné	Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara
Végh Miklós	Pest Megyei Vállalkozásfejlesztési Közalapítvány

Környezeti, természeti állapot téma, 2004.10.25. 14.00

Név	Intézmény
Beliczay Erzsébet	Levegő Munkacsoport
Csanády R. András	Környezetvédelmi és Vízügyi Minisztérium
Farkas István	Magyar Természetvédők Szövetsége
Papp Katalin	Budapest Főváros Önkormányzata, Környezetvédelmi Ügyosztály
Sarkadi Péter	Greenfo.hu
Tahy Ágnes	Országos Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Főigazgatóság
Tóth Kornélia	SZIE, GATE Zöld Klub Egyesület
Vámosi Krisztián	Pest Megye Önkormányzata, Területfejlesztési és Környezetgazdálkodási Osztály

Közlekedés téma, 2004.10.27. 9.00

Név	Intézmény
Albert Gábor	KTI Kht.
Beliczay Erzsébet	Levegő Munkacsoport
Bíró Tamás	MÁV Rt., Budapesti Területi Képviselet
Fleischer Tamás	Magyar Tudományos Akadémia, Világgazdasági Kutatóintézet
Garádi István	Pest Megye Önkormányzata
Kovács Zoltán	BKV Rt.
Pej Kálmán	Tandem Mérnökiroda Kft.
Püspök István	PEMÁK Kht.
Rhorer Ádám	Közlekedés Kft.
Schmidt Ottó	UKIG, Hálózatfejlesztési Osztály
Simon Attila	UKIG, Hálózatfejlesztési Osztály
Skonda Ödön	Gazdasági és Közlekedési Minisztérium, Légi Közlekedési Főosztály
Somodi Mária	Magyar Közlekedési Klub
Szálka Miklós	Pro Urbe Kft.
Tóvizi Csaba	Budapest Főváros Önkormányzata, Főpolgármesteri Hivatal
Volant András	Gazdasági és Közlekedési Minisztérium, Vasúti Közlekedési Főosztály

Humán erőforrás téma, 2004.10.27. 14.00

Név	Intézmény
Bárkai Katalin	Pest Megyei Önkormányzat, Szociális, Gyermekvédelmi és Egészségügyi Főosztály
Bertalan Ildikó	Egészségügyi Minisztérium
Bordás Zsuzsanna	Budapest Főváros Önkormányzata, Főpolgármesteri Hivatal
Csapó Judit	Pest Megyei Önkormányzat, Oktatási, Művelődési és

	Turisztikai Főosztály
Dr. Bajka Gábor	Fővárosi Munkaügyi Központ
Forgács András	Oktatási Minisztérium
Gáspár Tünde	Budapest Főváros Önkormányzata, Főpolgármesteri Hivatal
Gerzsényi Ágnes	Foglakoztatáspolitikai és Munkaügyi Minisztérium
Gluscevic Linda	Pest Megyei Önkormányzat, Szociális, Gyermekvédelmi és Egészségügyi Főosztály
Gosztonyi Géza	Budapesti Szociális Forrásközpont
Herpainé Márkus Ágnes	Nemzeti Család és Szociálpolitikai Intézet
Kelemen Balázs	Oktatási Minisztérium
Komka Norbert	FKFSZ Kht.
Lovasné Szemők Ildikó	Pest Megyei Munkaügyi Központ

3. A megfelelő szakmai háttér kiszélesítéséhez igénybe vettünk konzultációkat, találkozásokat kezdeményeztünk, elsősorban ágazati szakértőkkel, illetve résztvettünk a Régió jövőjével foglalkozó fórumokon:

- 2004.09.28. Az Európa Terv 2007-2013 készítésének várható feladatai a Közép-magyarországi régióban (konzultáció a fővárosi kerületek képviselőivel).
- 2004.10.20. Tájékoztató az Európa Tervről (2007-2013) – NFT II. előkészítő Közép-Magyarországi Munkacsoport tevékenységéről (pest megyei önkormányzati konferencia).
- 2004.10.21. Konzultáció Simon Attilával (UKIG).
- 2004.10.25. Konzultáció Hegedüs Andreával (Budapest-Közép-Dunavidék Regionális Idegenforgalmi Bizottság) – ezután folyamatos kapcsolattartás.
- 2004.11.02. Dinamikus település / Élhető környezet (Részvétel „Budapest és térségének jövőképe a II. Nemzeti Fejlesztési Tervhez kapcsolódóan” című szakmai rendezvénysorozaton)
- 2004.11.03. Regionális tervezés gyakorlata és a területi folyamatok a központi régióban. (Műhelykonferencia - A Közép-magyarországi régió szociális helyzetelemzése és stratégiája a készülő (2007-2013) 2. Nemzeti Fejlesztési Tervhez.)
- 2004.11.16. Egészséges társadalom / Aktív társadalom (Részvétel „Budapest és térségének jövőképe a II. Nemzeti Fejlesztési Tervhez kapcsolódóan” című szakmai rendezvénysorozaton)
- 2004.11.18. Részvétel Budapest készülő középtávú városfejlesztési programjának „Budapest gazdasági hatékonyságának elősegítése” tárgyú fejezetének szakmai vitáján
- 2004.11.23. Tájékoztató az Európa Tervről (2007-2013), a Második Nemzeti Fejlesztési Tervről (II. NFT) és a tervezésükhöz kapcsolódó regionális feladatokról (Pest Megyei Európai Integrációs Bizottság ülése).
- 2004.11.25. Regionális tervezés gyakorlata és a területi folyamatok a központi régióban. (Társadalmi vita – A Közép-magyarországi régió szociális helyzetelemzése és stratégiája a készülő (2007-2013) 2. Nemzeti Fejlesztési Tervhez.)
- 2004.11.25. Tájékoztató az Európa Tervről és a Közép-magyarországi régió készülő Stratégiai Tervéről. (Műhelymegbeszélés – “Fókuszban a jövőnk” az NFT 2007-2013-as tervei tükrében.)
- 2004.11.30. Dinamikus településrendszer (Társadalmi vita)

2004.12.01. Okos, művelt társadalom / Információs társadalom (humán rész) (Részvétel „Budapest és térségének jövőképe a II. Nemzeti Fejlesztési Tervhez kapcsolódóan” című szakmai rendezvénysorozaton)

2004.12.14. Versenyképes gazdaság / Információs társadalom (technológia i rész) (Részvétel „Budapest és térségének jövőképe a II. Nemzeti Fejlesztési Tervhez kapcsolódóan” című szakmai rendezvénysorozaton)

4. A Pro Régió Ügynökség honlapján keresztül a Régió valamennyi szereplőjének lehetősége nyílt arra, hogy a készülő stratégia anyagaihoz hozzáférjen, illetve véleményének megírásával hozzájáruljon a dokumentum teljessé tételéhez. Az aktualitások közt is elsőként megjelenő „Készül a Régió 2007-2013-as Stratégiai Terve (aktuális anyagok)” címen keresztül bárki hozzáférhetett a Regionális Munkacsoporttal kapcsolatos információk mellett a Munkacsoport által elfogadott munkarészekhez, illetve az elkészült e-hírlevelekhez (lásd alább).
5. A Stratégia készítésének folyamatáról folyamatosan, közvetlenül is tájékoztattuk a régió fontosabb szereplőit, illetve egyéb olyan szervezeteket, amelyeket fontosnak tartottunk értesíteni a munka előrehaladásáról:

- § Regionális Munkacsoport tagjai
- § Közép-Magyarországi Regionális Fejlesztési Tanács tagjai és a bizottságainak tagjai, állandó meghívottjai
- § Kistérségi társulások elnökei, menedzserek, megbízottak
- § A régió önkormányzatai
- § Többi Regionális Fejlesztési Ügynökség igazgatója
- § Médiák

A munka során összesen öt hírlevelet küldtünk ki a következő időpontokban és tartalommal (itt csak a tartalom főbb elemeit tüntettük fel):

1. E-hírlevél: 2004.10.21. Tartalom: A 2. Nemzeti Fejlesztési Terv megalapozásához a Nemzeti Fejlesztési Hivatal folyamatos szakmai hozzájárulást vár el a régióktól. Ezért úgy döntött a Közép-Magyarországi Regionális Fejlesztési Tanács elnöke és a Regionális Munkacsoport vezetője, hogy 2004-ben el kell készíteni a Közép-magyarországi régió 2007-2013-as időszakra vonatkozó Stratégiai Tervét. A Regionális Munkacsoport megbízta a Pro Régió Ügynökséget a Stratégiai Terv elkészítésével. A második Nemzeti Fejlesztési Terv sürgető tervezési üteme miatt a Régió Stratégiai Tervének elkészítésére az Ügynökségnek 2 hónap áll rendelkezésére. Az RMCS vállalta az elkészülő részanyagok rövid határidővel történő véleményezését, és a delegáló szervezetein keresztül a készülő anyag társadalmasítását. A közép-magyarországi helyzetelemzés első változatát az RMCS a 2004. október 28-i ülésén tárgyalja.
2. E-hírlevél: 2004.11.16. Tartalom: Elkészült a **Közép-magyarországi régió Stratégiai Tervének (2007-2013) helyzetelemző munkarésze**, amelyet a Regionális Munkacsoport 2004. október 28-i ülésén megtárgyalt és a további munka kiindulási alapjául elfogadta. 2004. október 25-én és 27-én négy tematikus **SWOT műhelymegbeszélést** tartottunk a gazdaság, a természeti és épített környezet, a közlekedés és a társadalmi környezet - humánerőforrás témakörökben. A műhelymunkákat a brainstorming (ötletelés) módszerére alapoztuk, az adott témákban jártas szakértők bevonásával. A Munkacsoport tagjai a SWOT

- elemzések eredményeit 2004. november 5-én kapták meg véleményezés céljából. A **SWOT elemzés**, az abból származtatott "**problémafa**", valamint a problémák alapján meghatározott **célstruktúra** a Regionális Munkacsoport 2004. november 19-i ülésén kerül megtárgyalásra
3. E-hírlevél: 2004.11.25. Tartalom: A Közép-magyarországi régió Regionális Munkacsoportja 2004. november 19-i ülésén a további munka kiindulási alapjául elfogadta a Stratégiai Terv legfrissebb változatát. Az ülésen megvitatásra került a Stratégiai Terv kiegészített helyzetelemző része, SWOT analízise, a problémafa és a célfa. Táblázatban került összegezésre, hogy eddig a tervezés mely fázisai valósultak meg és melyik az, amely még nem, illetve amelyen jelenleg is dolgozunk.
 4. E-hírlevél: 2004.12.15. Tartalom: A Regionális Munkacsoport 2004.12.10.-i ülésén elfogadta a Stratégiai Tervet.
 5. E-hírlevél: 2005.02. Tartalom: A Közép-Magyarországi Regionális Fejlesztési Tanács elfogadta a Stratégiai Tervet.
6. A Pro Régió Ügynökség rendszeresen megjelenő újságjának, a KaMeRá-nak a 2004. decemberi számában szintén hírt adtunk a Stratégiai Terv elkészítésének folyamatáról, a nagyobb mérföldkövekről. A hírújság nyomtatott formában jut el a régió számos szereplőjéhez. A fentebb felsorolt szereplők nagy része is megkapja, azokon kívül pedig eljuttatjuk az NFH-nak és az MTRFH-nak, a többi minisztériumnak, a kormány különböző bizottságainak, a felsőoktatási intézményeknek, a kisebbségi önkormányzatoknak, kamaráknak, vállalkozásfejlesztési alapítványoknak, valamint a vállalati és a civil szféra egyes képviselőinek is.

VII. FEJEZET

A STRATÉGIA KOMMUNIKÁCIÓS TERVE

Jelen kommunikációs terv a Pro Régió Ügynökség régiós Stratégiai Tervvel kapcsolatos tájékoztatásra vonatkozó feladatait tartalmazza, a Terv Közép-Magyarországi Regionális Fejlesztési Tanács általi elfogadását megelőző, illetve azt követő időszakra vonatkozóan.

A Stratégiai Terv kommunikálása során figyelembe kell tartanunk, hogy egy, a jövőben életbe lépő, hosszú távon érvényes dokumentumról van szó. A kommunikáció során ezért két csúcspontot határozhatunk meg:

A Terv Tanács általi elfogadása – 2005 eleje

A Terv érvénybelépésének ideje – 2006 vége, 2007 eleje

A KOMMUNIKÁCIÓ CÉLJA:

A Régió Stratégiai Terve akkor válhat a jövőbeni fejlesztéseket meghatározó és azokat formáló dokumentummá, ha az abban foglalt ismeretanyag, információ a társadalmi-gazdasági élet minél szélesebb rétegeihez eljut. Ezért célunk:

- a célcsoportok teljes körű, célzott tájékoztatása a Terv „megszületéséről”, tartalmáról, annak jelentőségéről,
- a régió mindennapjaiban felszínre kerülő, a Tervvel kapcsolatos információk szabad áramlásának, és az információhoz való hozzáférhetőségnek a biztosítása, és
- kedvező régiós kép kialakításának elősegítése.

CÉLCSOPORTOK:

- Pest megyei és kerületi polgármesterek
- A Régió kistérségi menedzserei, megbízottai
- A Régió főépítészei
- A Régió önkormányzatainak EU referensei, pályázatokkal foglalkozó munkatársai
- A Régió civil szervezetei
- A Régió vállalkozásai
- A Régió felsőoktatási intézményei
- Állami szervek, hatóságok
- Média
- A Régió lakossága

A TERVEZETT KOMMUNIKÁCIÓS ESZKÖZÖK:

A Közép-magyarországi régió KaMeRa című hírújsága

A 2005 elején megjelenő számban 2-3 oldalas ismertető, összefoglaló megjelentetése, a következő években emlékeztető jelleggel kisebb cikkek írása a Stratégiai Tervről.

Célcsoport: polgármesterek, főépítészek, EU referensek, civil szervezetek, vállalkozások, felsőoktatási intézmények, állami szervek, sajtó, lakosság

A régió honlapja

A Tanács jóváhagyását követően letölthető formátumban feltesszük a honlap Aktuális és Dokumentumtár rovatába a teljes anyagot, illetve interaktív felületet biztosítunk az esetleges véleményeknek, hozzászólásoknak.

Célcsoport: polgármesterek, főépítészek, EU referensek, civil szervezetek, vállalkozások, felsőoktatási intézmények, állami szervek, sajtó, lakosság

A Közép-Magyarországi Régió Stratégiai Terve (2007-2013)- PR kiadvány

20 oldalas, színes, színvonalas rövid összefoglaló készítése, 1000 példányban nyomtatva. Rendezvényeinken terjesztjük, postázzuk.

Célcsoport: polgármesterek, főépítészek, EU referensek, civil szervezetek, vállalkozások

Tájékoztató levél

A célcsoportoknak küldünk egy rövid figyelemfelhívó levelet, melyben értesítjük őket a Stratégiai Terv 2007-2013 elkészültéről, illetve mellékletként csatoljuk a Terv vezetői összefoglalóját. (postai levélben és e-mailen)

Célcsoport: polgármesterek, főépítészek, EU referensek, civil szervezetek, vállalkozások

Sajtótájékoztató

2005 elején a régió sajtósai számára bemutatjuk a Stratégiai Tervet, kérdéseikre válaszadási lehetőséget biztosítunk. 2007 elején újabb sajtótájékoztató keretében hívjuk fel a figyelmet a Stratégiai Tervre.

Célcsoport: média, lakosság

Tájékoztató interaktív előadások

2005. januárban egyeztetéssel egybekötött tájékoztató napokat tartunk a kerületeknek, illetve a kistérségeknek

Szakmai segítségnyújtás

Fontos feladat, hogy – a területfejlesztési programhoz illeszkedően, annak tartalmának megismertetése érdekében – a szakmai segítségnyújtás feltételeiről és hozzáféréséről folyamatosan gondoskodjunk.

Jogszámban rögzített egyeztetés

A rendeletben foglalt intézményeknek kiküldjük a Regionális Fejlesztési Tanács által elfogadott Stratégiai Tervet véleményezésre 2005. februárban.

1. SZ. TÁBLÁZAT: ÜTEMEZÉS
A Közép-Magyarországi Régió Stratégiai Tervének (2007-2013) kommunikációs terve

	2004 IV. negyed	2005. I. negyed	2005. II. negyed	2005. III. negyed	2005. IV. negyed	2006. I. negyed	2006. II. negyed	2006. III. negyed	2006. IV. negyed	2007. I. negyed	2007. II. negyed	2007. III. negyed	2007. IV. negyed	2008	2009	2010	2011	2012	2013
KaMeRa c. hírújság																			
Honlap																			
PR kiadvány elkészítése																			
PR kiadvány terjesztése																			
DM levél																			
Tájékoztató napok																			
Jogszabályban előírt egyeztetések																			
Sajtótájékoztató																			
Szakmai segítségnyújtás																			