

LÁTLELET ÉS JÖVŐKÉP



**Városfejlesztési vízió
Budapest számára**



BP Műhely



BP Városfejlesztési Műhely Nonprofit Kft.

2026. március



IMPRESSZUM

Jelen tanulmányt kiadja a BP Városfejlesztési Műhely Nonprofit Kft.

A kiadásért felel: dr. Szabó Krisztián Szilárd

Szerkesztő: dr. Heil Kristóf Mihály

© A kiadó, 2026.

© A szerkesztő, 2026.

Minden jog védve.

Jelen tanulmány, illetve a tanulmány alapját képező kutatások és elemzések a Batthyány Lajos Alapítvány támogatásával valósultak meg.

TARTALOMJEGYZÉK

ÖSSZEFOGLALÓ	1
1. Konfliktuspontok	2
2. Szakterületek vizsgálata	3
3. Stratégiai javaslatok	9
4. Terveink	14
KÜLDETÉS	15
VÁROSSZERKEZETI ADOTTSÁGOK ÉS MŰKÖDÉSI FESZÜLTSÉGEK	19
1. Városépítészeti stratégiai problémák	19
2. Városhasználati konfliktusok	24
2.1. A tömegturizmus városszerkezeti és életminőségi hatásai	25
2.2. A lakhatás elérhetőségének romló tendenciái	27
2.3. Városszerkezeti konfliktusok	29
2.4. A budapesti fánk-hatás feszültsége	33
3. Mobilitás	36
3.1. Közösségi közlekedés	37
3.2. Egyéni közlekedés	43
3.3. Autós közlekedés	49
4. Zöld- és kékinfrastruktúra, barnamezők	56
4.1. Mennyiség és minőség: zöldfelületek	57
4.2. Rozsdaövezetek	61
4.3. Kihasználatlan lehetőség: a Duna-part	65
5. A városüzemeltetés ellehetetlenülése	70
5.1. Nemzetközi modellek	71
5.2. Budapest ma	72
5.3. A budapesti városüzemeltetés legfontosabb szereplői	87
5.4. Budapest energiaellátása	81
6. Versenyképesség	84
6.1. Kétszintű városvezetés	85
6.2. Technológia és várospolitikai	87
STRATÉGIAI JAVASLATOK	89
1. Partnerségben - ideális városhasználat	90
1.1. Turisták és fővárosiak	90
1.2. Külvárosi fókusz	92
1.3. Budapest, mint térség	94

2. (Együtt)működő közlekedés	99
2.1. Egyéni közlekedés	99
2.2. Közösségi közlekedés	104
2.3. Autós közlekedés	107
3. A főváros aranytartaléka	111
3.1. Duna-part	111
3.2. Rozsda-zónák	113
3.3. Zöldfelületek	114
4. Versenyképes Budapest	117
4.1. Nemzetközi kitekintés	117
4.2. Budapest szerepe és mozgástere a versenyképességben	118
4.3. Javasolt eszközök	118
MELLÉKLETEK	123
1. Tanulmánytár	123
2. Forrásjegyzék	126





ÖSSZEFOGLALÓ

Budapest a XIX. század végének modernizációs hullámában vált igazi európai nagyvárossá. Ez a korszak a mai napig meghatározó a város karakterében, és többek között ennek az időszaknak köszönhető, hogy a város erős kulturális és intellektuális hagyománnyal rendelkezik, amely a nemzeti identitás szerves részét alkotja. Ebben az időszakban jöttek létre olyan meghatározó városszerkezeti elemek — például a Nagykörút és az Andrássy út —, amelyek mérsékelték a fejlődéstörténetre és a szabályozási gyakorlatra egyaránt jellemző, többnyire lekövető jellegű beavatkozásokból fakadó problémákat.

A közigazgatásilag egységesített Nagy-Budapesten elmaradtak olyan infrastrukturális fejlesztések, amelyek a korszerű városhasználathoz szükségesek lettek volna. Így nem épült meg a Hungária körúttal párhuzamos külső körút egy azon haladó villamos- vagy gyorsvasúti vonallal, mely abroncsszerűen összefogta volna a külső kerületeket. A szocialista időszak lakótelep-építéseit nem követte a közösségi közlekedés fejlesztése (Újpalotára, Gazdagrétre máig nincs kötöttpályás közlekedési kapcsolat). A rendszerváltás utáni megengedő szabályozás tovább erősítette a városszerkezet funkcionális hasadását: nagybevásárlóközpontok, jelentős lakosságú lakóparkok épültek nemcsak közösségi közlekedési kapcsolat nélkül, hanem közúton is nehezen megközelíthető helyszínekre.

Mindezek következtében Budapest veszélyesen szétszakadóban van. Miközben a zöldfelületekben szegény, városhasználati konfliktusokkal terhelt és a második világháborút követő évtizedekben szinte helyreállíthatatlanul elavult épületállománnyal rendelkező városrészekben csökken az állandó népesség, addig a város peremterületein és az agglomerációban nagyrészt kontrollálatlan terjeszkedés zajlik, ami elsősorban a főváros közlekedési infrastruktúrájára gyakorol egyre intenzívebb nyomást.

KÜLDETÉS ÉS MÓDSZERTAN

A BP Műhely 2025-ben kezdte meg szakmai munkáját azzal a céllal, hogy rendszerszintű, adatalapú és interdiszciplináris megközelítésben vizsgálja Budapest működését. Jelen dokumentum az elmúlt egy évben elvégzett, a jelenlegi helyzet kialakulására, következményeire fókuszáló munka összegzése, egyben iránykijelölés a következő időszakra.

Elemzésünk kiindulópontja az volt, hogy Budapest továbbra is a lehetőségek városa, de a jelenleg szigetszerű, ad hoc impulzusok alapján meghozott rendelkezések és szabályozások következtében átfogó ambíció hiányával küzd. Rendszerben és rendszerként több mint tíz különböző szakterületet integrálva elemeztük a főváros működését. Módszertanunk fő pillérei:

- **adatlapú elemzés** (nyílt adatbázisok, saját kutatások, BP Index),
- **interdiszciplináris szakmai együttműködés,**
- **rendszerszintű értelmezés az ágazati megközelítések helyett,**
- **társadalmasítás és szakmai párbeszéd.**

Jelen szöveg nem alapidokumentum, hanem látélet Budapest jelenlegi működéséről és jövőképéről, milyen irányba érdemes továbblépni. Ennek szellemében feltárjuk az ágazati zavarokat, az azok közötti összefüggéseket, valamint bemutatjuk a strukturális feszültségek feloldását célzó stratégiai javaslatainkat.

1. KONFLIKTUSPONTOK

Budapest városhasználati konfliktusai egymást erősítő, hosszabb ideje formálódó strukturális folyamatok eredményei. A turizmus térbeli koncentrációja, a lakófunkció visszaszorulása, a belváros és a külső kerületek eltérő fejlődési pályája, valamint az agglomerációs „fánk-hatás” együtt eredményezik a városi terekért folyó állandó küzdelmet. A konfliktusok közös jellemzője, hogy ugyanazon földrajzi térben – elsősorban a belső kerületekben – ütköznek a lakhatási, gazdasági, turisztikai és közlekedési funkciók, miközben a várostérség egésze funkcionálisan egyre szorosabban összekapcsolódik, intézményi szinten mégis széttagolt marad.

a. A tömegturizmus városszerkezeti és életminőségi hatásai

A turizmus dinamikus növekedése jelentős gazdasági hasznot biztosít a fővárosnak, ugyanakkor térben erősen koncentrált. Az V–VII. kerületekben a rövid távú szálláskiadás és az éjszakai gazdaság sűrűsödése a lakófunkcióval közvetlenül ütköző használati mintákat hozott létre. A zajterhelés, a közterületi túlhasználat és a társasházi konfliktusok az életminőség romlását eredményezik, miközben a városi tér fokozatosan szolgáltatási-turisztikai dominanciájává válik. A probléma nem önmagában a turizmus jelenléte, hanem annak szabályozatlanságból fakadó koncentrációja és a lakó- és látogatói funkciók közötti egyensúly megbomlása.

b. A lakhatás elérhetőségének romló tendenciái

A lakhatás konfliktusának alapja a tömegturizmushoz kapcsolódó szállás- és szórakozási lehetőségek szabályozatlansága, melynek következtében az egyébként változatlan volumenű lakásállomány használati módja jelentősen átalakult. Ez pedig hozzájárult, sőt, elsődleges okozója a külső és belső zónák közötti konfliktusoknak. A rövid távú kiadás és a befektetési célú ingatlanhasználat kínálatcsökkentést idéz elő a hosszú távú bérpiacon, ami felfelé hajtja a bérleti díjakat és az ingatlanárakat. A belső kerületek népességvesztése és a fiatalok, pályakezdekők kiszorulása arra utal, hogy a konfliktus gyökere nem fizikai lakáshiány, hanem funkcióváltás. A lakhatási költségek növekedése a társadalmi mobilitást és a városi közösségek stabilitását is gyengíti.

c. Városszerkezeti konfliktusok a belső és külső zónák között

Budapest történeti öröksége kettős városszerkezetet hozott létre: a belváros koncentrált gazdasági-kulturális központként működik, míg a külső kerületek elsősorban lakófunkciót látnak el. A funkciók egyenlőtlen térbeli eloszlása mobilitási nyomást és infrastrukturális különbségeket eredményez. A külső városrészekben a szolgáltatási és közlekedési ellátottság nem minden esetben követi a népességnövekedést, miközben a belváros túlterhelt marad. Ez nem pusztán kényelmi kérdés, hanem a város egészének működési hatékonyságát érintő strukturális kihívás.

d. A budapesti „fánk-hatás” és a várostérségi integráció hiánya

A lakófunkció agglomerációba tolódása és a munkahelyek belvárosi koncentrációja napi tömeges ingázást generál. A közlekedési hálózat az elővárosi és fővárosi rendszerek integrációjának hiánya miatt nem tud lépést tartani ezzel a terheléssel, ami az autóhasználat növekedését és a közúti infrastruktúra túlterheltségét eredményezi. Mindeközben – a tényleges használatot nem tükrözve – Budapest viseli a várostérség infrastrukturális költségeinek jelentős részét. A közigazgatási határok mentén széttagolt tervezés akadályozza az egységes várostérségi stratégia kialakítását, amely hosszú távon Budapest és agglomerációja jövőképességét is szavatolná.

2. SZAKTERÜLETEK VIZSGÁLATA

Az említett konfliktuspontok alapja a fővárosi ingatlanvagyon nem megfelelő kezelése, vagyis a ki nem használt rozsdavezeték, az elmaradt zöldfejlesztések, a Duna-part pop-up használatából fakadó közterület-használati feszültségek, valamint az ezeket átszövő közlekedési problémák. Ezért a javaslatok bemutatása előtt ismertetni szükséges ezen szakterületek történeti pályáját és a jelenlegi helyzetet.

Mobilitás

Budapest közlekedési rendszerének teljes helyzetképéhez a közösségi, az egyéni és az autós közlekedésnek a város működőképességét és versenyképességét összefüggéseiben vizsgáló elemzése vezet el. Ennek során különböző módszertani megközelítések egyesítése indokolt. A történeti módszertan alkalmazásával bemutatjuk, miként alakult ki a mai közlekedési struktúra a XIX. századi városépítéstől napjainkig, feltárva a fejlődési szakaszokat, a különböző hálózatbővítések és -visszafejlesztések okait, következményeit. Az analitikus módszertan segítségével a rendszert alrendszerekre bontva vizsgáltuk a kapacitásproblémákat, finanszírozási kérdéseket, intézményi átalakulásokat és hálózati hiányosságokat. A deskriptív megközelítés célja a jelenlegi állapot tényszerű bemutatása, különös tekintettel az infrastruktúra jelenlegi állapotára.

Nem maradhatott el a szükséges pontokon a szabályozási környezet ismertetése sem. A kvantitatív módszertan statisztikai adatok, forgalmi arányok, burkolatminősítési és kapacitási számok felhasználásával támasztja alá a megállapításokat. A topográfiai módszertan pedig a városszerkezeti adottságok – különösen a Duna mint a város természetes választóvonalak és a hidak koncentrált elhelyezkedése – térbeli hatásait elemezte. A módszerek kombinálásának célja az volt, hogy ne csupán leíró, hanem oksági összefüggéseket feltáró, stratégiai szempontú értékelés szülessen.

a. Közösségi közlekedés

Budapest történetileg erős kötőtpályás alapokkal rendelkezik. A XIX. század végén indult el a villamos- és metróhálózat fejlesztése, ami a város fejlődésének gerincét adta és napjainkig meghatározza a városképet és a közlekedés struktúráját. Ugyanakkor a hálózat bővítése az elmúlt évtizedekben lelassult, a villamoshálózat területi lefedettsége pedig elmarad a régiós versenytársaktól, amit tetézik, hogy már meglévő vonalak is megszüntetésre kerültek, jelentős az infrastrukturális elavulás, valamint a finanszírozási bizonytalanság. Az autóbushálózat kezdetben kiegészítette a villamosok hálózatát, majd túlerőltetett támogatása következtében villamosvonalak szűntek meg. Útvonalai kiterjedt és rugalmas, de munkaerőhiánnyal és növekvő üzemeltetési költségekkel küzd. A budapesti földalatti közlekedés nagy múltra tekint vissza, de jelenleg kihívások elé néz. Ugyan a milleniumi ünnepségekhez illeszkedve megnyitott kisérdalatti a kontinentális Európa első metróvonalak volt, mára azonban jelentős hátrány kezd körvonalazódni: nemcsak a világhoz, hanem a közvetlen szomszédokhoz képest is toporog a hálózat hosszának bővülése. Az elektronikus jegyrendszer bevezetésének késlekedése egyben a szolgáltatás modernizációját is hátráltatja.

b. Autós közlekedés

Bár az autós közlekedést szokás az egyéni közlekedés kategóriájának többi elemével együtt elemezni, véleményünk szerint Budapesten ez olyan városhasználati konfliktust jelent, amely miatt nemcsak lehet, de szükséges is önállóan vizsgálni.

Az autós közlekedés legfontosabb problémái a hiányzó hálózati elemek, a Duna-hidak túlterheltsége, az elmaradó útfelújítások és a P+R kapacitáshiány. A növekvő gépjárműforgalom és az agglomerációból naponta ingázók száma mintha teljesen váratlanul érték volna a fővárost. Az elmúlt évtizedekben sem sikerült megépíteni a kulcsfontosságú hiányzó északi és nyugati szektorát az M0-s körgyűrűnek. A városhatáron belül kevés új közúti elem épült az elmúlt 35 évben, és a parkolóházak, mélygarázsok, P+R-ek építése sem követi az igényeket. A hidak stratégiai jelentősége kiemelkedő, kiesésük városszintű hatással jár. A burkolatállomány romló állapota jelentős forrásigényt jelez. A 2019 utáni forgalomcsillapító intézkedések több esetben nem párosultak hálózati pótlással, ami torlódásokat eredményez. Az autós közlekedés kérdésében strukturális, hosszú távú, politikailag konszenzusos döntésekre van szükség.

Barnaövezetek, zöld- és kékinfrastruktúra

A városi életminőséget alapvetően meghatározza a zöld- és kékinfrastruktúra, vagyis a biológiailag aktív zöldfelületek és felszíni vizek hálózata mind mennyiségi, mind minőségi szempontból. Ezek az elemek fontos ökoszisztéma-szolgáltatásokat nyújtanak a lakosságnak: hozzájárulnak a városi klíma szabályozásához, élőhelyet biztosítanak, valamint támogatják a rekreációt az élhetőséget.

A barnamezők jelenlegi állapotukban bizonyos értelemben zöldfelületnek és a város "aranytartalékainak" tekinthetők mivel lehetőséget adnak lakhatási problémák kezelésére és nagy közparkok kialakítására. Fejlesztésük azonban a szennyezettség és az infrastruktúra hiányosságai miatt rendkívül tökeigényes.

a. Zöldövezet

Budapest hagyományosan zöldfelülethiányos város. Ugyan az egy főre jutó zöldfelület statisztikailag kedvezőnek tűnik ($62 \text{ m}^2/\text{fő}$), valójában erősen egyenlőtlenül oszlik meg. A belső városrészekben súlyos hiány tapasztalható, és az elmúlt évtizedek túlépítése tovább csökkentette a zöldfelületi intenzitást, ami már a kertvárosi zónákban is érzékelhető. Bár egyes időszakokban jelentős zöldfelületi fejlesztések történtek (például Városliget létrehozása a XIX. században, Gellérthegy, Óbudai-sziget fejlesztése, lakótelepek zöldfelületeinek létrehozása az 1970-80-as években), de rendszerszinten nem oldották meg a problémákat, a tervezett zöldgyűrű nem valósult meg, a budai hegyvidék védelme pedig csak részben sikerült. Ennek következtében Budapesten jelenleg egyszerre tapasztalható mennyiségi és minőségi, mikroszinten jelentkező és hálózati zöldfelülethiány. Emellett a meglévő zöldterületek minősége romlik a fenntartás gyengülése, a faállomány egészségi problémái és a klímaváltozás hatásai miatt, valamint a parkok használhatóságát közbiztonsági gondok is rontják. A helyzetet tovább súlyosbítja, hogy a zöldfelület-gazdálkodás intézményi rendszere széttagolt és alulfinanszírozott, ami jelentős hatékonysági veszteségekhez vezet. Így a stratégiai dokumentumok (pl. Radó Dezső terv, patakmenti mestertervek) alapelvei hiába megfelelőek, a megvalósítás hiányzik és a fenntartás is messze elmarad a szükséges szinttől.

b. Rozsdaövezet

Budapesten mintegy 2300 hektárnyi, 421 helyszínen elhelyezkedő rozsdaövezet található, főként a belváros és a külső kerületek határán. Ezek a területek városszerkezeti zárványként működnek, mivel fizikailag és funkcionálisan is elválasztják a városrészeket, miközben közbiztonsági és ökológiai problémákat okoznak. Megújulásukat több tényező nehezíti: a tulajdonosi széttagoltság, a hiányzó infrastruktúra, a szennyezések és mindezek miatt a rendkívül nagy tökeigény.

Történetileg e területek a XIX. század második felének iparosodásához kötődnek, amikor Budapest jelentős ipari központtá vált. Bár a várostervezés törekedett az ipari és lakóterületek elkülönítésére, a gyors növekedés következtében számos üzem később belvárosi zárvánnyá vált. A rendszerváltás utáni gazdasági átalakulás tovább növelte a használaton kívüli iparterületek arányát.

A rozsdáövezetek nemcsak problémát, de kiaknázatlan lehetőségeket is jelentenek a város számára. Alkalmask lehetnének a lakáshiány enyhítésére, új közparkok és sportterületek kialakítására, valamint a belső városrészek zöldfelületi hiányának csökkentésére. Bár az elmúlt években néhány jelentősebb beruházás megvalósult, átfogó, rendszerszintű megújítás nem történt. A jogszabályi környezet ugyan ma már ösztönzi a rozsdáövezeti fejlesztéseket a zöldmezős beruházásokkal szemben, ám a magas költségek és a komplex problémák miatt ezek a területek továbbra is Budapest egyik legnagyobb, ugyanakkor legkevésbé kihasznált tartalékát jelentik.

c. Duna-part

Budapest városszerkezete és domborzati adottságai alapvetően meghatározzák a Duna-part használatának lehetőségeit: a fő észak–déli közlekedési tengelyek mindkét oldalon a folyó mentén futnak. A hasznosítást tovább nehezíti a jelentős árvízveszély, hiszen a Duna vízszintje akár kilenc métert is ingadozhat. A XVIII–XIX. századi nagy árvizek után megindult a rakpartok kiépítése és a mederszabályozás, amely ugyan megvédte a várost, de egyúttal megszüntette a közvetlen kapcsolatot a Duna és a városszövet között. A későbbi beavatkozások – például Lágymányos feltöltése és a párhuzamművek építése – tovább erősítették ezt az elválasztottságot. A XIX. századi rakpartok örökségvédelmi kötöttségei, a part menti közlekedési funkciók, valamint az árvízvédelmi követelmények jelentősen korlátozzák a beavatkozásokat. Bár mind a budai, mind a pesti rakpartra készültek korszerű fejlesztési tervek, ezek megvalósítása elmaradt. A külső szakaszokon ugyan több helyen megmaradt a természetközeli part, de az infrastruktúra-folyosók (például Budafoknál) gyakran fizikailag is elvágják a várost a folyótól. A közvetlenül használható partszakaszok – mint a Kopaszi-gát, a Római-part vagy a Marina-part – száma korlátozott, és sok helyen a rekreációs kiépítettség sem megfelelő. Külön értéket képviselnek a védművekkel nem érintett szigetek, különösen az Óbudai-sziget galériaerdői, amelyek jelentős ökológiai potenciált hordoznak.

A Duna-partok jobb kihasználása a budapesti várostervezés évtizedes kiemelt témája, jelentős eredmények azonban máig nem születtek. A 2019 előtti városvezetés megfelelő terveket készítettett a belvárosi Duna-partok felújítására, viszont ezek ideológiai okokból nem valósultak meg. A tervek a közlekedési ágak összhangján alapultak, megvalósításuk esetén mind az autósok, mind a gyalogosok számára elég tér állna rendelkezésre

Városüzemeltetés

Jelen dokumentum városüzemeltetési fejezete a főváros főbb kihívásaira és intézményi szerkezetére koncentrál, különös tekintettel a közszolgáltató vállalatok működésére. A vizsgálat nem terjed ki az igazgatási vagy vagyonkezelési intézményekre, hanem a közmű- és városüzemeltetési szolgáltatásokat biztosító nonprofit cégekre összpontosít, amelyek feladata a folyamatos, biztonságos és költséghatékony szolgáltatásnyújtás a városlakók számára.

Budapesten a városüzemeltetés hagyományosan a német, úgynevezett Stadtwerke-modellhez közelít, bár annak teljes körű bevezetése még nem történt meg. A rendszerváltást követően a korábbi tanácsi vállalatokat gazdasági társaságokká alakították, a 2010–2020 közötti időszakban pedig a BVH Zrt. holdingszerű struktúrája jött létre a városi szolgáltatások koordinációjára. Azonban a közlekedési és víz-szennyvíz szolgáltatások nem integrálódtak teljes mértékben ebbe a rendszerbe.

A fővárosi városüzemeltetés legfontosabb nonprofit szereplője a BKM Nonprofit Zrt., amely 2021-től több korábban külön működő közszolgáltató integrációjával biztosítja a távhő, temetkezés, kertészet, kéményseprés, köztisztaság, a hulladékgazdálkodás, köz- és díszvilágítás, illetve a víz- és csatornaszolgáltatás egységes irányítását. A budapesti városüzemeltetési rendszer önkormányzati kontroll alatt, nonprofit alapokon működik, célja a közszolgáltatások folyamatos biztosítása és fejlesztése, ugyanakkor a rendszer számos kihívással – elavult infrastruktúra, hálózati veszteség, bevételkiesés és részleges holdingintegráció – néz szembe.

a. FŐTÁV divízió

A FŐTÁV Budapest legnagyobb távhőszolgáltatójaként 238 ezer lakást és több ezer intézményt lát el, a hálózat hőenergia-ellátását részben saját, részben külső hőtermelőktől biztosítja. Az elavult vezetékek és hálózati veszteség jelentős kihívást jelentenek, bár a „Hőgyűrű” projekt a rendszerek összekapcsolásával növeli az ellátás hatékonyságát.

b. FKF divízió

A részleg a fővárosi hulladék- és köztisztasági feladatokért felel. Évente mintegy 500 ezer tonna lakossági és további 100 ezer tonna külső beszállítótól átvett hulladékot kezel, illetve a közterületek tisztán tartását, síkosságmentesítését, hóeltakarítását és árvíz utáni takarítását is ellátja.

c. Dísz- és közvilágítás

A BKM részeként a BDK Kft. feladata a budapesti közvilágítás hálózatának üzemeltetése, karbantartása és a hibák elhárítása, a díszvilágítás biztosítása, különösen hidak, műemlékek és középületek esetében, valamint egyedi dekorációs világítás biztosítása megrendelés alapján. Emellett a közúti csomópontok, gyalogos-átkelőhelyek és kijelölt területek megvilágítását szabványosítja, fejleszti és folyamatosan karbantartja. 2024-ben 22,17 milliárd forint mérlegfőösszeg mellett 1,14 milliárd forint adózott eredményt ért el, 94 fő statisztikai létszámmal. A cég biztosítja a lámpatestek, oszlopok és az elektromos hálózat folyamatos karbantartását és modernizálását.

d. Víz- és csatornázási szolgáltatás

A Fővárosi Vízművek Zrt. Budapest és 11 környező település ivóvízellátását és 10 település szennyvízkezelését biztosítja. Napi szinten közel 1,86 millió ember vízellátásáért felel, de a hálózatok jelentős része elavult, a beruházások üteme alacsony.

A Fővárosi Csatornázási Művek Zrt. 1946 óta üzemelteti a napjainkban több mint hatezer kilométeres csatornarendszert, amely a napi 500–600 ezer m³ szenny- és csapadékvíz biztonságos elvezetését biztosítja, továbbá karbantartja a műtárgyakat, fejleszti a hálózatot, és koordinálja az árvízvédelmet. A 2024-es adatok szerint 994 főt foglalkoztat, és 1 735 000 fő ellátásáról gondoskodik Budapest, Nagytarcsa és Budaörs területén.

Városvezetés és versenyképesség

Budapest működésének egyik meghatározó sajátossága és egyben nehézsége a kétszintű önkormányzati modell. A fővárosi és kerületi szintek párhuzamos legitimációja erős helyi képviselőket biztosít, ugyanakkor koordinációs töréseket okoz a városszintű ügyekben. Ezzel párhuzamosan a digitális fejlesztések számos területen előrehaladtak, de szintén nem állnak össze egységes, adatvezérelt városirányítási modellé korlátozva ezzel a főváros versenyképességét. A két terület közös dilemmája tehát az integráció hiánya.

a. Kétszintű városvezetés

Budapest közigazgatási rendszere a fővárosi és a 23 kerületi önkormányzat egyidejű működésére épül. A modell alapelve a stratégiai és a helyi döntések szétválasztása, a gyakorlatban azonban a városi rendszerek nem igazodnak az adminisztratív határokhoz. A közlekedés, közterület-szabályozás vagy városfejlesztés területén gyakoriak a hatásköri átfedések és a „ki fizet, ki dönt” helyzetek, amelyek lassítják a végrehajtást és növelik a konfliktusokat.

A rendszer erőssége a helyi autonómia, ugyanakkor a széttagolt szabályozás és az eltérő kerületi kapacitások területi egyenlőtlenségeket eredményezhetnek. A legnagyobb kihívás a városszintű kormányozhatóság és a helyi önrendelkezés közötti egyensúly megteremtése.

b. Technológia és városvezetés

Budapest több területen – különösen a közlekedés digitalizációjában – jelentős előrelépést tett, de az okosváros-megoldások többsége *pilot* jellegű, intézményi silókban működik. Az adatkezelés nem egységes, a digitális fejlesztések gyakran nem kapcsolódnak szorosan a napi városüzemeltetéshez.

A kétszintű közigazgatás itt is koordinációs akadályt jelent: az adatmegosztás és az integrált irányítás hiánya gátolja az egységes digitális ökoszisztéma kialakulását. A technológiai fejlődés tehát adott, de rendszerszintűvé válása szervezeti és irányítási reformokat igényel.

3. STRATÉGIAI JAVASLATOK

A városfejlesztés iránya egyértelmű, az ágazati széttagoltság helyett az integrált, rendszerszintű tervezésre kell fókuszálni. A város mindennapi élhetőségét elsősorban szerkezeti tényezők határozzák meg: a belvárosi funkciók változása, az agglomerációs ingázás, az infrastrukturális különbségek, valamint az ezekből fakadó közlekedési és városhasználati konfliktusok. Stratégiai javaslatunk nem egy-egy probléma „tűzoltására” irányulnak, hanem a város és a várostérség működését integráltan, a közszolgáltatások, a finanszírozás és a területhasználat összehangolásával kívánják fejleszteni. A stratégiai javaslat fejezet komplex, átfogó iránymutatást nyújt nemzetközi példákkal alátámasztva, nem pusztán elméleti elképzelések felsorolásával, hanem a városfejlesztési szakemberek és döntéshozók számára gyakorlati, rendszerszintű megoldásokat kínálva.

Partnerségben – ideális városhasználat

A javaslatcsomag kiindulópontja, hogy a belvárosi túlterheltség és a külvárosi élhetőségi lemaradás ugyanannak a szerkezeti egyensúlytalanságnak a két oldala, amelyet a turizmus térbeli koncentrációja, a lakhatási funkció gyengülése, az ingázási kényszer és az intézményi széttagoltság erősít. A javaslatok ezért a területi differenciálásra, a policentrikus fejlesztésre és az intézményesített együttműködésre építenek. Ennek eszközei: zónalapú szabályozás, a turizmus és az éjszakai gazdaság (vagyis a romkocsmákhoz, buliturizmushoz, késő éjszakai szórakozóhelyekhez és az ezekkel járó zajhoz és tömegekhez kapcsolódó tevékenységek) tudatosabb elosztása a városban, bevételmegosztás,

alközpontfejlesztés és regionális döntési mechanizmusok. Ezek egymást erősítve képesek mérsékelni a belső kerületek terhelését és stabilizálni a lakófunkciót. A cél nem a turizmus visszaszorítása vagy a belváros „gyengítése”, hanem egy élhető, versenyképes, térben és funkcionálisan kiegyensúlyozott Budapest kialakítása.

a. Turisták és főváros

A turizmusirányításnak túl kell lépnie a mennyiségi növekedés logikáján, és a városi élhetőséget, a lakhatási stabilitást, valamint a helyi értékmegtartást kell középpontba állítania. Ennek kulcsa a policentrikus turizmus, vagyis a terhelés térbeli és időbeli megosztása úgy, hogy a belvárosban csökkenjen a lakófunkcióval ütköző turisztikai használat, miközben a város más területein (például barnamezős zónákban, egyetemi és kulturális csomópontokban) a minőségi kínálat bővüljön a turisták számára. A szabályozás lényege a differenciálás. Általános tiltás helyett kapacitáskorlátok, lakóarányvédelmi küszöbök és adópolitikai ösztönzők alkalmazása a terhelhetőséghez igazítva. A konfliktusok kezelése csak akkor fenntartható, ha a lakóközösségek bevonása és a helyi legitimáció intézményesített módon megjelenik.

b. Külvárosi fókusz

A külvárosi élhetőség javítását és a belvárosi túlterheltség mérséklését egy feladatként kell értelmezni. A javaslatok középpontjában a lakó-, munka- és szolgáltatási funkciók térbeli eloszlásának kiegyensúlyozottabbá tétele áll. Cél a külvárosi alközpontok tudatos megerősítése. Irodai, közintézményi és piaci szolgáltatások telepítésével csökkenthető a napi mobilitási kényszer, élénkülhet a helyi gazdaság és erősödhet a városrészi identitás. Ez közlekedési integrációval tehető működőképpé, melynek eszközei a tarifarendszer összehangolása az agglomerációs zónákkal, valamint P+R hálózatok fejlesztése a kötöttpályás csomópontoknál, hogy a peremterületeken váljon a különböző közlekedési módok közötti váltás könnyebbé és fenntarthatóvá.

c. Budapest mint térség

Budapest és agglomerációja funkcionálisan egy várostérség, de ezt a funkcionális összetartozást a közigazgatás és a finanszírozás szétagoltságu miatt jelenleg nem tudják lekövetni. A lakó- és munkahelyi funkciók szétválása tömeges ingázást generál, miközben a hálózatok hiányos integrációja fenntartja az autófüggőséget, és a finanszírozás eloszlása nem tükrözi a tényleges terhelést. A belvárosban a túlhasználat és a lakossági kiürülés egyszerre van jelen, a periférián pedig a lakosság növekedése és az infrastruktúra lemaradása figyelhető meg. A javaslat ezért a várostérségi működés újraszervezését célozza: integrált tervezési, közlekedési és intézményrendszer létrehozását Budapest és az agglomeráció között, valamint terhelésarányos finanszírozást a közös

infrastruktúra kiépítésére és fenntartására. A centrum–periféria logika oldásához szükséges az alközpontok és barnamezős kreatív gócpontok megerősítése, hogy a gazdasági aktivitás és a szolgáltatások decentralizálása mérsékelje a belső kerületekre nehezedő nyomást. A siker kulcsa az egységes tervezési logika.

Mobilitás

Az (együtt)működő közlekedés koncepciója a budapesti közlekedési rendszer integrált, hálózati szemléletű megújítását tűzi ki célul. A stratégia abból indul ki, hogy a közlekedési alrendszerek nem egymással versengő, hanem egymást kiegészítő elemekként értelmezendők. A cél egy olyan összehangolt fejlesztési irány kialakítása, amely javítja a város élhetőségét, gazdasági versenyképességét és fenntarthatóságát, miközben csökkenti a hálózati hiányosságokat és a térbeli egyenlőtlenségeket. A közlekedés nem önálló szakpolitikai terület, hanem városfejlesztési eszköz, amelynek működése közvetlen hatással van a munkaerőpiacra, a beruházásokra és az életminőségre.

a. Egyéni közlekedés

Az egyéni közlekedés fejlesztése a gyalogos, kerékpáros és mikromobilitási formák tudatos, hálózati szemléletű bővítésére épül. A cél nem pusztán az autós forgalom csillapítása, hanem élhető, biztonságos és funkcionálisan jól szervezett közterületek kialakítása, amelynek részét képezi a kiszámítható szabályozási környezet és az intermodalitás fontossága is. A fővárosban folyamatosan születnek új és újabb helyszíneken gyalogosbarát zónák, területek. Támogatandó a Dunának mint természetes környezetnek a városhoz való közelebb hozatala is, azonban a rakpart lezárása jelenlegi formájában megbénítja az észak–déli közlekedést, így összességében kérdés, hogy nem veszít-e vele többet a város, mint amennyit nyer. Bármelyik európai várost is tekinti mintául a fővárosi vezetés, célt nem érhet kompromisszumokon alapuló, biztonságos, egybefüggő hálózat nélkül, amelyben Budapest jelentős lemaradásban van nemzetközi viszonylatban, ezért csak lépésről lépésre, tudatosan készülve lehet eredményt elérni.

b. Közösségi közlekedés

A közösségi közlekedés fejlesztéséhez a kötöttpályás rendszerek megerősítését, a hálózati kapcsolatok fejlesztését, az autóbuszok esetén a hatékonyság növelését, a környezeti terhelés csökkentését és általában a szolgáltatási színvonal emelését jelöltük meg prioritásként. A hangsúly a kötöttpályás kapacitásbővítésen (villamos- és metróhálózati fejlesztéseken) a járműpark korszerűsítésén, a tarifarendszer egyszerűsítésén és a digitális megoldások bevezetésén van. A cél, hogy a közösségi közlekedés valós alternatívát jelentsen az egyéni autóhasználattal szemben, különösen az agglomeráció irányából érkező, az elmúlt évtizedekben folyamatosan növekvő forgalom esetében. Figyelmeztető jel, hogy az egykor világszinten is elsők közé számító budapesti földalatti kötöttpályás hálózat ma már régiós szinten is kezd lemaradni.

c. Autós közlekedés

Az autós közlekedés fejlesztése nem a forgalom korlátlan növelését, hanem a hálózati hiányosságok – akár 40-50 éves – pótlását, a kapacitások ésszerű kezelését és a közlekedési módok közötti egyensúly megteremtését célozza. A legfontosabb célok a hiányzó körgyűrűszakaszok, Duna-hidak és P+R kapacitások kiépítése, valamint az intelligens forgalomirányítási rendszerek bevezetése. Számtalan nemzetközi példát látunk várostérségek közötti rendszerének összehangolt fejlesztése, illetve a városi és agglomerációs forgalom kiegyensúlyozására.

A főváros aranytartaléka

A Duna, a zöldfelületek és a rozsdáövezetek Budapest értékes „aranytartalékai”. Ha ezeket jól karbantartjuk, hasznosítjuk és fejlesztjük, jelentősen javítható a városlakók életminősége. A fenntartott parkok, közkertek, városi erdők és a megközelíthető Duna-part segítik a szabadidős tevékenységeket, mérséklék a városklíma szélsőségeit és javítják az átszellőzést. A rozsdáövezetekből új lakóövezetek és új parkok alakíthatók ki, erősítve a belvárost övező zöldgyűrűt és csökkentve a meglévő parkok terhelését. Bár a Duna-partok és a zöldfelületi rendszer fejlesztésére 2019 előtt már részletes fővárosi tervek készültek, a megvalósítás eddig elmaradt.

a. Duna-part

Budapesten a Duna és a városlakók közvetlen kapcsolatának megteremtése évtizedes adósság. Korábbi tervek szerint a pesti és budai rakpart átépítése lehetővé tette volna a gyalogos- és gépjárműforgalom összehangolását, miközben a műemléki szempontok is érvényesültek, ám a kivitelezés elmaradt. A stratégiai cél a külsőbb szakaszok természetközeli kialakítása, rehabilitációja, természetesen az árvízvédelmi szempontok figyelembevételével. A Soroksári-Duna-ág komplex rehabilitációja kiemelt stratégiai feladat. A nagy Duna-szigetek esetében a természetközeli állapotok helyreállítása és a parkhasználat átgondolása a cél. A Rákos- és Szilas-patak fejlesztése szintén fontos, a korábbi mestertervek alapján részleges beavatkozások történtek, de az átfogó munka még várat magára.

b. Rozsdáövezetek

A rozsdáövezetek fejlesztése rendkívül tökeigényes, és csak állami, önkormányzati és magánszereplők együttműködésével lehet eredményes. Ezek a városközpont-közelbeli területek új lakások és zöldfelületek kialakítására is alkalmasak, mérsékelve a belváros túlterhelését. A rozsdáövezetek helyén

potenciálisan kialakítható új parkok hozzájárulhatnak a belvárost övező zöldgyűrű kiteljesedéséhez, és egyben csökkentik a meglévő parkok terhelését. Az itt megvalósítható lakóövezeti fejlesztések pedig jelentősen hozzájárulhatnak a budapesti lakáshiány enyhítéséhez.

c. Zöldfelületek

Budapest zöldfelületi rendszere jelenleg hiányos. Minőségi fejlesztések szükségesek a FŐKERT és a kerületi fenntartó szervezetek megerősítésével, a rendszeres karbantartás, közparkok, virágágyások, fasorok, köztárgyak és nyilvános WC-k biztosításával. Mennyiségi növelésre belvárosi udvarok, zöldtetők, tetőkertek, zöldhomlokzatok, valamint közterületek komplex átépítése révén nyílik lehetőség, kiegészítve a már elindított fasorprogramokkal.

A zöldgyűrű hiányait a rozsdasávok és új közparkok pótolhatják, valamint a külvárosi erdőtelepítések révén a biológiailag aktív zöldfelületek növelhetők, miközben a városszétfolyás mérséklődik. Meglévő zöldfelületek, sportpályák és kertvárosi területek védelme szintén kiemelt feladat a túlhasználat és az illegális beépítés megakadályozására.

Versenyképes Budapest

A nemzetközi tapasztalatok azt mutatják, hogy a versenyképes városok legnagyobb hatása a gazdaságra a működési folyamatok egyszerűsítésén keresztül érvényesül. A gyors, kiszámítható, integrált ügyintézés csökkenti a vállalkozások adminisztratív költségeit és szabályozási bizonytalanságát, miközben javítja a beruházási döntések kiszámíthatóságát. Így a digitális kormányzás nem öncél, hanem eszköz az ügyfélutak integrálására és mérhető szolgáltatási szintek biztosítására. Az adaptálható nemzetközi jó gyakorlatok közé tartozik az egyablakos vállalkozói belépési pont, az integrált engedélyezés, a többszereplős ügyeket koordináló ügygazda, a befektetők és *scaleup*ok számára kialakított *soft landing* szolgáltatások, valamint a folyamatos mérés és transzparencia.

Budapest a magyar gazdaság egyik legfontosabb motorja, amely FDI-vonzerejével, startup-ökoszisztémájával és üzleti szolgáltatási bázisával jelentősen befolyásolja az ország versenyképességét. A város belső adminisztratív stabilitása kulcsfontosságú, mivel a kétszintű önkormányzati modell gyakran széttagolt szabályozást és eltérő ügyintézési gyakorlatot eredményez, ami a vállalkozások számára kockázatot jelent. A versenyképesség javítása ezért az egységesítésen, egyszerűsítésen és mérhetőségen alapuló működési modell kialakítását igényli, amely a várost kiszámítható, gyors és áttekinthető partnerré teszi a vállalkozások felé.

A gyakorlati javaslataink három fő területre fókuszálnak. Az első a közvetlen gazdasági és pénzügyi támogatás, amely célzottan a digitalizációt, energiahatékonyságot, innovációt és exportképességet erősíti, de katalizátorként

hat a startup-ökoszisztémára is. A második a mindennapi adminisztratív és üzleti környezet egyszerűsítése, ahol a vállalkozások számára mérhetően csökken az idővesztés, nő a kiszámíthatóság és javul az ügyfélút minősége. A harmadik a partnerségi és visszacsatolási mechanizmus, amely a vállalkozói tapasztalatokat konkrét folyamatfejlesztési feladatokká alakítja, és biztosítja a folyamatos szolgáltatásfejlesztést, a mérhető teljesítményt és a gyors problémamegoldást összetett ügyekben.

4. TERVEINK

Az elmúlt egy évben rendszerszinten vizsgáltuk Budapest városhasználati konfliktusait és városfejlesztési kihívásait. Elemeztük a turizmus koncentrációjából, a lakófunkció visszaszorulásából, a belváros és a külső kerületek eltérő fejlődéséből, valamint az agglomerációs „fánk-hatásból” fakadó strukturális feszültségeket. Foglalkoztunk a közlekedés infrastrukturális és szabályozási helyzetével, a zöldfelületek állapotával, valamint a Duna-part és a rozsdaovezetek fejlesztési lehetőségeivel.

Ezek azonban nem a város egyetlen, hanem a legégetőbb problémái. Számtalan olyan terület van még, amely élethetőségi szempontból vizsgálatra érdemes: a városi szociális rendszerek, a gyermek- és családbarát városi infrastruktúrák vagy a városszépészet *niche*-nek tűnő, de a közérzetet alapjaiban meghatározó kérdései (városi mobíliák, szignalizáció, homlokzati és reklámszabályozási felvetések). Terveink között szerepel az olyan, Budapest versenyképességét befolyásoló lehetőségek elemzése, mint a reptér elérhetősége vagy a konferenciaturizmushoz kapcsolódó infrastruktúra kialakításának lehetősége. De a legfontosabb terület – mindezekkel összefüggésben – a városüzemeltetés helyzete, mely mind intézményi-strukturális, mind pedig finanszírozási szempontból kiemelt jelentőségű a város működését, jövőjét illetően.







KÜLDETÉS

Miért készült ez a városfejlesztési vízió?

A BP Műhely 2025-ben kezdte meg szakmai munkáját azzal a céllal, hogy rendszerszintű, adatalapú és interdiszciplináris megközelítésben vizsgálja Budapest működését. A jelen dokumentum a 2025-től 2026 tavaszáig tartó időszakban elvégzett munka összegzése. Az első év lezárása, egyben iránykijelölés a következő időszakra.

Az elmúlt időszak fókusza a helyzetelemzés volt. Nem egy-egy kiragadott ügyre, hanem a város egészére koncentráltunk. Célunk az volt, hogy az egymástól gyakran elszigetelten kezelt területeket – közlekedés, lakhatás, városüzemeltetés, gazdaság, zöldfelületek, turizmus – egységes keretben értelmezzük.

Ez az anyag egyaránt született meg belső és külső igényre. Belső igény volt, hogy az elvégzett munkát egyben lássuk, strukturált formában összegezzük és világossá tegyük saját szakmai irányainkat. Külső igény volt, hogy bemutassuk, mit jelent a gyakorlatban egy adatalapú, ideológiamentes, városfejlesztési műhely működése.

A dokumentum nem alap- és nem is háttérdokumentum, hanem összefoglaló látélet és jövőkép. Látélet Budapest jelenlegi működéséről és jövőkép arról, milyen irányba érdemes továbblépni.

A dokumentum módszertana

A jelen dokumentum a BP Műhely által korábban kidolgozott, tizenhárom tematikus terület mentén elkészített alap- és háttérdokumentumok összegzésére épül (ezen említett tematikus területeket jelen dokumentum mellékletében soroljuk fel). Ezek az anyagok külön-külön vizsgálták Budapest működésének meghatározó területeit adatalemzésekre, nyílt forrású információkra, valamint saját kutatási eredményekre támaszkodva. A mostani összefoglaló ezek szintéziseként készült. Célja nem az egyes szakterületek részletes bemutatása, hanem egy egységes jelenlegi helyzetkép felvázolása és koncepcionális irányok kijelölése a jövőre nézve.

A kiindulópont: Budapest mint összetett rendszer

Budapest nagy és bonyolult szerkezet. A BP Műhely első évének egyik legfontosabb felismerése az volt, hogy ugyan a közbeszéd gyakran szektorális problémákban gondolkodik, a valóságban a problémák döntően rendszerszintűek, hiszen a város működésében minden szakterületi döntés hatással van más szakterületekre. A mobilitási döntések például hatással vannak a gazdaságra, a lakhatási folyamatok a népességszerkezetre, a turizmus a városszerkezetre, a zöldfelületi rendszer a közegészségügyi állapotra, a költségvetési helyzet pedig értelemszerűen visszahat minden ágazati területre.

Ha a várost nem egységként kezeljük, a beavatkozások hatása korlátozott marad. A rövid távú, egy-egy területre fókuszáló megoldások nem helyettesítik a strukturált, összehangolt tervezést. A jelenlegi működési logika gyakran reaktív: akut ügyekre ad választ, kríziseket kezel, de kevésbé épít tudatosan jövőt. A BP Műhely küldetése, hogy ezt a rendszerszintű megközelítést következetesen képviselje.

A vizsgált területek és a helyzetelemzés kerete

Az első évben munkánk tizenhárom tematikus terület mentén szerveződött: közlekedés, városüzemeltetés, lakhatás, szociális rendszer, egészségügy, népesség, kultúra, oktatás, gazdaság, turizmus, sport, zöldfelületek és környezetvédelem.

Ezek nem önmagukban vizsgált szakpolitikai blokkok voltak, hanem egy összefüggő városi rendszer elemei. A háttérdokumentumok, elemzések és alapanyagok célja az volt, hogy feltárják

- **a strukturális feszültségeket,**
- **az intézményi működés korlátait,**
- **a városszerkezeti adottságokból fakadó konfliktusokat,**
- **valamint a finanszírozási és működési egyensúlytalanságokat.**

Kiemelt figyelmet kapott a költségvetési helyzet átláthatósága és fenntarthatósága, a mobilitási szokások és kihívások vizsgálata, valamint a zöldfelületi és rozsdaovezeti adottságok feltérképezése, mivel ezeket a területeket látjuk a város jövője szempontjából kulcsfontosságúnak. A jelen dokumentumban azokat a területek mutatjuk be részletesen, melyeknél arra a következtetésre jutottunk az elmúlt év munkája alapján, hogy a város működésének egészére is érdemi befolyással bírnak, és amelyek esetében az adatellátottság megfelelő elemzési mélységet tett lehetővé.

Az elemzések részben nyílt adatbázisokra, részben saját gyűjtésekre, valamint a BP Index kérdőíves kutatás¹ eredményeire támaszkodtak. A cél nem egy politikai narratíva felépítése volt, hanem egy adatvezérelt, több nézőpontot integráló helyzetelemzés elkészítése.

A BP Műhely szakmai karaktere

A BP Műhely több mint 80 szakember együttműködésére épülő, összetett szervezeti struktúrával működő szakmai közösség. Elemzési, operatív és stratégiai funkciók együtt biztosítják a munkavégzés stabil kereteit. A munkát interdiszciplináris szemlélet jellemzi: közgazdászok, urbanisták, jogászok és mérnökök dolgoznak közösen.

¹ A BP Index a BP Műhely 8000 fő megkérdezésével készült közvéleménykutatása. Kerületenként több mint 300 főt kérdeztünk meg. A BP Index célja, hogy hathavonta átfogó képet adjon Budapest és egyes kerületeinek állapotáról, fejlődési irányairól és problémáiról objektív indikátorok és szubjektív lakossági értékelések alapján.

Az első időszak egyik fontos tanulsága az volt, hogy az eltérő szakmai nyelvek és megközelítések összehangolása időigényes folyamat. Ugyanakkor éppen ez az integráció teremti meg annak lehetőségét, hogy rendszerszinten érvényes megállapítások szülessenek.

A BP Műhely működésének három meghatározó alapelve van:

- 1. Adataalapúság.** A megállapítások és javaslatok mérhető, vizsgálható alapokra épülnek.
- 2. Ideológiai függetlenség.** A város működtetése szakmai kérdés. A cél nem politikai állásfoglalás, hanem működési racionalitás.
- 3. Társadalmasítás.** A szakmai munka nem zárt rendszerben zajlik. Konferenciák, kerekasztal-beszélgetések és közösségi események révén folyamatos párbeszédre törekszünk.

A szakmai elemzések mellett kiemelt szerepet kapott a közösségi bevonás. A rendezvények célja az volt, hogy a város lakói, szakemberei és döntéshozói közös gondolkodási térben találkozhassanak. A BP Műhely nem csupán elemzőszervezet, hanem vitaindító platform is.

A jövőkép iránya

A jelen dokumentum nem részletes szakpolitikai program, hanem irányjelölés. A javaslatok koncepciószinten jelennek meg, és rövid, közép valamint hosszú távú horizonton értelmezhetők. Egyes strukturális kérdések csak ciklusokon átívelően kezelhetők, ezért a tervezésnek túl kell mutatnia az aktuális politikai időkereteken.

Budapest akkor lehet versenyképes, élhető és fenntartható város, ha működése tudatosabbá és előrelátóbbá válik. A jelenlegi, jellemzően szektorális és rövid távra optimalizált megközelítés helyett integrált, várostársági léptékű, adatvezérelt irányítási logikára van szükség a hosszú távú előnyök és hátrányok számbavételével. Budapest és térsége egy rendszerként való kezelése és fejlesztése nem csupán élhetőbbé és fenntarthatóbbá tenné a várost, de a szektorálisan fellépő akut problémák kezelése is idő- és költséghatékonyabbá válna így azáltal, hogy a szektorok, szakterületek közötti jogi, kommunikációs és pénzügyi összeköttetések intézményi szinten ki lennének építve. Ezeknek a rendszerszintű mechanizmusoknak köszönhetően a város reziliensebbé válna mélyebb válsághatásokkal szemben is – mint például járványok, energiaválság vagy gazdasági sokkok.

Ha a jelenlegi működési logika változatlan marad, a város rövid távú problémákat kezel, de nem épít hosszú távú stabilitást. A BP Műhely küldetése ennek az irányváltásnak a szakmai megalapozása. Amennyiben ez a szemléletváltás megvalósul, a főváros jelentős belső tartalékokkal rendelkezik ahhoz, hogy hosszú távon is megőrizze élhetőségét és gazdasági versenyképességét.

Budapest jövője nem kizárólag politikai döntések kérdése, hanem szakmai felelősség is. A város működtetése és fejlesztése tudást, fegyelmet és együttműködést igényel. A BP Műhely azért jött létre, hogy ezt a tudást rendszerezze, láthatóvá tegye, és a közös gondolkodás alapjává formálja. Ez a dokumentum az első év munkájának összegzése, ugyanakkor nem lezárás, hanem kiindulópont: célja nem csupán a város működtetésének bemutatása, hanem Budapest tudatos, összehangolt és szakmailag megalapozott újragondolása. A város csak akkor lehet igazán erős, ha önmagát rendszerszinten érti, és a BP Műhely ennek a megértésnek kíván szakmai keretet adni.



3

VÁROSSZERKEZETI ADOTTSÁGOK ÉS MŰKÖDÉSI FESZÜLTSÉGEK

Egy-egy város településszerkezete – vagyis a földrajzi adottságok és a történelmileg kialakult városszövet – nagyban meghatározza a mai helyzetképet, a problémákat és előnyöket egyaránt. Nincs ez másképp Budapest esetében sem, ahol a karakteres táji környezet – a hegyvidéki jellegű Buda és a síkságon a terjeszkedés lehetőségét nyújtó Pest, illetve a történetileg kialakult városszerkezeti adottságok (sűrű belváros, rozsdáövezeti gyűrű, már a XIX. századtól szétfolyó külső perem) magában hordozza a város legnagyobb használati-térszerkezeti problémáit.

1. VÁROSÉPÍTÉSZETI STRATÉGIAI PROBLÉMÁK

Történeti áttekintés

A török kiűzése utáni modern magyar városfejlődés kezdetétől a történelmi Pest-Buda fejlődése mindig lekövető jellegű volt, vagyis a főváros a város szerkezetét többnyire utólag alakító döntésekkel reagált a népesség növekedésére, mozgására – több-kevesebb sikerrel. Jelenleg is a várostervezés egyik legnagyobb kihívása, hogy a várható népességnövekedésre időben reagáljon, ami valójában kevés európai városnak sikerült korábban. A kivételek közé tartozik Barcelona 1859-es tervszerű, megelőző bővítése Ildefons Cerdà tervei szerint, mely máig meghatározza a katalán főváros tervszerű fejlődését. A reformkori Pest robbanásszerű fejlődését az 1790-es évektől Schlison János, majd Hild János tervei szerint létrehozott, rácsos utcahálózatos Lipótváros kialakításával igyekeztek szabályozott keretek közé szorítani, de a jelentős népességnövekedés miatt a város – az akkori területéhez viszonyítva – több irányban is szétterült (Terézváros, Józsefváros, Ferencváros), szabályozatlan városszövetet hozva létre.

Jellemző, hogy a város egyik legfontosabb útvonala a meglehetősen szűk és kanyargós Király utca volt. A sugárirányban haladó útvonalakat nem kötötték össze harántirányú körutak. Ezt az 1870-ben megalapított, legendásan jól működő Fővárosi Közmunkák Tanácsa igyekezett ismét nagyszabású beavatkozásokkal javítani. Részben a szabályozatlan városszerkezetbe bevágva, részben beépítetlen területeken átvezetve létrejött a Városligetbe kivezető Andrássy út, valamint a Nagykörút, amely városszerkezetileg egyfajta abroncsként fogja össze a szűken vett belvárost övező városnegyedeket.

A spontán létrejött városszövetben számos úthálózati beavatkozással teremtettek rendet, így az Erzsébet híd építésekor kiszélesítették a mai Kossuth Lajos utcát, felépült a Szabadság tér, és már akkor tervezték az Erzsébetvároson át a Városligetbe kivezető, az akkor legzsúfoltabb pesti kerületet fellazító, de akkoriban már kissé idejétmúlt koncepciót követő sugárutat, amelynek csak az első szakasza valósult meg a két világháború között. Az elavult épületállománnyal rendelkező Tabánt az 1930-as évekre lebontották, valamint részletes tervek készültek többek között Óbuda szabályozására. Szintén ekkor indult a Hungária körút – Könyves Kálmán körút tervezése és kiépítése, ami csak a Rákóczi híd átadásával zárult le 1995-ben. A Közmunkatanács 1948-as megszűnése után a Fővárosi Tanács különböző várostervezési osztályai, valamint intézményei (elsősorban a BUVÁTI – Budapesti Városépítési Tervező Vállalat) végezték

a várostervezési munkát, így a nagy lakótelepek és a metróhálózat kiépítését, vagy a máig meg nem valósult nagyszabású gyorsforgalmi úthálózati tervek elkészítését. Ugyanakkor – a szocialista blokk egyéb városaira jellemző módon – a belső történelmi városrészek felújítása, korszerűsítése elmaradt, csak a Belső-Erzsébetvárosban, illetve Ferencváros egyes részein indult el tervszerű tömbrehabilitáció az 1980-as évektől. A főváros lakossága az 1873-as egyesítés óta töretlenül növekedett a huszadik században is. A funkcionális város (vagyis az a terület, amelyik a szolgáltatásokat, munkahelyeket és az ezek eléréséhez szükséges napi ingázást tekintve egybetartozik) több mai peremkerületre is kiterjedt. Az akkori városhatárnál lakosságszámban egy-egy vidéki nagyvárossal megegyező új, önálló települések jöttek létre (Újpest, Kispest, Pesterzsébet) átgondolt tervezés nélkül, melyek nem kapcsolódtak szervesen sem egymáshoz, sem az akkori fővároshoz. Nagy-Budapest 1950-es létrehozásakor is csak a közigazgatási egyesítés történt meg, a főváros mind a mai napig nem épült át az új helyzetnek megfelelően, nagyon fontos városszerkezeti egységek hiányoznak. Ezek közül legfontosabb a külső kerületeket feltáró, a Hungária körúttal párhuzamosan futó, úgynevezett Munkáskörút, melynek több nyomvonalváltozatát is kidolgozták az 1970-es/80-as években. A körúthoz kapcsolódó hidak, így az Aquincumi híd és a Csepel-szigeten átvezető Galvani híd szintén fájóan hiányoznak a városszerkezetből. A várostérség azóta tovább növekedett, az agglomeráció településeivel való szerkezeti kapcsolat még a külső kerületeknél is kiépítetlenebb. A problémákat súlyosbította, hogy a szocialista időszakban ideológiai okokból is elhanyagolt történelmi belső kerületek (ezekre jó példa a nagypolgári lakások több részre osztása, ami számos műszaki problémát okozott) megújítása a rendszerváltás után kialakuló kedvezőtlen viszonyok (társasházak működésének megoldatlansága, elégtelen tulajdonosi tőke) miatt elmaradt, és az azt követő évtizedekben mind a fővárosi, mind az agglomerációs szabályozás túl megengedő volt: nagy hangsúlyt kaptak a zöldmezős lakóövezeti és egyéb fejlesztések, a bevásárlóközpontok elterjedésével szinte ellehetetlenült a belvárosi kiskereskedelem.

Jelenlegi helyzet

Budapest városszerkezete a szocialista várostervezés történelmi negyedeket elhanyagoló hozzáállása és a rendszerváltás utáni időszak erőtlen, túlzottan megengedő szabályozási elvei, valamint a belvárosi kedvezőtlen tulajdonosi helyzet miatt veszélyesen szétszakadóban van. Eközben a zöldfelület-hiányos, városhasználati konfliktusokkal terhelt és a második világháború utáni évtizedek során műszakilag elavult épületállománnyal rendelkező belső városrészekben csökken az állandó népesség (belső kiürülés), addig a város peremén és az agglomerációban kontrollálatlan terjeszkedés, szétfolyás² zajlik. A belváros egyes részei funkciójukat veszítik lakóterületként – sok lakás üresen áll vagy rövid távú bérbeadás céljára használják, így a hagyományos lakóközösségek felbomlanak. Ezzel párhuzamosan a külső kerületekben és a városhatáron kívül egyre több új lakópark és bevásárlónegyed épül, gyakran a szükséges infrastruktúra nélkül, felemészítve a zöldfelületeket. 2001 és 2022 között Budapest össznépessége közel 5 százalékkal csökkent. A legnagyobb fogyás a történelmi belvárosban történt: az V., VI. és VII. kerület lakossága

20–24 százalékkal lett kevesebb, mint húsz évvel korábban³. Ugyanakkor néhány külső kerület – pl. a XXIII. (Soroksár) – nagyjából 10 százalékos növekedést produkált, jelezve a lakosság kiáramlását a peremterületekre⁴. Ez a fánk-hatás – vagyis, hogy a központ kiürül, a periféria bővül – már rövid-távon a belváros elsovadásával, szlömösödésével fenyeget. A város barnamezős (rozsdaovezeti) területei – az egykori ipari zónák és elhagyott vasúti területek – eközben kihasználatlanul hevernek a városszövetben, elválasztva egymástól városrészeket⁵. A nagy kiterjedésű rozsdaovezetek biológiailag aktív felületként jelennek meg a vizsgálatokban, azonban valóságos keltetői az idegenhonos, inváziós gyomfajoknak⁶. A jelenség komplex: a városszerkezeti szétesés azt eredményezi, hogy Budapest elveszíti kompakt, jól szervezhető formáját, ami fenntarthatatlan területhasználathoz, utazási kényszerhez, társadalmi-gazdasági feszültségekhez és nem utolsósorban zöldfelület-csökkenéshez, zöldfelületi hiányhoz vezet.



³ KSH népszámlálási adatbázis, 2022

⁴ uo.

⁵ Budapest rozsdaovezetei. Alapdokumentum, BP Műhely, 2025.

⁶ Rozsdaovezetek ökológiai értékei. Háttéranyag, BP Műhely, 2025.





2. VÁROSHASZNÁLATI KONFLIKTUSOK

Az elmúlt évtizedekben Budapest működésében több, egymással szorosan összefüggő, a szabályozás hiányából, strukturális adottságokból, illetve az organikus fejlődés gyermekbetegségeiből is adódó feszültség erősödött fel.

A városhasználati feszültségek vizsgálata a helyzetkép alapját adja, mert ezek a jelenségek a város működésének legérzékenyebb, a mindennapokban is közvetlenül megjelenő konfliktusai. A turizmus térbeli koncentrációja, a lakófunkciók visszaszorulása, a belvárosi és külső városrészek eltérő használata, valamint az agglomerációs folyamatok együtt olyan helyzetet hoztak létre, ahol az érdekek, funkciók és elvárások gyakran ugyanazon terekben ütköznek. Ezek a konfliktusok nem elszigetelt problémák, hanem összefüggő folyamatok következményei: térben sűrűsödnek, egymást erősítik, és egyszerre hatnak az életminőségre, a közterületek állapotára, a közszolgáltatások terhelésére és a városi közösségek stabilitására.

A konfliktuspontok ugyanakkor nemcsak tünetek, hanem jelzőrendszerek is. Korán és látványosan mutatják meg, hol vált szűkössé a városi tér, hol hiányzik az összehangolt szabályozás, és hol marad el a tervezés a valós folyamatok mögött. Ezeken a helyzeteken keresztül jobban érthetővé válnak más városi problémák is. A mikromobilitás erősödése, a belváros funkcionális átalakulása vagy az ingázási kényszer például nem önmagában közlekedési kérdés, hanem a város térhasználatának, lakhatási mintázatainak és a várostérségi kapcsolatoknak a következménye. A városhasználati konfliktusok ezért „állatorvosi lóként” segítenek láthatóvá tenni a mélyebb, régóta fennálló strukturális hiányosságokat, és kijelölik azokat a területeket, ahol Budapest hosszabb távú működési egyensúlya szempontjából érdemes további vizsgálatokat és megoldási irányokat keresni.

Budapest esetében a városhasználati konfliktusok nem különálló, egymástól független problémák, hanem ugyanannak az összetett városi működési zavarnak eltérő megjelenési formái. Éppen ezért a fejezet tudatosan négy, egymással szorosan összefüggő szempontból járja körül részben ugyanazokat a jelenségeket: a tömegturizmus, a lakhatás, a belváros–külváros viszony és az agglomerációs „fánk-hatás” nézőpontjából. Erre azért van szükség, mert ugyanaz a strukturális feszültség más következményekkel jelenik meg attól függően, hogy az életminőség, a lakáspiac, a városszerkezet vagy a várostérségi kapcsolatok felől vizsgáljuk. A részleges átfedések ezért nem szerkesztési hibák, hanem a probléma természetéből fakadnak: Budapest városi konfliktusai közös okokra vezethetők vissza, de eltérő léptékben és eltérő társadalmi következményekkel válnak láthatóvá.

2.1 A tömegturizmus városszerkezeti és életminőségi hatásai

Problématérkép

- **Lakófunkció visszaszorulása**

A rövid távú szálláskiadás gazdasági előnye miatt a lakások befektetési eszközzé váltak. Ennek következménye a lakóközösségek felbomlása, az állandó lakosság csökkenése és a társadalmi kontroll gyengülése.

- **Éjszakai gazdaság túlterhelése**

A szórakozóhelyek koncentrációja zajterhelést, hulladékproblémát és közrendészeti konfliktusokat eredményez, amelyek közvetlenül érintik a lakók életminőségét.

- **Közterületi rend romlása**

A megnövekedett turistaforgalom fokozza a közterületek igénybevételét, ami tisztasági, biztonsági és használati problémákhoz vezet. A lakók biztonságérzete csökken, a városi tér élhetősége romlik.

- **Imázs- és turizmusminőségi kérdés**

A „party-turizmus” dominanciája olyan látogatói réteget vonz, amely kevésbé kapcsolódik a város kulturális értékeihez, miközben a magasabb költségű, hosszabb tartózkodású turizmus háttérbe szorul.

Az elmúlt években Budapest turizmusa dinamikus növekedési pályára állt. A főváros 2025-ben már az ország vendégforgalmának⁷ több mint harmadát, a szálláshelyi bevételek közel felét adta. Ezen trendnek megfelelően a nemzetközi turizmus egyre intenzívebben használja a belső kerületek (V., VI., VII. kerületek, köztereit és lakóépület-állományát, ami fokozódó terhelést jelent a belvárosi lakóterületek számára – legyen szó az ott élőkről vagy a rendelkezésre álló infrastruktúráról. Ugyan a látogatószám növekedése önmagában gazdasági lehetőség és az erősen nemzetközi orientációjú fővárosi turisztikai forgalom (a vendégek 85 százaléka külföldi) kiemelkedő lehetőséget jelent gazdasági és közvetetten országmárka szempontból, ez a koncentrált jelenlét a városi életminőség területén konfliktusokat teremt – különösen ott, ahol a turisztikai használat közvetlenül a lakófunkcióval ütközik.

Budapest 2025-ben több mint hatmillió, többségében külföldi vendéget fogadott. A belső városrészekben ez a növekedés nem csupán nagyobb forgalmat jelent, hanem életmódkonfliktust is: az éjszakai turizmus, a rövid távú lakáskiadás és a szórakozóhelyek koncentrációja olyan városi környezetet hozott létre, amelyben a lakók komfort- és biztonságérzete, valamint a hétköznapi zökkenőmentes működése folyamatos nyomás alatt áll.

⁷ KSH 27.2.2.1. A turisztikai szálláshelyeken eltöltött vendégéjszakák száma vármegye és régió szerint, havonta https://www.ksh.hu/stadat_files/tur/hu/tur0079.html

Mi vezetett a konfliktushoz?

Budapest belső városszerkezete történetileg olyan rétegzett urbanizáció eredménye, ahol a kulturális, reprezentációs és szolgáltató funkciók már a XIX. századtól koncentráltan a történelmi városmagban helyezkednek el. A Duna-menti tengelyek, a sugárutas-körutas rendszer és a sűrű, vegyes funkciójú beépítés olyan térbeli környezetet hozott létre, amely a rendszerváltást követően különösen alkalmassá vált új gazdasági, kiemelten turisztikai tevékenységek befogadására. Miközben a nagyvárosi térség részben policentrikussá⁸ vált (megjelennek külső kerületi csomópontok és agglomerációs központok is), a kulturális és szimbolikus funkciók továbbra is a belső zónákhoz kötődtek, ami tartós belvárosi turisztikai koncentrációt eredményezett.

A kétezres évek elejéig ezen belső kerületekre döntően a lakófunkció volt jellemző, bár az épületállomány jelentős része már ekkor sem volt megfelelően karbantartva. A nyugat-európai szinten alacsonynak számító ingatlanárak, a történelmi városi környezet vonzereje és a szolgáltatások színvonaljavulásának köszönhetően növekvő nemzetközi turisztikai kereslet együtt olyan befektetési hullámot indított el, amely fokozatosan átalakította a lakásállomány használatát. A 2010-es évektől, a nemzetközi platformok népszerűségének, valamint a szabályozás hiányának köszönhetően a rövid távú szálláskiadás gyors terjedése a belvárosi lakások egy részét turisztikai funkcióba vonta, mivel ez a hasznosítás jövedelmezőbbnek bizonyult a hagyományos bérbeadásnál. A folyamat térben éppen azokon a történelmi városrészekben erősödött meg, ahol a sűrű városszövet, a jó közlekedési kapcsolatok és a kulturális attrakciók koncentrációja eleve kedvezett a látogatói használatnak.

Ezzel párhuzamosan az éjszakai gazdaság, a romkocsmák, szórakozóhelyek és vendéglátóegységek hálózata ugyanezekben a zónákban sűrűsödött, tovább erősítve a turisztikai és szabadidős funkciók dominanciáját. A városszerkezeti adottságok tehát nem pusztán lehetővé tették ezt az átalakulást, hanem térben koncentrált módon fel is erősítették azt.

A belvárosi lakóközösségek szempontjából ez a változás nem csupán funkcióváltást jelentett, hanem az életminőség érzékelhető romlását is. A zajterhelés, a közterületi hulladék, a közlekedési konfliktusok és a közrendészeti problémák a lakófunkcióval közvetlenül ütköző használati formákból fakadtak. Az éjszakai turizmus hatásai a társasházak közös tereiben is megjelentek, gyengítve a helyi közösségi kontrollt és a lakófunkció stabilitását. A folyamat előrehaladtával – bár egyre több kerület dönt úgy, hogy saját hatáskörben szabályozza a rövid távú bérbeadást, illetve keresik a megoldást az éjszakai élet konfliktusaira — a lakók a formális intézményi válaszokat nem érzik elegendőnek a feszültség kezelésére.

A turisták és a budapestiek közötti konfliktus nem egyszerű érdeellentét, hanem városszerkezeti és funkcionális egyensúlyvesztés következménye. A jelenlegi helyzet azt mutatja, hogy a turisztikai, lakhatási és közterületi rendszereket integrált módon kell kezelni ahhoz, hogy Budapest egyszerre maradjon élhető város a lakói számára és versenyképes célpont a látogatók számára.

2.2 A lakhatás elérhetőségének romló tendenciái

Problématérkép

- **Lakáskínálat funkcionális szűkülése**

A rövid távú szálláskiadás miatt a hosszú távon elérhető bérlakások száma csökken, ami kínálatszűkülést okoz egy változatlan méretű lakásállomány mellett.

- **Megfizethetőségi nyomás növekedése**

A befektetési célú ingatlanhasználat és a turisztikai kereslet felfelé hajtja a lakbéreket és vételárakat, így a lakhatás a háztartások jövedelmének egyre nagyobb részét köti le.

- **Lakóközösségek instabilitása**

A gyakori használatváltás és a rövid tartózkodási idejű vendégek jelenléte gyengíti a társasházi közösségi működést és a lakók biztonságérzetét.

- **Belső kerületek népességekiszorulása**

A növekvő költségek és az együttélési konfliktusok miatt a stabil lakosság egy része elhagyja a belső városrészeket, ami a lakófunkció további gyengüléséhez vezet.

- **Lakhatási mobilitás korlátozottsága**

A magas árak és a szűkülő kínálat csökkentik a fiatalok és munkavállalók mozgásterét, ami hosszabb távon gazdasági és demográfiai következményekkel jár.

A budapesti lakhatási helyzet az elmúlt években a megfizethetőség, a kínálati szerkezet és a városszerkezeti használat szempontjából egyaránt feszültté vált. Az elmúlt években a lakásállomány minimálisan és elsősorban a külkerületekben bővült. Tehát a belső kerületekben a lakáspiac a befektetési célú ingatlanhasználatból és a rövid távú szálláskiadás térnyeréséből fakadó erős kereslettel szembesül, ami a belső kerületekben a lakófunkció szempontjából érzékelhető kínálatszűkülést eredményez. A belvárosi lakók külsőbb kerületbe költözése pedig természetesen hatással van a többi kerület ingatlanállományának megfizethetőségére is.

Ennek hatására emelkednek a lakhatási költségek, instabillá válnak a lakóközösségek és felerősödnek az együttélési konfliktusok, mely tényezők együttesen gyengítik a belső városrészek népességmegtartó képességét.

A lakhatási kérdés túlmutat az ingatlanpiacon: közvetlen hatással van a munkaerőpiaci mobilitásra, a fiatal generációk életkezdési lehetőségeire, valamint a városi közösségek stabilitására. A rövid távú szálláskiadás ebben a rendszerben nem önálló turisztikai jelenséggént jelenik meg, hanem a lakásállomány funkcionális átrendeződésének egyik meghatározó tényezőjeként.

Mi vezetett a konfliktushoz?

Budapest belső városszerkezete történetileg olyan sűrű, vegyes funkciójú térként alakult ki, ahol a lakó-, szolgáltató és kulturális használat egymásra rétegződve működött. Ez a történeti örökség hosszú ideig stabil lakófunkciót biztosított a belső kerületekben, még akkor is, amikor az épületállomány egy része leromlott állapotba került az elhasználódásból és a felújítások elmaradásából következően. A rendszerváltást követően a városszerkezeti alkalmazkodás egyik legfontosabb eleme a funkciók átrendeződése volt: a belső városrészek fokozatosan új gazdasági és szolgáltatási szerepeket kaptak, miközben a lakófunkció formálisan megmaradt, de relatív súlya csökkenni kezdett.

A 2000-es évek elején Budapest lakossága még a szuburbanizáció hatását viselte. A kiköltözési hullám miatt a belső kerületek népessége csökkent, miközben az agglomeráció növekedett. A 2010-es évekre a népesség stabilizálódni látszott, azonban a lakhatási költségek emelkedése és a lakáspiac szerkezeti átalakulása, vagyis az új lakóingatlanok lassú megjelenése új nyomást helyezett a városi lakásállományra. Az elmúlt 15 évben Budapest népessége ismét csökkenő tendenciát mutatott, részben a megfizethetőségi problémák miatt, ami jelzi, hogy a lakhatási kérdés már nem pusztán szociális, hanem városszerkezeti kihívás is. Ebben a környezetben jelent meg tömegesen a rövid távú szálláskiadás. A digitális platformokra épülő modell a lakásokat gazdasági eszközként kezelte, amely magasabb hozamot biztosít, mint a hagyományos bérbeadás, vagyis az ingatlan egyszerre vált fogyasztási szolgáltatássá és befektetési eszközzé, miközben elsődleges lakhatási funkciója háttérbe szorult. Ez az állomány csökkenésével nem járó funkcióváltás, mely a budapesti ingatlanpiac legfontosabb jellemzője, az utóbbi évtizedben ütötte fel a fejét és elsősorban a belső városrészekre volt jellemző. Miközben a 2010-es években még az első próbálkozásokat tették meg az ingatlantulajdonosok, addig 2015-től látványosan felfutott az Airbnb népszerűsége Budapesten is. A közelmúlt nettó vándorlási adatai is alátámasztják a funkcióváltás hatását. Ezen városrészek tartós lakosságvesztést mutatnak, miközben a lakásállomány volumene lényegében stabil maradt.

Ez arra utal, hogy a lakhatási feszültség nem fizikai lakáshiányból, hanem a lakások használatának átalakulásából ered. A befektetési célú ingatlanhasznosítás növekedése felfelé hajtotta mind a vételárakat, mind a bérleti díjakat. A budapesti lakbérek térbeli eloszlása már a COVID-járvány előtti években is jelentős városon belüli különbségeket mutatott. A lakásárak és lakbérek Budapesten a járvány utáni időszakban több mint 40 százalékkal emelkedtek.

Az átlagos bérleti díj 2022 év elején a budai hegyvidéki kerületekben (I., II., XII.) megközelítette a 392 ezer forintot, míg a belső pesti kerületekben (V–IX.) átlagosan 284 ezer forint körül alakult. Ezzel szemben a pesti átmeneti kerületekben az átlagos lakbér 176 ezer forint, a pesti külső kerületekben pedig 140 ezer forint volt, ami jól mutatja, hogy a fővároson belül is több mint kétszeres különbség alakul ki a bérleti díjak szintjében. A budai egyéb kerületek (III., XI., XXII.) köztes pozíciót foglalnak el, átlagosan 220 ezer forintos havi bérleti díjjal. A pályakezdekők, vagy a fiatal családok számára ezek a különbségek alapvetően határozzák már meg az elérhető ingatlanok földrajzi elhelyezkedését, kizorolva így a város belső kerületeiből.

A lakófunkció visszaszorulása és a befektetési célú hasznosítás térnyerése, gyengíti a közösségek stabilitását és rontja a városi életminőséget. Emellett kiszorítja az egyetemistákat és a pályakezdőket a belvárosi kerületekből, pedig számukra éppen itt érhetők el gyorsan és gyakran gyalogosan a munkához, tanuláshoz és kikapcsolódáshoz szükséges szolgáltatások.

A társadalmi következmények túlmutatnak a gazdasági dimenzión. A lakóközösségek számára a rövid távú kiadás gyakori lakócserehelyzeteket, zajterhelést és együttélési konfliktusokat jelent, ami a belső városrészekben a lakhatás kiszámíthatóságát csökkenti. A lakhatási költségek emelkedése miatt egyre több háztartás költségvetésében válik aránytalanul nagy tétellé a lakbér, ami hosszabb távon a társadalmi mobilitást és a városi népességmegtartó képességet is gyengíti.

2.3 Városszerkezeti konfliktusok

Problématérkép

- **Funkciókoncentráció a belvárosban**

A munkahelyek, kulturális intézmények és szolgáltatások túlnyomó része a belső kerületekben összpontosul, ami túlterheltséget és térhasználati konfliktusokat okoz.

- **Infrastrukturális különbségek**

A külső kerületek közlekedési és közszolgáltatási ellátottsága nem minden esetben követi a lakosságszám növekedését, ami napi szintű hozzáférési problémákat eredményez.

- **Mobilitási nyomás és ingázás**

A belvárosi munkahelyi koncentráció miatt a külvárosi lakosság jelentős része napi ingázásra kényszerül, ami növeli a közlekedési hálózat terhelését.

- **Zöldfelületi és életminőségi egyenlőtlenségek**

A városi környezet minősége és a rekreációs lehetőségek térben egyenlőtlenül oszlanak meg, ami eltérő életminőségi feltételeket teremt.

- **Városi identitás és közösségi kapcsolatok gyengülése**

A funkcionálisan elkülönülő városrészek csökkentik a helyi közösségek integrációját és a városi tér egységes használatát.

Budapest térszerkezete markáns különbségeket mutat a történelmi belvárosi zónák és a külső kerületek között, amelyek nem pusztán földrajzi eltérések, hanem eltérő funkciójú, használatú és életminőségű városi terek.

A belső kerületek a kulturális, gazdasági és turisztikai aktivitások koncentrált tereiként működnek, míg a külső városrészek elsősorban lakófunkciót látnak el, eltérő infrastruktúra-ellátottsággal és szolgáltatási hozzáféréssel.

Ez a kettősség természetes nagyvárosi jelenség, azonban a funkciók és fejlesztések egyenlőtlen térbeli eloszlása feszültségeket generálhat a városhasználat, a mobilitás és a közszolgáltatások igénybevétele terén.

A belvárosi–külvárosi viszony tehát nem egyszerűen sűrűségbeli különbséget jelent, hanem eltérő fejlődési pályák és prioritások eredménye, amely hatással van a lakhatásra, a közlekedésre, a zöldfelületekhez való hozzáférésre és a mindennapi élet szerveződésére.

Mi vezetett a konfliktushoz?

Budapest belső és külső várostereinek mai különbsége nem egyszerűen fejlettségi eltérés, hanem történetileg kialakult városszerkezeti örökség következménye. A városegysítés (1873), majd különösen az 1950-es „Nagy-Budapest” létrehozása olyan periférikus településeket integrált a fővárosba, amelyek eltérő funkcionális és településszerkezeti karakterrel rendelkeztek.

Az eltérések közel száz év elteltével is lekövethetők. Egyes kerületek ipari-logisztikai központként fejlődtek, míg mások falusias vagy kertvárosias jelleget őriztek meg, amit a későbbi lakótelep-építési hullám csak részben homogenizált. Az így kialakult mozaikos szerkezet a mai napig meghatározza a városrészek közötti térbeli és funkcionális különbségeket. Jól nyomonkövethetők a területi különbségek az egyes kerületek fő munkahelyi felépítései alapján: a város magja igazgatási, kereskedelmi és irodaterületekkel telített, majd a várost sűrűn lakott, jellemzően családi házas, lakóparkos, újabb építésű területek határolják az agglomerációba tartozó települések közvetlen közelségétől.

A szocialista időszak városfejlesztése a külső területeken nagyléptékű lakótelep-építéssel reagált a lakásigényre, miközben a belső városrészek funkcionális szerepe megmaradt központinak. Ez kettős városszerkezetet eredményezett: a belső kerületek koncentrált intézményi, kulturális és gazdasági súlyponttá váltak, míg a külső zónák elsősorban lakóterületként működtek, gyakran hiányos központi funkciókkal és alulfejlett közösségi terekkel. A városszövet töredezettsége és az infrastruktúra által okozott elválasztottság már ekkor strukturális különbségeket hozott létre a városban belül.

A rendszerváltás után a külvárosi övezet funkcionális differenciálódása felgyorsult: kereskedelmi központok, logisztikai zónák és ipari parkok jelentek meg, miközben zártkertes és mezőgazdasági területek fokozatosan beépültek. A közlekedési infrastruktúra – különösen az M0-s körgyűrű, a sugárirányú főutak és a kötöttpályás rendszerek – erősen strukturáló, de gyakran elválasztó szerepet tölt be. Több külső kerületben a kötöttpályás kapcsolatok hiánya vagy töredezettsége máig korlátozza a városszerkezeti integrációt, ami hozzájárul a belső és külső térségek közötti mobilitási és elérhetőségi különbségek fennmaradásához.

A külső kerületek heterogén beépítési mintázata – történeti falumagok, kertvárosi övek, lakótelepek és ipari zónák együttélése – nem csupán morfológiai sajátosság, hanem az élhetőség és a szolgáltatáshoz való hozzáférés szempontjából is egyenlőtlenségeket eredményez. Számos városrészben a központi funkciók hiánya, a közösségi terek alulfejlettsége és az infrastruktúra fizikai elválasztó hatása

tovább erősíti a „belső” és „külső” városrészek közötti percepciós és valós különbségeket. Ez a szerkezeti örökség magyarázza, hogy a belváros továbbra is túlterhelt funkcionális központként működik, miközben a külvárosok részben alulhasznosított, részben túlterhelt tranzitterekké váltak.

A több évtizedes fejlesztési minták, a történeti integráció, a lakótelepes terjeszkedés, a rendszerváltás utáni funkcionális szétválás és a hálózati hiányosságok együtt hozták létre azt a térszerkezeti helyzetet, amelyben a városon belüli különbségek már nem csupán esztétikai vagy kényelmi kérdések, hanem a város optimális működését akadályozó tényezők.





2.4 A budapesti fánk-hatás feszültsége

Problématérkép

- **Térbeli szétválás és napi ingázási kényszer**
A lakó- és munkahelyi funkciók szétválása tömeges napi beáramlást generál, amely túlterheli Budapest közlekedési rendszerét.
- **Közlekedési infrastruktúra hiányos integrációja**
Az elővárosi és fővárosi hálózatok koordinátlansága az autóhasználat tartós növekedését erősíti.
- **Finanszírozási aszimmetria**
Budapest infrastruktúráját a térség használja, miközben a bevételek nem tükrözik ezt a terhelést.
- **Belvárosi kiürülés és periférikus növekedés**
A „fánk-hatás” gyengíti a belső közösségeket, miközben a külső zónák infrastruktúrája nehezen követi a növekedést.
- **Regionális tervezés hiánya**
A közigazgatási határok mentén széttagolt döntéshozatal akadályozza az egységes várostérségi stratégiát.

Budapest és agglomerációja egyetlen funkcionális várostérség, amelynek belső feszültségei egyre erősebben meghatározzák a főváros működését. A népesség, a munkahelyek és a szolgáltatások térbeli szétválása olyan napi mobilitási és infrastruktúra-terhelési mintázatot hozott létre, amelyet a közigazgatási határok már nem tudnak kezelni. Miközben Budapest közigazgatási értelemben népességet veszített, a környező települések gyorsan növekedtek, így a térség egészében nem csökkent, hanem átrendeződött a lakosság. Ez a szuburbanizáció egyszerre jelent életminőségi előnyt a kiköltözők és strukturális terhelést a főváros számára: a közlekedési hálózat túlterhelődik, a belső infrastruktúra a külső térség igényeit is viseli, miközben a finanszírozási és tervezési rendszerek továbbra is széttagoltak. A demográfiai és mobilitási folyamatok együttese egy olyan városi „fánk-hatást” eredményez, ahol a belső térségek kiürülése és a külső gyűrű növekedése párhuzamosan zajlik.

Mi vezetett a konfliktushoz?

Budapest és agglomerációjának mai viszonya nem egy spontán urbanizációs jelenség, hanem több évtizedes demográfiai, városszerkezeti és közlekedési folyamatok egymásra rakódásának eredménye. A főváros fejlődése a XX. század közepéig klasszikus nagyvárosi koncentrációt mutatott: az iparosodás, a közigazgatási és intézményi funkciók sűrűsödése, valamint a Budapesthez csatolt peremterületek integrációja a lakosság folyamatos növekedését eredményezte.

Az 1950-ben létrehozott Nagy-Budapest a város közigazgatási határain belül próbálta kezelni az urbanizáció térigényét, de ezzel párhuzamosan már megjelentek azok a strukturális feszültségek, amelyek a későbbi szuburbanizáció alapját adták.

A szocialista várospolitikai elsődleges célja a lakásállomány gyors bővítése és az ipari munkahelyek kiszolgálása volt. A nagyléptékű lakótelep-építések a külső kerületekben koncentrálódtak, miközben a belső városrészek intézményi és gazdasági központi szerepe változatlan maradt. Ez a kettősség – lakófunkció perifériára tolódása, központi funkciók belvárosi koncentrációja – már ekkor létrehozta a napi ingázás szerkezeti alapjait. A közlekedési hálózat ugyan bővült, de elsősorban a radiális kapcsolatok erősítésére fókuszált, nem pedig egy integrált, várostérségi mobilitási rendszer kialakítására. A városszerkezet így egyre inkább a központ–periféria logika mentén működött.

Az 1980-as évekre Budapest elérte történeti népességcsúcsát, de a klasszikus urbanizáció kifáradásának jelei már ekkor láthatók voltak. A termékenységi mutatók csökkenése, az elöregedés és a lakóhelyválasztási preferenciák változása előrevetítette a városi térhasználat átalakulását. A rendszerváltás gazdasági és társadalmi sokkja ezt a folyamatot felgyorsította: a lakásprivatizáció, a piaci ingatlanárak megjelenése és a kertvárosi életforma iránti igény tömeges kiköltözést indított el a főváros közigazgatási határain kívülre. Budapest az 1990-es években jelentős népességet veszített, miközben a környező települések dinamikus növekedtek – ez a térségi népességátrendeződés a nemzetközi urbanisztikai szakirodalomban „fánk-hatásként” ismert jelenség klasszikus példája.

Ez azonban nem a várostérség gyengülését jelentette, hanem annak funkcionális újrászerveződését. A kiköltözők döntő többsége továbbra is Budapesthez kötődött munka, oktatás és szolgáltatások szempontjából. A város gazdasági központi szerepe változatlan maradt, miközben a lakófunkció egyre inkább az agglomerációs gyűrűbe tolódott. A térségi mobilitás intenzitása ennek megfelelően ugrásszerűen nőtt: a napi ingázás tömeges jelissé vált, amelyre az infrastruktúra és a közlekedésszervezés csak részben tudott reagálni.

A 2000-es és 2010-es években a szuburbanizáció stabilizálódott, de nem szűnt meg. Az agglomeráció települései funkcionálisan egyre inkább Budapest elővárosaivá váltak, miközben a közigazgatási határok továbbra is külön kezelik a térség részeit. Az elővárosi közlekedési rendszerek fejlesztése – kötőtpályás kapcsolatok, P+R infrastruktúra, integrált menetrend – nem tartott lépést a lakossági mozgásokkal, ami az autóhasználat tartós növekedéséhez vezetett. A főváros közúti hálózata így nemcsak saját lakosságát szolgálja ki, hanem a teljes várostérség napi forgalmát viseli, ami strukturális túlterheltséget eredményez.

A jelenlegi helyzet egy hosszú történeti ív eredménye: a központi funkciók belvárosi koncentrációja, a lakófunkció perifériára tolódása, a piaci, lakáspolitikai átalakulás és az integrált térségi tervezés hiánya együtt alakították ki azt a rendszert, amelyben Budapest és agglomerációja kölcsönösen függ egymástól, de intézményi és infrastrukturális szinten továbbra is elkülönülten működik. Ez a strukturális kettősség magyarázza a mai mobilitási, finanszírozási és városhasználati feszültségek jelentős részét.



3. MOBILITÁS

Budapest közlekedési rendszere – a közösségi, az egyéni (gyalogos, kerékpáros, mikromobilitási) és az autós közlekedés együtt – a város működőképességének egyik legfontosabb alapfeltétele. A három vizsgált terület eltérő logikával működik, mégis szorosan összefügg. A hálózati kapacitások, a finanszírozás, a közterületi újraelosztás és a városszerkezeti adottságok együttesen határozzák meg Budapest versenyképességét és élhetőségét.

A közösségi közlekedés történetileg erős pozícióból indul, különösen a villamos- és metróhálózat öröksége révén, ugyanakkor a hálózat bővítése az elmúlt évtizedekben lelassult, a finanszírozás bizonytalan, az infrastruktúra jelentős része felújításra szorul, és a digitális szolgáltatások fejlesztése sem teljes körű. Az egyéni, fenntartható közlekedési formák – gyaloglás, kerékpározás, mikromobilitás – az elmúlt években erősödtek, de a fejlesztések gyakran eseti jellegűek, nem mindig hálózati szemléletűek, és több esetben társadalmi vitákat generáltak. Az autós közlekedés esetében a legnagyobb kihívás a hiányzó hálózati elemek, a túlterhelt Duna-hidak, az elmaradó útfelújítások és a P+R kapacitás hiánya, miközben a forgalomcsillapító intézkedések nem minden esetben párosultak alternatív kapacitásbővítéssel.

A három terület közös problémája, hogy a fejlesztések sokszor nem integrált, hosszú távú stratégiába ágyazva valósulnak meg. A kapacitásátrendezések, a forgalomszabályozási és beruházási döntések erősen átpolitizált környezetben születnek, miközben a városszerkezeti adottságok – különösen a Duna mint természetes akadály – egyértelműen rendszerszintű gondolkodást igényelnének.

Azért foglalkozunk a témával, mert Budapest gazdasági teljesítménye, munkaerőpiaci vonzereje, környezeti fenntarthatósága és lakossági életminősége közvetlenül függ a közlekedési rendszer működésétől. A közlekedés nem önálló ágazat, hanem városstratégiai kérdés: hat az ingatlanpiacra, a beruházásokra, a levegőminőségre, az agglomerációs folyamatokra és a társadalmi mobilitásra. A cél egy olyan integrált, hálózati szemléletű megközelítés kialakítása, amely képes összehangolni a közösségi közlekedés fejlesztését, az egyéni fenntartható módok erősítését és az autós közlekedés szükséges infrastrukturális racionalizálását, biztosítva ezzel Budapest hosszú távú működőképességét és versenyképességét.

3.1. Közösségi közlekedés

Problématérkép

- **Kötöttpályás hálózat korlátozott bővítése**
A villamos- és metróhálózat fejlesztése az elmúlt évtizedekben lassú volt, új vonalak nem indultak el.
- **Infrastrukturális elavulás és felújítási kényszer**
A hálózat jelentős része régi infrastruktúrára épül, amely folyamatos rekonstrukciót igényel.
- **Finanszírozási bizonytalanság**
A rendszer működése erősen függ állami és önkormányzati forrásoktól, amelyek kiszámíthatósága korlátozott.
- **Munkaerőhiány az üzemeltetésben**
Különösen a buszközlekedésben jelentkezik járművezető-hiány.
- **Elektronikus jegyrendszer késlekedése**
A korszerű, teljes körű digitális jegy- és bérletrendszer bevezetése elhúzódik.





Budapest közösségi közlekedése a város fejlődésének egyik legfontosabb alappillére. A Duna két partján fekvő települések egyesítésétől kezdve világos volt, hogy a gyorsan növekvő népesség, a terjeszkedő városszerkezet és a gazdasági központoszerepe csak jólszervezett, nagy kapacitású közlekedési rendszerrel tartható fenn. Budapest közlekedési hálózata hagyományosan erősnek, kiterjedtnek számít a régióban, ugyanakkor az elmúlt évtizedekben komoly kihívásokkal kellett szembenéznie.

Villamosközlekedés

A villamosközlekedés Budapest egyik legkarakteresebb közlekedési formája. Az első lóvasút 1866-ban indult el, majd 1887-ben megjelent az első villamosított vonal. A hálózat a XIX–XX. század fordulóján dinamikusan fejlődött, és a két világháború között Európa egyik legsűrűbb villamoshálózatává vált. A villamosok nemcsak közlekedési eszközt, hanem városképi elemet is jelentettek, meghatározva a Nagykörút, az Üllői út vagy a budai rakpart arculatát¹⁰.

A XX. század második felében azonban a villamos háttérbe szorult. Számos vonalat megszüntettek, különösen a belváros peremén és a külső kerületekben, helyüket autóbuszok vették át. A döntések mögött gyakran az autóforgalom előnyben részesítése és a pálya fenntartásának költségei álltak. Ennek következtében a hálózat hossza jelentősen csökkent, és bár a megmaradt fővonalak – például a 4-es és 6-os villamos a Nagykörúton – rendkívül nagy utasforgalmat bonyolítanak, a rendszer területi lefedettsége nem ér fel a történelmi csúcsával.

A 2010 utáni időszakban ugyanakkor új lendületet kapott a villamosfejlesztés. Meghosszabbították az 1-es villamost, amely ma már Pest és Buda között is közvetlen kapcsolatot biztosít, valamint fejlesztések történtek a budai fonódó villamoshálózat kiépítésével, amely összekötötte a korábban elszigetelt észak- és dél-budai vonalakat. Új, alacsonypadlós CAF-villamosok érkeztek, amelyek kapacitásuk és komfortjuk révén versenyképes alternatívát kínálnak az autózással szemben. Ennek ellenére a hálózat további bővítése lassú, és nemzetközi összehasonlításban Budapest lemaradásban van. Bécs vagy Prága villamoshálózata hosszabb és sűrűbb, miközben több új vonal is épült az elmúlt évtizedekben.

Autóbusz-közlekedés

A budapesti autóbusz-közlekedés a XX. század elején jelent meg, kiegészítve a már létező villamoshálózatot. Az első járatok még kísérleti jelleggel közlekedtek, de hamar nyilvánvalóvá vált, hogy a buszok rugalmasan képesek olyan területeket is kiszolgálni, ahol kötőtpályás rendszer kiépítése gazdaságtalan lenne. A II. világháború után, különösen az 1950-es és 1960-as években az autóbusz a várospolitika kiemelt eszközévé vált. A villamosvonalak egy részét megszüntették,

helyüket buszok vették át, mivel azok beruházási költsége alacsonyabb volt, és gyorsabban lehetett velük új lakótelepeket bekapcsolni a hálózatba. A szocialista városfejlesztés időszakában a paneles lakótelepek – Újpalota, Kelenföld, Békásmegyer – közlekedési gerincét sokáig döntően autóbuszok adták¹¹.

Ma az autóbushálózat Budapest legkiterjedtebb közösségi közlekedési rendszere. Több mint kétszáz vonalon, több ezer megállóval működik, a nappali és éjszakai hálózat együtt a város minden kerületét lefedi. A 2010 utáni időszakban jelentős járműcsereprogram indult: korszerű, alacsonypadlós, légkondicionált buszok álltak forgalomba, részben uniós forrásból. A flottában ma már jelentős arányt képviselnek a környezetkímélőbb, Euro 6-os dízelmotorral felszerelt, illetve elektromos járművek is.

Ugyanakkor a szolgáltatási modell átalakult: a Budapesti Közlekedési Központ (BKK) megrendelői és szervezői szerepet tölt be, míg az üzemeltetésben a BKV mellett megjelentek más szolgáltatók, így a VOLÁN és az Arriva is. A többszereplős modell célja a hatékonyság növelése és a verseny bevezetése volt, de a koordináció és a finanszírozás kérdései továbbra is vitatottak.

2019 után a buszközlekedés helyzete több szempontból nehezebbé vált. A COVID-19-járvány idején az utasszám drasztikusan visszaesett, ami komoly bevételkiesést okozott. A munkaerőhiány, különösen a járművezetők körében, rendszeres járatkimaradásokhoz vezetett. Bár az elmúlt években további járműbeszerzések történtek, az üzemeltetési költségek növekedése és az energiaárak emelkedése komoly pénzügyi nyomást helyez a rendszerre.

Földalatti közlekedés

A metró a budapesti közösségi közlekedés csúcsteljesítménye. Az 1896-ban átadott földalatti vasút – a mai M1 – a kontinentális Európa első ilyen rendszere volt, a millenniumi ünnepségekhez kapcsolódva. Az Andrássy út alatt húzódó vonal műszaki és várostörténeti jelentősége ma is kiemelkedő. A XX. század közepén a metróépítés politikai és gazdasági prioritássá vált: az M2-es (piros) vonal 1970-re, az M3-as (kék) 1990-re készült el teljes hosszában, összekötve a város keleti és észak–déli tengelyeit. Az M4-es (zöld) vonal hosszú előkészítés után, 2014-ben nyílt meg modern, automata üzemű rendszerrel¹².

A metróépítés mindig hatalmas beruházást igényel, komoly műszaki előkészítéssel, mélyépítési munkákkal és jelentős állami szerepvállalással. Éppen ezért a fejlesztések üteme lassú, és voltak időszakok, amikor a metróépítés háttérbe szorult. A 2010 utáni években az M4-es vonal megnyitása mellett a meglévő vonalak felújítása került előtérbe: az M3-as metró teljes rekonstrukciója több szakaszban zajlott, korszerűsített állomásokkal és akadálymentesítéssel. Ugyanakkor új vonal építése nem indult el, és a hálózat hossza nemzetközi összehasonlításban szerénynek mondható. Bécs vagy Varsó az elmúlt évtizedekben több új szakaszt adott át és jelenleg Prága, Bukarest és Szófia is hosszabb metróhálózattal rendelkezik, mint Budapest. A hálózatbővítés elmaradása komoly versenyhátrányt jelent a közlekedésimód-váltás kikényszerítésében, a közösségi közlekedés népszerűsítésének sikerességében.

¹¹ A budapesti buszközlekedés. Alapdokumentum, BP Műhely, 2025.

¹² Metróközlekedés Budapesten. Alapdokumentum, BP Műhely, 2025.

Intézményi átalakulás, digitális fejlesztések

A közösségi közlekedés egészét tekintve Budapest erőssége a hálózati szemlélet és az integrált tarifarendszer. A BKK létrehozása 2010-ben a szervezeti racionalizálást célozta, egységes arculattal, menetrendi koordinációval és elektronikus jegyrendszer bevezetésével. Az elektronikus jegy- és bérletrendszer fejlesztése azonban többször csúszott, és a mai napig várat magára a korszerű, valóban elektronikus, direkt bankkártya használatot támogató rendszer bevezetése.

Nemzetközi összehasonlításban Budapest még mindig magas közösségi közlekedési aránnyal rendelkezik a régióban, de a nyugat-európai nagyvárosokhoz képest több területen lemaradás mutatkozik. A járműpark korszerűsítése megkezdődött, de nem teljes; a hálózat bővítése korlátozott; a finanszírozás kiszámíthatósága pedig bizonytalan. A közösségi közlekedés jövője szempontjából kulcskérdés, hogy sikerül-e stabil forrásokat biztosítani, továbbfejleszteni a kötöttpályás rendszereket, és megőrizni a szolgáltatás minőségét.

Budapest közösségi közlekedése tehát egyszerre történelmi örökség és jövőbeli kihívás. Az autóbuszok rugalmassága, a villamosok városszervező ereje és a metró nagy kapacitása együtt alkotják azt a rendszert, amely naponta több millió utazást tesz lehetővé. A kérdés az, hogy a következő évtizedekben sikerül-e ezt a rendszert fenntarthatóan fejleszteni, megőrizve Budapest pozícióját a közép-európai nagyvárosok élvonalában.



3.2 Egyéni közlekedés

Problématérkép

- **Fejlesztések hálózati szemléletének hiánya**
A gyalogos és kerékpáros fejlesztések gyakran eseti jellegűek, nem alkotnak teljes, összefüggő rendszert.
- **Közlekedési módok közötti kapacitáskonfliktusok**
A gyalogos- és kerékpárosbarát beavatkozások sok esetben közúti sávokat vagy parkolóhelyeket vonnak el az autóforgalomtól.
- **Társadalmi egyeztetés hiányosságai**
Egyes forgalomcsillapítási és gyalogosítási intézkedések korlátozott lakossági bevonás mellett valósultak meg.
- **Mikromobilitás szabályozási kihívásai**
Az elektromos rollerek és egyéb eszközök gyors elterjedése kezdetben rendezetlen használati és parkolási helyzetet teremtett.
- **Akadálymentesítési rendszer töredezettsége**
Bár történtek fejlesztések, az akadálymentes elemek nem minden esetben alkotnak egységes, hálózati szintű rendszert.
- **Autós forgalom növekedése és alternatívák korlátozottsága**
Az elmúlt években nőtt az autóforgalom, miközben a közúti kapacitás újraelosztása nem mindig párosult megfelelő alternatív infrastruktúrával.





Gyalogos közlekedés

Budapest közlekedési rendszere történetileg a gyaloglásra és az egyéni helyváltoztatás legegyszerűbb formáira épült. A Duna két partján fekvő Buda és Pest már a római kortól jelentős települések voltak, kedvező földrajzi fekvésük, kereskedelmi útvonalai és védhetőségük révén az ország egyik központjává váltak. A török kiűzését követően Pest gyors fejlődésnek indult, a városfalak lebontásával megnyílt a lehetőség a terjeszkedésre, és a közlekedésnek is le kellett képeznie a város növekedését. A XIX. századtól a lóvasút, a villamos és a vasút megjelenése mellett mindvégig megmaradt a gyalogos és a kerékpáros közlekedés mint az egyéni mobilitás alapformái.

A gyalogos közlekedés Budapesten sokáig természetes volt, de tudatos várospolitikai eszközzé csak a XX. század második felében vált. Jól jelzi ezt, hogy az első gyalogos zónát csupán a '70-es évek közepén alakították ki afővárosban. A legismertebb és máig legjelentősebb sétálóútca a Váci utca, amely a Vörösmarty tér és a Fővám tér között húzódva évszázadok alatt vált a főváros kereskedelmi ütőerevé. A török kiűzése után I. Lipót által elrendelt parcellázás, majd a Váci kapu 1789-es elbontása megnyitotta az utat a kereskedelmi fejlődés előtt. A dualizmus korában az utca végleg megszilárdította szerepét, és ma is Budapest egyik legismertebb gyalogos tengelye¹³.

A rendszerváltozást követően a belvárosi közterek megújítása új lendületet kapott. A Vörösmarty tér térköburkolata 2019-ben magas minőségű természetes kőburkolatra cserélődött, fejlesztették a vízelvezetést és a közvilágítást is. A Deák Ferenc utcát – *Fashion Street* – 4000 tonna gránitlap felhasználásával alakították át, míg a Podmaniczky tér, a Ráday utca vagy a Madách tér eltérő, de igényes burkolati megoldásokkal újult meg. A gyalogos zónákban egyre gyakoribbak a díszburkolatok, a színezett betonlapok, a kőszegélyek, a burkolt zöldsávok és az esőkertek, ugyanakkor a történeti kőburkolatok karbantartása, a teherforgalom és a fák gyökérzete komoly kihívást jelent.

A 2010 utáni időszakban a gyalogosbarát fejlesztések hangsúlyosabbá váltak, ám ezek megítélése nem egységes. A Liszt Ferenc tér és a Nagymező utca környéke fokozatosan vált sétálóövezetté, miközben a gépjárműforgalom korlátozottan megmaradt. A Kazinczy utca és a Gozsdu-udvar környéke kiterjedt gyalogoszóna-érzetet kelt belső udvaraival és autómentes tereivel, ugyanakkor a „bulinegyed” funkció miatt éles konfliktus alakult ki a helyi lakosság és a szórakoztatóipar között. A közlekedési szempontok mellett az élhetőség, a zaj és a közterületi rend kérdései is előtérbe kerültek.

Kifejezetten vitatottá vált a Belső-Erzsébetváros 2025-ben átalakított forgalmi rendje. A Kazinczy utca több szakaszán megszűnt a gépjárműbehajtás, máshol engedélyhez kötötté vált, egyes utcák egyirányúsítása vagy irányváltása pedig jelentősen átalakította a negyed közlekedését. A beavatkozás eredményeként gyakorlatilag egy „buliturista enkláve” jött létre, miközben értékes parkolóhelyek szűntek meg, és a lakossági egyeztetés hiánya komoly kritikákat váltott ki. A példa rámutat arra, hogy a gyalogosbarát fejlesztések csak akkor lehetnek sikeresek, ha azok komplex módon kezelik a parkolási, lakossági és gazdasági szempontokat is.

A gyalogos közlekedés fontos eleme az akadálymentesítés. Budapesten a rendszerváltozás után került előtérbe a Braille-feliratok, taktilis burkolati jelek, vezetősávok és süllyesztett szegélyek alkalmazása. Az elmúlt években egyre több csomópont és közterület újult meg ilyen szempontból, de a hálózati szemlélet még hiányos: a részleges megoldások sokszor nem alkotnak összefüggő, valóban használható rendszert a látás- vagy mozgássérültek számára.

Mikromobilitás

A kerékpáros közlekedés budapesti története szintén hullámmzó. A XIX. század elején megjelent drezina és velocipéd még kuriózumnak számított, a XX. században pedig a biciklizés inkább vidéki közlekedési formaként élt a köztudatban. A Kádár-rendszer alatt negatív társadalmi kép társult hozzá. Ennek ellenére a rendszerváltozás előtt a vidéki városokban elterjedtebb volt, de Budapesten alacsony maradt az aránya. Egy 1994-es adat szerint a fővárosban a kerékpáros közlekedés mindössze 1,2 százalékos arányt képviselt, miközben Debrecenben ez az arány elérte a 20 százalékot. Az első fővárosi kerékpárút 1989-ben épült meg, 10 km hosszan Szentendre irányába, elsősorban rekreációs céllal¹⁴.

A 2010 utáni időszakban azonban jelentős szemléletváltás indult el. A kerékpárforgalmi hálózat bővült, megjelentek a belvárosi kerékpársávok, és a COVID-járvány idején ideiglenesen kialakított sávok egy része tartóssá vált. A nemzetközi példák – Amszterdam 32 százalékos kerékpáros modal splitje, 400 km szeparált útja, vagy Prága 549 km kijelölt útvonala, amelyből 248 km teljesen elkülönített – jól mutatják, hogy a siker kulcsa a hálózati gondolkodás és a következetes fejlesztés. Barcelonában a Bicing rendszer éves 50 eurós díja és az első 30 perc ingyenessége 25 százalékkal növelte a részvételt, az elektromos kerékpárok integrációja pedig megduplázta a napi kihasználtságot. Párizsban a Vélib' különböző csomagjai és az alacsony éves díjak ösztönzik a rövid, mindennapos használatot.

Budapesten a közbringarendszer és az elektromos rásegítésű eszközök terjedése szintén új dimenziót nyitott. A mikromobilitás fogalma gyűjtőnévként jelöli azokat a jellemzően 25 km/h alatti sebességgel közlekedő, kis méretű, egyéni használatú eszközöket, mint az emberi erővel hajtott vagy elektromos roller, az e-kerékpár, az egykerekű vagy a segway. Ezek az eszközök elsősorban rövid, 1–5 kilométeres utak megtételére alkalmasak, és ideális esetben a közösségi közlekedés ráhordó rendszereként működnek¹⁵.

Az elektromos rollerek 2019 után robbanásszerűen jelentek meg Budapesten. A kezdeti időszakot kaosz jellemezte: a rollereket sokszor járdákon, parkokban hagyták, ami konfliktusokat okozott. Ennek kezelésére a BKK 2022-ben új szabályozást vezetett be, és létrehozták a MOBI-pontokat. Ezek kijelölt parkolóhelyek, amelyeket az önkormányzatok alakítanak ki, jellegzetes zöld burkolati jelekkel, U-alakú támaszokkal és MOBI-logóval. A cél a rendezetlen tárolás megszüntetése és a gyalogos felületek felszabadítása volt. Bár a rendszer arculata nem teljesen egységes, a kijelölt pontok hálózata fontos lépést jelent a mikromobilitás integrálása felé.

¹⁴ Kerékpáros közlekedés Budapesten. Alapdokumentum, BP Műhely, 2025.

¹⁵ Mikromobilitás Budapesten. Alapdokumentum, BP Műhely, 2025.

Nemzetközi szinten Koppenhága dokkolómentes rendszere vagy London Healthy Streets megközelítése azt mutatja, hogy a gyalogos és kerékpáros prioritás hosszú távú stratégiába ágyazva lehet igazán sikeres. London célja, hogy 2041-re az utazások 80 százaléka gyalog, kerékpárral vagy közösségi közlekedéssel történjen. Budapest esetében is látható a törekvés az egyéni, fenntartható közlekedési módok erősítésére, ám a fejlesztések gyakran eseti jellegűek, és nem minden esetben támasztja alá őket széles körű társadalmi egyeztetés.

Az egyéni közlekedés Budapesten ma egyszerre jelent lehetőséget és konfliktusforrást. A gyalogosbarát terek bővítése, a kerékpárhálózat fejlesztése és a mikromobilitás szabályozása hozzájárulhat a város élhetőségéhez, csökkentheti a gépjárműhasználatot és javíthatja a közterületek minőségét. Ugyanakkor a részleges, egymással nem mindig összehangolt intézkedések feszültségeket keltenek a lakosság, a gazdasági szereplők és a különböző közlekedési módok használói között. A budapesti úthálózat adottságai miatt mostanra a főváros útjain többnyire csak olyan kerékpáros- és gyalogosbarát fejlesztéseket lehet megvalósítani, amelyek sávokat, kapacitásokat vesznek el a közúti autóforgalomtól, így aztán különösen fontos, hogy a gyalogos- és kerékpárosbarát fejlesztések komoly támogatottsággal bírjanak. Kiemelten fontos az ilyen jellegű budapesti fejlesztéseknél, hogy az elmúlt 10 évben megnőtt budapesti autós forgalom számára is alternatív lehetőségeket nyújtson a várospolitikai. Új Duna-hidak, és a külvárosi kerületeket összekötő gyűrűs elemek, parkolóházak, valamint megfelelő tömegközlekedési alternatíva kialakításával kellene közösen gondolkodni a gyalogos- és kerékpárosbarát fejlesztésekről. A főváros hosszú távú versenyképessége azon múlik, hogy az egyéni közlekedési formák fejlesztése képes-e integrált, hálózati szemléletben, a városszerkezeti adottságok és a helyi közösségek igényeinek figyelembevételével megvalósulni.



3.3 Autós közlekedés

Problématérkép

- **Hiányzó hálózati elemek és korlátozott kapacitásbővítés**
A városhatáron belül kevés új közúti elem valósult meg, miközben az agglomerációs forgalom folyamatosan nőtt.
- **Duna-hidak stratégiai túlterheltsége**
A belvárosi hidak koncentrált elhelyezkedése miatt minden korlátozás vagy kiesés városszintű hatással jár.
- **Elmaradó útfelújítások és forráshiány**
A burkolatállomány jelentős része előregedett, a szükséges rekonstrukciók forrásigénye magas.
- **P+R parkolási rendszer kapacitáshiánya**
A városhatár menti parkolókapacitás nem kínál valódi alternatívát az agglomerációból érkezők számára.
- **Forgalomcsillapítás és kapacitáselvonás hálózati pótlás nélkül**
A belvárosi forgalomkorlátozó intézkedések nem minden esetben párosultak új, tehermentesítő közúti kapcsolatokkal.
- **Közlekedéspolitikai stratégia megosztottsága**
A közúti fejlesztések és korlátozások körül erős politikai és társadalmi viták alakultak ki.





Budapest közlekedési rendszere történeti örökségek, kényszerpályák és elmulasztott fejlesztések eredőjeként alakult ki. A város szerkezete alapvetően a XIX. század második felében született meg. A kiegyezés utáni intenzív városépítés során kiépült sugárirányú–gyűrűs úthálózat, a Nagykörút és az Andrássy út, valamint a Duna-hidak rendszere ma is meghatározza a közlekedési viszonyokat.

A XX. század második felében Nagy-Budapest létrejött, a lakótelep-építések és az ipari zónák kialakulása tovább növelte az úthálózat terhelését, miközben az érdemi hálózatbővítés elmaradt. A rendszerváltozás óta eltelt több mint három évtizedben a városhatáron belül mindössze néhány jelentősebb új közúti elem valósult meg – ilyen volt a Rákóczi híd és az Andor utca –, miközben a forgalom folyamatosan nőtt, az agglomerációs ingázás erősödött, és az M0-s körgyűrű a befejezetlensége és a városhatártól viszonylag távol történő vezetése okán csak részben tudta tehermentesíteni a belső területeket. Az autós közlekedés kérdése a főváros működése szempontjából kiemelten fontos. Budapest az ország gazdasági, közigazgatási és kulturális központja, napi szinten több százezer ember érkezik be a városba munkavégzés, tanulás vagy ügyintézés céljából. A belvárosi hidak szerepe így felértékelődik: kiesésük vagy korlátozásuk az egész város közlekedésére kihat. Kevés európai főváros van, ahol egy folyó ilyen mértékben meghatározza a városszerkezetet és a közlekedési rendszert¹⁶.

Parkolás

A parkolás problémája már a motorizáció tömeges elterjedésével megjelent. A belvárosi területeken a közterületi kapacitás véges, ezért világszerte fizetős parkolási rendszerekkel, P+R parkolókkal, mélygarázsokkal és parkolóházakkal igyekeznek szabályozni a keresletet. Budapest esetében a P+R kapacitás máig elmarad számos nyugat-európai nagyvárosétól, miközben az agglomerációból érkezők száma magas. Bécsben például több tízezer férőhely áll rendelkezésre a városhatár mentén, jól integrálva a kötőtpályás közlekedéssel; Budapesten a férőhelyszám és az elhelyezkedés miatt sok esetben nincs valódi alternatíva az autó belvárosban történő használatára^{17,18,19}.

¹⁶ Közúti közlekedés Budapesten. Alapdokumentum, BP Műhely, 2025.

¹⁷ A közterületi parkolás. Alapdokumentum, BP Műhely, 2025.

¹⁸ A P+R parkolás. Alapdokumentum, BP Műhely, 2025.

¹⁹ Parkolóházak és mélygarázsok Budapesten. Alapdokumentum, BP Műhely, 2025..

Infrastrukturális fejlesztések

A budapesti közutak állapotát a Budapest Közút burkolatgazdálkodási rendszere (PMS) méri és modellezi. A rendszer adatai szerint az utak mintegy 40 százaléka nem igényel azonnali beavatkozást, ugyanakkor ez az arány az elmúlt években romlott. A kívánt állapot eléréséhez nagyságrendileg 145 milliárd forint forrásra lenne szükség. A 2006–2010 között felújított szakaszok mára elérték vagy meghaladták a 15 éves kort, egyes helyeken a kopóréteg életkora 25 év feletti. Bár a pályaszerkezetek teherbírása sok esetben lehetővé teszi az egy- vagy kétrétegű burkolatcserét, a forráshiány és a halasztások miatt az állagromlás gyorsul. A 2010 utáni időszak, a Tarlós István nevével fémjelzett korszak több szempontból fordulópontot jelentett. Egyrészt ekkor indult el vagy fejeződött be több jelentős infrastruktúra-fejlesztés, másrészt a közúti hálózat állapotának javítása is hangsúlyosabbá vált. A Margit híd 2011-ben lezárult felújítása után napirendre került a Lánchíd rekonstrukciójának előkészítése, és több nagy forgalmú útszakaszon történtek burkolatcserék. Ugyanakkor a rendelkezésre álló források korlátozottak voltak, és a fővárosi úthálózat egészéhez képest a beavatkozások volumene mérsékelt maradt.

A hidak helyzete különösen érzékeny kérdés. A budapesti Duna-hidak nemzeti létfontosságú rendszerelemnek minősülnek, ugyanakkor fenntartásuk forráshiányos. A Petőfi híd – amelyen naponta több mint 60 ezer jármű halad át – az egyik legrosszabb állapotú, utoljára érdemben évtizedekkel ezelőtt újították fel. A Lánchíd felújítása 2021 és 2023 között valósult meg, azonban a jelenlegi városvezetés döntése értelmében az autós forgalom nem térhetett vissza a hídra, amelyet buszok és taxik használhatnak. Ez a döntés – figyelemmel arra, hogy a belvárosi hidak száma korlátozott – érdemben befolyásolja az észak–déli és kelet–nyugati forgalmi áramlásokat²⁰.

Változások 2019 után

A 2019 utáni időszakban a közúti forgalom – a COVID-időszak átmeneti visszaesése után – visszatért, sőt, egyes mérések szerint meg is haladta a 2019-es szintet. A növekvő forgalom mellett azonban több, a belvárost érintő forgalomkorlátozó intézkedés lépett életbe. A Nagykörúton kerékpársávok létesültek, az Andrássy úton buszsáv került kijelölésre az Oktogon és a Deák tér között, a VII. kerületben jelentősen módosult a forgalmi rend, a Szabadság híd csatlakozó csomópontjai szűkebbé váltak. Ezek az intézkedések egy átfogóbb, a gépjárműforgalom csillapítását célzó koncepcióba illeszkednek, ugyanakkor a hiányzó hálózati elemek – például új Duna-hidak – megvalósítása nélkül komoly torlódásokat és kerülőutakat eredményeznek.

A fővárosi településtervek is rögzítik, hogy a túlterhelt főúti szakaszok tehermentesítéséhez nemcsak a forgalomcsökkentés, hanem hiányzó hálózati elemek pótlása is szükséges. Ennek egyik kulcseleme lehetne egy új déli Duna-híd, a Galvani híd megépítése, amely az átmenő forgalom egy részét kivonhatná

a belső hidakról. A beruházás körüli viták azonban rávilágítanak arra, hogy a közlekedéspolitikáma már nem pusztán műszaki, hanem erősen politikai kérdés is. Nemzetközi összehasonlításban Budapest hídhalózata és külső gyűrűs kapcsolatai hiányosnak tekinthetők. Berlinben vagy Párizsban a folyón átívelő hidak sűrűbb hálózatot alkotnak, és több külső átkelő biztosít alternatívát. Bécsben a Duna és a Duna-csatorna felett több tucat híd található, ami rugalmasabb forgalomszervezést tesz lehetővé. Budapest esetében a belvárosi koncentráció és a külső kapcsolatok hiánya miatt minden egyes híd kiemelt stratégiai jelentőségű.

Az autós közlekedés Budapesten tehát egyszerre műszaki, városszerkezeti, gazdasági és társadalmi kérdés. A 2010 utáni időszakban történt ugyan néhány jelentős beavatkozás és felújítás, de a hálózat egészét érintő, strukturális fejlesztések elmaradtak. 2019 után a hangsúly inkább a forgalomcsillapításon és az átszabályozáson volt, miközben a forgalmi igények érdemben nem csökkentek. A jövő szempontjából kulcskérdés, hogy a főváros képes-e összehangolni a közösségi közlekedés fejlesztését, a P+R rendszer bővítését, az úthálózat és a hidak felújítását, valamint az esetleges új hálózati elemek megépítését. Budapest működőképessége és versenyképessége múlik azon, hogy az autós közlekedés kérdésében a politikai viták helyett hosszú távú, szakmailag megalapozott döntések születnek.





4. ZÖLD- ÉS KÉKINFRASTRUKTÚRA, BARNAMEZŐK

Egy város életminőségét alapvetően meghatározza a zöld- és kékinfrastruktúra, vagyis a biológiailag aktív zöldfelületek és felszíni vizek hálózata, mind mennyiségi, mind minőségi értelemben. A zöld- és kékinfrastruktúra-elemek fontos ökoszisztéma-szolgáltatásokat (ellátó, szabályozó, támogató és kulturális szolgáltatások) nyújtanak a városlakók számára, így bizonyos mértékig szabályozzák a városi klímát, életteret biztosítanak, vagy éppen segítik a kikapcsolódást, a felüdülést.

Jelenlegi állapotukban a barnamezők is zöldfelületnek tekinthetők bizonyos értelemben, azonban egyértelmű, hogy az évtizedek során felnőtt, inváziós fajokból álló (akác, bálványfa, zöld juhar) állományok nem tekinthetők minőségi növekedésnek. A barnamezők egyéb értelemben a város aranytartalékai, itt lehet megoldani a lakhatási problémákat, nagyméretű közparkokkal enyhíteni a város zöldfelületi rendszerének hiányosságait – ugyanakkor ezen területek fejlesztése rendkívül tökeigényes a szennyezés és az infrastruktúra hiányosságai miatt.

4.1 Mennyiség és minőség: zöldfelületek

Problématérkép

- **Mennyiségi zöldfelülethiány**

Budapesten az egy főre jutó biológiailag aktív felületek nagyságát tekintve ($62 \text{ m}^2/\text{fő}$) viszonylag jó értéket mutat, azonban az adat a teljes közigazgatási területet vizsgálja, így megtévesztő. A zöldfelület-intenzitási vizsgálatok mutatják, hogy a város jelentős területein nincs biológiailag aktív felület.

- **Negatív trendek**

Az elmúlt évtizedekben is folytatódott mind a budai hegyvidék, mind a pesti külső kerületek egyre sűrűbb beépítése a zöldfelületek rovására. A belső kerületek amúgy is súlyos zöldfelületi helyzetében nem történt érdemi előrelépés. Ezt fokozza a klímaváltozás egyre inkább érezhető hatása, mely hatás nemcsak az egyre melegebb és szárazabb időjárásban érhető tetten, hanem a városi fák egyre gyakoribb — kórokozók és kártevők okozta — legyengülésében is.

- **Zöldfelületi egyenlőtlenségek**

A város zöldfelületi ellátottsága nagy egyenlőtlenségeket mutat. Míg a budai oldalon és a pesti külső kerületekben megfelelő a hozzáférés a zöldfelületekhez, addig a belső kerületek jelentős részén nincs biológiailag aktív felület.

- **Minőségi zöldfelülethiány**

Budapesten nem csupán mennyiségi, hanem minőségi zöldfelülethiány is megfigyelhető, vagyis a zöldfelületek fenntartási színvonala egyre csökken, amit ráadásul ideológiai döntések is terhelnek (méhlegelők). Az alacsony fenntartási szint mellett fokozódtak a közbiztonsági-közrendészeti problémák, vagyis a hajléktalanok, drogfüggők jelenléte egyre inkább ellehetetleníti a parkok és zöldterületek rendeltetésszerű használatát.

- **Széttagolt, rossz hatékonyságú zöldfelület-fenntartás**

A budapesti közigazgatási-városüzemeltetési rendszer széttagoltsága a zöldfelületek esetén is tettenérhető. A széttagoltság rossz hatékonyságot eredményez, a kerületek és a főváros sokszor egymás melletti területeket próbálnak fenntartani külön gépparkkal és személyi állománnyal. A zöldfelület-fenntartás mindkét közigazgatási szinten alulfinanszírozott.





Történeti áttekintés

Budapest, illetve a történeti Pest-Buda zöldfelületekkel hagyományosan rosszul ellátott város, már Széchenyi István is könyvet írt „Pesti por és sár” címmel. Erre a problémára az egyes korszakokban mindig próbáltak reagálni, úttörő jelentőségű a József nádor kezdeményezésére a XIX. század elején létesült Városliget, mely Európa első polgári közparkja. Jól jellemzi a helyzetet viszont, hogy már 1846-ban ezen keresztül vezették a Vácra vezető első vasútvonalat. A későbbi tervekben szereplő pesti zöldgyűrű sem valósult meg, az időközben a Liget mellett kiépült Margitsziget, Népliget és a temetők alkotnak – nem folytonos – zöldgyűrűt. A mindig is jellemző zöldfelülethiány ellenére a budapesti parkok fenntartási színvonala legendásan jó volt, az 1867-ben alapított FŐKERT több szó szerinti virágkort élt meg. A XIX–XX. század fordulója mellett a XX. század hatvanas-hetvenes éveiben, valamint 2010 és 2019 között is számos zöldfelületi fejlesztés történt, a fenntartásra megfelelő forrás és figyelem jutott. A Budai-hegység a főváros tüdeje lehetne, viszont itt egyre nagyobb a beépítési nyomás. Már a XIX. századi várostervezési munkákban is prioritásként szerepel a budai hegyoldal védelme, de ebből csak nagyon kevés valósult meg, a beépítés mára elérte a hegygerincet. A belváros szűk utcái hagyományosan kevésbé fásítottak, csupán a nagyobb kör-, és sugárutak mentén létesültek fasorok, főként vadgesztenyékkel, platánokkal beültetve. Ezekből a kártevők, kórokozók, illetve az idő vasfoga miatt csupán hírmondók maradtak, városi fasorainkat ma jellemzően hársak, kőrisek és ostorfák alkotják.

Jelenlegi helyzet

Budapesten jelenleg egyszerre tapasztalható mennyiségi és minőségi, mikroszinten jelentkező és hálózati zöldfelülethiány²¹. Az egy főre jutó zöld- és vízfelület (vagyis biológiailag aktív felület) nagysága 62 m², ami európai szinten jónak számít, azonban a fővárosiak napi tapasztalatai mutatják, hogy ez a valóságban kevés, hiszen ebbe a főváros közigazgatási területén lévő – egyébként fokozott beépítési nyomás alatt álló – szántói és egyéb mezőgazdasági területei is beleértendők. Már nemcsak a belső kerületekben, hanem a fokozott beépítés miatt az átmeneti zónában, sőt, a külső kerületekben is zöldfelülethiány tapasztalható. Az egyes zöldfelületi elemek, parkok, erdők, fasorok, vízfolyások nem szerveződnek egységgé, hiányzik a megfelelő ökológiai kapcsolódás. A belső kerületekben, beleértve ezalatt a Hungária körúton belüli városrészeket, a zöldfelületi intenzitás – a nagyparkokat kivéve – szinte mindenhol 10 százalék alatti.²² Új jelenség, hogy éppen ez utóbbi, kertvárosi beépítésű területeken a legjelentősebb a zöldfelületi intenzitás csökkenése²³, a fokozódó beépítés, a kertek leburkolása miatt²⁴.

A mennyiségi zöldfelülethiány mellett a meglévő zöldfelületek, zöldterületek minőségi problémái is jelentősek. Ennek egyik oka Budapest kettős struktúrában működő zöldfelület-gazdálkodása²⁵: a főváros kezeli a kiemelt közparkokat (Margitsziget, Városliget, Népliget egyes részei, vérkeringési tengelyek), míg a

²¹ Budapest zöldfelületi rendszere. Alapdokumentum, BP Műhely, 2025.

²² Zöldfelületi intenzitás Budapesten. Háttérdokumentum, BP Műhely, 2025.

²³ A főváros zöldfelület-intenzitását 2015-ben vizsgálta Jombach Sándor tájépítész (MATE), azóta újabb vizsgálat ezen a téren nem készült, de a területi és változási trendek máig érvényesek.

²⁴ Kertvárosok zöldfelületi intenzitásának változása. Háttérdokumentum, BP Műhely, 2025.

²⁵ A budapesti zöldfelület-fenntartás helyzete. Háttérdokumentum, BP Műhely, 2025.

kerületek saját hatáskörben tartják fenn a lokális parkokat és közterületeket. A finanszírozási keretek és szakmai kapacitások erősen eltérnek, a kerületek versengése a forrásokért további egyenlőtlenségeket termel. A széttagolt rendszerben az erőforrások kihasználása kevésbé hatékony, egyre nagyobb gondot jelent a munkaerőhiány és az egyre inkább elavult géppark. Mindezt fokozza az utóbbi évek egyre szélsőségesebbé váló időjárása, a városi fákat is támadó kórokozók és kártevők megjelenése²⁶. A zöldterületeken a város általános közbiztonsági-közrendészeti problémái is fokozottan megjelennek (hajléktalanok parkokban, városi erdőkben való életvitelszerű tartózkodása), ami sok helyen ellehetetleníti ezen területek rendeltetésszerű használatát. A fenntartást ráadásul ideológiai alapú döntések is terhelik, ennek egyik legjellegesebb esete a „méhlegelők” kialakítása, vagyis, hogy a gyepek szükséges kaszálását egyfajta ökológiai szükségszerűséggel magyarázta a fővárosi vezetés, ugyanakkor a kezeletlen területen nem a vadvirágok, hanem az allergén gyomok szabadultak el²⁷. Hasonló ideológiai, „edukációs” céllal szerelték le a fővárosi fenntartású hulladékgyűjtők jelentős részét.

Az elmúlt években-évtizedekben kormányzati, fővárosi és kerületi beruházások keretében mintegy száz hektár területen létesültek új közparkok²⁸, derendszerszinten ezek sem tudták orvosolni a főváros akut zöldfelülethiányát. Az átfogó mestertervekben, így többek között a Rákos-patak²⁹, vagy a Szilas-patak mestertervben³⁰ még 2019 előtt lefektetett jó alapelvek és koncepciók megvalósítása máig akadozik. A budapesti zöldinfrastruktúra-stratégia, a Radó Dezső terv alapelvei szintén helyesek, azonban az ott lefektetett célok eléréséhez semmilyen előrelépés nem történt, nem haladt előre sem a Népliget, sem az Óbudai-sziget megújításának ügye, a tervezett erdőtelepítések nem történtek meg, a város klímaadaptációs képessége nem növekedett. Ez a tény összességében meglehetősen lesújtó képet ad a főváros zöldinfrastruktúra-fejlesztési tevékenységéről³¹.

²⁶ A várostűrő kőriseket az utóbbi években Ázsiából behurcolt agresszív gomba (*Hymenoscyphus fraxineus*) támadta meg.

²⁷ A budapesti méhlegelők. Háttérdokumentum, BP Műhely, 2012.

²⁸ Budapest új közparkjai – pesti oldal. Alapdokumentum, BP Műhely, 2025.; Budapest új közparkjai – budai oldal. Alapdokumentum, BP Műhely, 2025.

²⁹ Rákos-patak. Alapdokumentum, BP Városfejlesztési Műhely, 2025.04.20.

³⁰ Szilas-patak. Alapdokumentum, BP Műhely, 2025.

³¹ Radó Dezső Terv – Projektcélok elemzése. Háttérdokumentum, BP Műhely, 2025.

4.2 Rozsdaövezetek

Problématérkép

- **Tulajdoni széttagoltság**

Az egykori gyárak és üzemek privatizálásakor, majd felszámolásakor sokszor áttekinthetetlen tulajdoni viszonyok jöttek létre, egy-egy telek esetén akár többszáz tulajdonossal, szolgalmi jogok áttekinthetetlen hálójával. Ez nemcsak megnehezít, hanem sok esetben el is lehetetlenít bármiféle fejlesztést a rozsdaövezetekben.

- **Hiányzó infrastruktúra**

A rozsdaövezetek városközpontközeli fekvése ellenére mind a közlekedési, mind a közműinfrastruktúrát tekintve rosszul ellátottak, hiányoznak a kötöttpályás, közúti kapcsolatok, a megfelelő energetikai, vízközműellátás.

- **Szennyezések**

Az egykori ipari és egyéb tevékenység (gázgyár, vasút, vegyipar) miatt potenciálisan súlyos talajszennyezéssel kell számolni a rozsdaövezetek esetén. Ezek pontos felderítése máig nem történt meg, így nem rendelkezünk valós képpel a probléma nagyságát illetően, csupán feltételezéseink lehetnek.

- **Rendkívül nagy tőkeigény**

A rozsdaövezetek fejlesztése a leginkább tőkeigényes ingatlanfejlesztési-városfejlesztési forma. Az előbb említett, hiányzó közlekedési és közmű-infrastuktúra kiépítése, a feltételezhetően jelenlévő talajszennyezések eltávolítása óriási befektetést igényel.





Történeti áttekintés

Budapest a XIX. század második felében vált világszinten is kiemelkedő ipari várossá, főleg a gépgyártás és a malomipar, később a vegyipar volt jelentős. A városvezetés mára ekkor törekedett az övezeti lehatárolásra, vagyis a lakó- és az ipari területek elkülönítésére, de a város rohamos fejlődése miatt a külvárosi üzemek pár év alatt belvárosi zárványokká váltak, ennek jó példája a budai Ganz-gyár mellett a lipótvárosi ipari negyed, amelynek helyére a két világháború között épült fel Újlipótváros modernista városnegyede. A “búzós ipart” a széliránynak megfelelően a város déli részére, a Ferencváros külső határára, az Illatos út környékére telepítették – ennek szomszédságában viszont kiépült Kispest és Pesterzsébet lakónegyede. Ebben az időszakban épült ki a vasúthálózat, melynek egyes városszélei elemei szintén hamarosan belső városrészeket elválasztó gáttá váltak, ennek jó példája a Nyugati, vagy a Déli-pályaudvar, melyek kivezető vágánymezői egykor valódi mezőkön húzódtak, mára már viszont sűrűn beépített városrészeket választanak el egymástól. A szocializmus időszakában a gyárak alapvetően korábbi helyükön működtek, de megkezdődött a zárványok felszámolása is. Ezt – akaratlanul – a rendszerváltás utáni átalakulás gyorsította fel, mikor üzemek és gyárak egész sora ment csődbe, hatalmas rozsdáövezeteket maguk után hagyva.

Jelenlegi helyzet

Budapesten jelenleg 421 helyszínen mintegy 2300 hektárnyi rozsdáövezet³² található³³, jellemzően a város átmeneti – vagyis a belváros és a külső kerületek határán elhelyezkedő – övezetében. Ez már önmagában mutatja, hogy ezek a területek városépítészeti zárványok, erősen elválasztják a két szomszédos övezetet, továbbá közbiztonsági és ökológiai veszélyt is jelentenek (inváziós növények terjedése). A rozsdáövezetekkel a jelenlegi állapotukból fakadó problémák mellett azért is szükséges foglalkozni, mert megoldást jelenthetnének a lakáshiányra, a belvárosi zöldfelülethiányra, továbbá biztosíthatnák a nagy sportolási célú szabad területeket. Az elmúlt évtizedekben néhány előremutató kormányzati beruházáson kívül (Atlétikai stadion, Eiffel Műhelyház, Széllkapu/Millenáris 2 projekt) nagyobb rozsdáövezeti fejlesztés nem történt, a legtöbb ilyen terület továbbra is zárványként élkelődik a városszövetbe. A rozsdáövezeti akcióterületekről szóló kormányrendelet³⁴, valamint az új Építési Törvény³⁵ kifejezetten előnyben részesíti a rozsdáövezeteket a zöldmezős beruházásokkal szemben, ez várhatóan kompenzálja a befektetőket általában elriasztó, talajszennyezésből és infrastruktúra-hiányból fakadó nagy beruházásigényt. A rozsdáövezetek fejlesztésének tanulmányozásához számos jó példa áll rendelkezésre³⁶, azonban ezek tanulságait még nem alkalmazta a főváros a rozsdáövezetek megújítására. A rozsdáövezetek Budapest egyik legkevésbé kihasznált lehetőségének tekinthetők.

³² Rozsdáövezet a VÁTI definíciója szerint: a Városépítési Tudományos Intézet (VÁTI) meghatározása szerint rozsdáövezetnek azok a használaton kívüli vagy alulhasznosított, leromlott fizikai állapotú és gyakran szennyezett ipari, gazdasági vagy katonai területek minősülnek, amelyek eredeti funkciójukat elvesztették.

³³ Budapest rozsdáövezetei. Alapdokumentum, BP Műhely, 2025.

³⁴ 619/2021 (XI. 8.) Kormányrendelet a rozsdáövezeti akcióterületek kijelöléséről és az egyes akcióterületeken megvalósuló beruházásokra irányadó sajátos követelményekről

³⁵ Új építési törvény zöldfelületi vonatkozásai. Háttérdokumentum, BP Műhely, 2025.



4.3 Kihasználatlan lehetőség: a Duna-part

Problématérkép

- **Városszerkezeti meghatározottság**

Budapest városszerkezetéből, főleg a budai oldal domborzati viszonyaiból adódik, hogy a város fő észak–déli közlekedési ütőere a Duna-part budai, illetve pesti oldalán vezet. Ez egy olyan meghatározottság, amellyel hosszú távon számolni kell.

- **Árvízveszély**

A Duna Európa egyik legnagyobb folyója, vízszintje az apályhoz, illetve az árvízhez képest kilenc métert is ingadozhat. Ez nagyban megnehezíti a partok, különösen a belvárosi partszakaszok hasznosítását.



Alsó rakpart
lezárva

Történeti áttekintés

Az évszázadok során Buda és Pest városfejlődésének meghatározó eleme volt a folyó közelsége, ugyanakkor számos alkalommal a nagy áradások idején végveszély szélére sodorta a vízközei városrészeket, elsősorban az alföldi pesti oldalt. Az 1775-ös, az 1799-es és az 1838-as árvizek pusztításai közismertek. 1775-ben több mint 600 házat, 1799-ben a mai Ráday és Lónyay utca területén volt kistelepülést, 1838-ban az újonnan épült Duna-korzót sodorta el az ár. Az 1838-as nagy árvíz komolyabb, tervszerűbb munkákra sarkallta a város vezetését, és az Országos Építési Főigazgatóság tervet készíttetett a várost érintő és környező Duna-szakasz rendezésére, 1840-ben a IV. tc. alapján országgyűlési bizottság alakult az árvízvédelem ügyének előmozdítására. 1853 és 1867 között a Lánchíd két oldalán megépült a rakpart, Reitter Ferenc tervei szerint, majd az MTA oldalán a magas rakpart, vagyis elindult a Duna mesterséges mederbe szorítása a fővárosi szakaszon – amivel tulajdonképpen végérvényesen megszűnt a város és a folyó közvetlen kapcsolata. 1871–75 között további rakpartszakaszok épültek, a pesti oldalon a Margit hídtól a Fővám térig, a budain a Rudas fürdőig, továbbá a Gubacsi gáttal a nagy Dunától lezárták a Soroksári–Ráckevei-Duna-ágot.

A budai oldalon a mai Szent Gellért tértől több ütemben a felére csökkentették a folyó szélességét és felszámolták a zátonyokat. Ekkor épült fel a mai BME-kampusz, illetve a teljes lágymányosi városrész. A folyóval párhuzamosan futó gát, az úgynevezett párhuzammű déli maradványa a mai Kopaszi-gát – a Kopaszi-öböl feltöltése a tervekkel ellentétben nem történt meg, utólag mondhatjuk, hogy szerencsére.

Jelenlegi helyzet

A Duna-partsorsa, jövőbeni hasznosítása, elsősorban a város és a folyó kapcsolatának intenzívebbé tétele a budapesti várostervezés évtizedes témája³⁷. Ennek legfőbb akadálya Budapest városszerkezeti-topográfiai adottsága, hogy a budai oldal legfőbb észak–déli közlekedési útvonala épp a Duna-parton vezet. A fővárosi Duna-partot 12 km hosszan kíséri a XIX. században épült rakpart, mely ugyanúgy a világörökség részét képezi, mint a paloták. Ennek átépítése nagyrészt örökségvédelmi kérdés, ugyanakkor az elmúlt években, 2020 előtt, mind a budai, mind a pesti rakpartra megfelelő pályázati, illetve azon alapuló kiviteli tervek készültek – melyek megvalósítása máig nem kezdődött el. Az ideológiai alapú döntések a pesti rakparton is erősen láthatók, a közutat egyre hosszabb ideig – szinte büntető jelleggel – lezárja a főváros, ugyanakkor a forró aszfaltburkolaton, a gondozatlan parton senki sem sétál szívesen. Ennek fényében még fájdalmasabb látni az említett terveket, ahol igazi *win-win* szituációt létrehozva mind a gyalogosok, mind a személygépjárművek számára kielégítő megoldás született volna.

³⁷ Duna. Alapdokumentum, BP Műhely, 2025.

³⁸ Budapest külső kerületeinek településszerkezete. Alapdokumentum, BP Műhely, 2025.

A Duna külsőbb szakaszain többé-kevésbé természetközeli partszakaszok jellemzőek, ugyanakkor itt erős kivétel a budafoki infrastruktúra-folyosó, ahol a 6-os főút, valamint a MÁV közös 30-40-es vasútvonala is elvágja a lakott területeket a folyótól³⁸. A város kevés helyen érintkezik közvetlenül a folyóval, ezek közé tartozik a Kopaszi-gát³⁹, a XIII. kerületi Marina-part, a III. kerületi Római-part, a IV. kerületi újpesti partszakasz. Ezen szakaszok legtöbbje nincs megfelelő módon kiépítve a szabadidős tevékenységek számára, ráadásul az árvízvédelem szempontjai is nehezítik a parthasználatot (mobilgátak, árvízvédelmi felvonulási területek). A Duna főága a teljes fővárosi szakaszon árvízi védekezést tesz szükségessé, csupán a Soroksári-Dunán van szabályozott vízszint. Itt viszont az ág jelentős feliszapolódása, és az egykori ferencvárosi gyárakból kikerülő szennyezés teszi nehezzé a megfelelő használatot. A Dunával való kapcsolat szempontjából külön csoportot alkotnak a szigetek (Margit-sziget, Óbudai-sziget), melyek árvízvédelmi szempontból nincsenek bevédvé, így védművek sem gátolják a folyópart elérését, használatát. Az Óbudai-sziget partjai mentén értékes, a közelmúltban fővárosi védelem alá helyezett galériaerdők húzódnak, melyek nagy ökológiai értéket jelentenek.



5. A VÁROSÜZEMELTETÉS ELLEHETETLENÜLÉSE

Bár a városüzemeltetés fogalma igen széles körben értelmezhető, jelen dokumentum kifejezetten a városi közszolgáltató vállalatok feladatellátására összpontosít. Ennek megfelelően nem vizsgáljuk az igazgatási jellegű, illetve a városi vagyon gazdálkodásával foglalkozó intézményeket. Elemzésünk középpontjában azok az intézmények állnak, amelyek a városi közszolgáltatásokat közművállalatokon keresztül biztosítják, és a városi infrastruktúra fenntartását, valamint folyamatos működtetését szolgálják. E vállalatok működésének alapvető célja, hogy a városhasználók számára folyamatosan biztonságos, tiszta és költséghatékony szolgáltatásokat nyújtsanak.

5.1 Nemzetközi modellek

Az európai városüzemeltetési modellek vizsgálatakor általában három meghatározó megközelítést szokás kiemelni: az angolszász, a francia és a német modellt. A modellek közötti legfontosabb különbség, hogy míg az angolszász rendszer eredetileg a közösségi tulajdonú vállalatokra épült, majd a privatizáció irányába mozdult el, addig a francia modell kezdettől nagyobb szerepet adott a magánszektornak erős állami kontroll mellett. A német Stadtwerke-modell e két megközelítés között helyezkedik el: az önkormányzati tulajdon és irányítás meghatározó marad, ugyanakkor a piaci logika és a magántőke bevonása is megjelenik a közszolgáltatások működtetésében.

Az angolszász modell hagyományosan a települési közösségek tulajdonában és irányítása alatt működő közszolgáltató vállalatokra épült. Ezek a cégek hosszú időn keresztül közösségi tulajdonban látták el a helyi közfeladatokat. A struktúra a XX. század második felében, különösen az 1970-es évektől kezdett átalakulni, amikor a szolgáltatások egy részét privatizálták, illetve külső, magántulajdonban lévő vállalatok bevonásával kezdték biztosítani a települési üzemeltetési feladatokat. A privatizáció ugyanakkor erős szabályozási rendszert is maga után vont: pontos szakmai követelményeket határoztak meg a szolgáltatásokra vonatkozóan, és létrejöttek azok a hatósági és ellenőrzési mechanizmusok, amelyek a feladatellátás minőségét felügyelik. Ebben a modellben a jogérvényesítés hagyományosan erősen támaszkodik a bírói és magánjogi útra, amelyen keresztül az állam, az önkormányzat, a gazdasági szereplők vagy akár az állampolgárok is felléphetnek.

A francia modell már a XIX. századtól kezdve tudatosan épített a magánszektor szerepvállalására a közszolgáltatások biztosításában. Ebben a rendszerben a szolgáltatások tulajdonosi és működtetői köre nem kizárólag állami vagy önkormányzati szereplőkből állt, hanem a magántőke is jelentős szerepet kapott. A magasabb kockázatok miatt azonban a francia állam erős felügyeleti rendszert alakított ki, amelyben a prefektusi közigazgatás ellenőrizte a közszolgáltatások működését és a szolgáltatók tevékenységét. Ez a kontroll egyensúlyt teremtett a nagy szolgáltatóvállalatok és a sokszor kis méretű önkormányzatok között. A rendszer sajátossága, hogy a szolgáltatói oldalon viszonylag kevés nagy méretű vállalat működik, amelyekkel az önkormányzatok hosszabb, gyakran 10–15 éves szerződéseket kötnek. A szolgáltatás díját közvetlenül a szolgáltató kapja, és az állami támogatás nem feltétlenül része a rendszernek, mivel a piac árszabályozó szerepe erősebb. A prefektusi ellenőrzés szerepe napjainkra inkább formai jellegűvé vált, amit az európai uniós jogharmonizáció és a részletesebb szabályozási környezet is indokol.

A német modell, amelyet leggyakrabban a Stadtwerke fogalmával írnak le, alapvetően az önkormányzati tulajdon és irányítás erős szerepére épül. A közszolgáltatásokat hagyományosan önkormányzati üzemek vagy önkormányzati tulajdonú gazdasági társaságok biztosítják, ugyanakkor a rendszer bizonyos esetekben lehetővé teszi a magántőke bevonását is. A városi szolgáltató vállalatok jellemzően több területen – például energiatermelésben, vízszolgáltatásban, hulladékgazdálkodásban vagy közlekedésben – működnek egyszerre. A tulajdonosi struktúra az adott feladat jelentőségétől függ: a stratégiai fontosságú szolgáltatásoknál az önkormányzat gyakran többségi vagy teljes tulajdonosi pozíciót tart fenn, míg kevésbé érzékeny területeken

nagyobb szerepet kaphat a magántőke. A rendszer fontos sajátossága, hogy a közszolgáltató vállalatok működésének szakmai és gazdasági értelemben is meg kell felelnie a piaci elvárásoknak, vagyis a közfeladat ellátása mellett a gazdálkodás hatékonysága is meghatározó szempont. A Stadtwerke-modellben az önkormányzat egyszerre jelenhet meg szervezőként – amikor saját közüzemén keresztül biztosítja a szolgáltatást – vagy megrendelőként, amikor gazdasági társaságokkal szerződik. A rendszer egyik előnye az úgynevezett keresztfinanszírozás lehetősége: például a nyereséges energia- vagy közműszolgáltatások bevételei részben fedezhetik a veszteségesebb, de közérdekű szolgáltatások, például a közösségi közlekedés működését.

5.2 Budapest ma

Magyarország történeti, geopolitikai és gazdasági fejlődése során elsősorban a német mintákhoz állt közel, ezért a hazai városüzemeltetés kapcsán napjainkban is gyakran kerül elő a Stadtwerke-modell fogalma, különösen Budapest működésének értelmezésekor. Ugyanakkor ha szigorúbb szempontok mentén elemezzük az üzemeltetési helyzetképet azt kell mondanunk, hogy a Stadtwerke modell kialakuló vagy még ki nem teljesedett változatában élünk.

Az 1990-es politikai változásokat követően a városi közszolgáltatások szervezése és a feladatellátás alapvetően a korábbi tanácsi modell logikáját követte egészen 2010-ig. Ebben az időszakban a legjelentősebb változást az jelentette, hogy a korábbi tanácsi vállalatokat gazdasági társaságokká alakították. Ezen túlmenően érdemi szerkezeti átalakulás elsősorban a víz- és csatornaszolgáltatás területén történt, ahol a menedzsmentjogok időleges privatizációjára került sor.

A 2010 és 2020 közötti időszakban megkezdődött a közszolgáltatási feladatok újragondolása, valamint egy holdingszerű szervezeti struktúra kialakítása. Ennek keretében jött létre a BVH Zrt., amelynek célja a budapesti városi szolgáltatóvállalatok egységes szemléletű irányítása és koordinációja volt. A struktúra azonban nem terjedt ki minden közszolgáltatási területre: a közlekedési, valamint a víz- és csatornaszolgáltatással foglalkozó társaságok kimaradtak ebből a rendszerből.

Újabb változások 2020-tól figyelhetők meg. Ekkor a városvezetés a Stadtwerke-modell logikáját követve kezdte meg a BVH Zrt. holdingvállalat alá tartozó gazdasági társaságok szervezeti átalakítását. A modell teljes körű megvalósítása azonban nem történt meg, mivel a közlekedési, valamint a víz- és csatornaszolgáltatással foglalkozó vállalatok továbbra sem kerültek be ebbe a struktúrába.

A fővárosi üzemeltetés — jelen tanulmány szempontjából — kiemelkedő szereplői⁴⁰:

- **BKM Nonprofit Zrt.**
- **Fővárosi Vízművek Nonprofit Zrt.**
- **Fővárosi Csatornázási Művek Nonprofit Zrt.**
- **Budapest Közút Zrt.**
- **BKK/BKV Nonprofit Zrt.**

Amint az a felsorolásból is látható, a városüzemeltetési cégek javarészt nonprofit formában működnek. 1990-től alapvetően a profitorientált gazdasági társasági formákban látta a magyar közgondolkodás a jó színvonalú és eredményű közszolgáltatási és városüzemeltetési munkavégzést, ez mára megváltozott. A budapesti városüzemeltetési vállalatok nonprofit működése elsősorban azt szolgálja, hogy a közszolgáltatások biztosítása kerüljön a középpontba, a bevételek pedig a szolgáltatások fenntartását és fejlesztését szolgálják, nem pedig a tulajdonosi profitkivétet. Ez a modell erős önkormányzati kontrollt és közfeladat-orientált működést tesz lehetővé.

5.3 A budapesti városüzemeltetés legfontosabb szereplői

A BKM Budapesti Közművek Nonprofit Zrt. a fővárosi városüzemeltetés egyik legfontosabb intézménye, amely 2021. szeptember 1-jén kezdte meg működését jelenlegi formájában. A társaság több, korábban külön működő fővárosi közmű- és közszolgáltató vállalat összevonásával jött létre. Az integráció 2019 decemberében indult, és több lépcsőben valósult meg: a FŐTÁV Nonprofit Zrt. lett az a szervezet, amelybe a többi társaság beolvadt miután a fővárosi közgyűlés döntései nyomán mindegyikük nonprofit gazdasági társasági formában működött tovább. A beolvadó vállalatok között szerepelt a BTI Nonprofit Zrt., a FŐKERT Nonprofit Zrt., a FŐKÉTÜSZ Nonprofit Zrt. és az FKF Nonprofit Zrt. Az egyesülést követően a vállalat BKM Budapesti Közművek Nonprofit Zrt. néven működik tovább, és tevékenységét több, szakmai alapon szervezett divízióban látja el. Ezek a távhőszolgáltatási, temetkezési, kertészeti, kéményseprési, köztisztasági, valamint korábban a hulladékgazdálkodási divíziók voltak. A szervezeti modell célja az volt, hogy a különböző városi közszolgáltatások működtetése egységes irányítás alatt, „egy kézről” történjen.

A rendszer azonban az elmúlt években változott. A hulladékgazdálkodási tevékenység 2024. március 31-én megszűnt a BKM-nél a jogszabályi változások és az országos koncessziós rendszer bevezetése miatt. Ezzel párhuzamosan a MOL Nyrt. és a Főváros közös vállalatot hozott létre MOHU MOL Hulladékgazdálkodási Zrt. néven, amelyhez egyes vagyonelemek – például a hulladékhasznosító mű – is átkerültek. A vállalat szervezetében emellett létrejött a BDK közvilágítási divízió, amely 2025. január 1-jétől önállóan felel a köz- és díszvilágítási feladatokért.

Mielőtt a divíziók és a feladatok egyes elemeit bemutatjuk, érdemes a BKM 2025. évi kontrolling üzleti elemzését megvizsgálni. Ebből látszik, hogy a vállalatcsoport Stadtwerke modellje pénzügyileg nem mutat erős számokat.

⁴⁰ A Budapest Közút Zrt és BKK/BKV Zrt. cégeket tanulmányunk nem elemzi. Ennek oka, hogy a közlekedés kérdései (utak és a közösségi közlekedés) jelentősen túlmutatnak ezen tanulmány keretein.

Bár a 2025. év nyilvános adatait csak később publikálják, azokból nem tudunk következtetéseket levonni, de a tervezett számok nem túl biztatóak.

Kiemelt adatok BKM NZrt. Kiemelt Mérlegadatai [e Ft]	2023 tény	2024 tény	2025 terv	2025-2024 változás	2025/2024 index %
Mérlegfőösszeg	207 498 451	220 435 617	276 059 737	55 624 120	125,2%
Saját tőke	66 457 520	119 109 981	113 356 435	-5 753 546	95,2%
Jegyzett tőke	28 392 300	37 043 900	37 043 900	0	100,0%
Adózott eredmény	-505 675	39 201 600	-5 753 546	-44 955 146	-14,7%

Forrás: BKM 2025 kontrolling elemzése, 4. oldal

A BKM adózás előtti eredménye (AEE) -5 753,5 millió forint, melynek 44 955,1 millió forintos csökkenése a 2024. évi várható adózás előtti eredményhez viszonyítva divíziók szerint a következőképpen alakul:

*na = nem értelmezhető

BKM NZrt. AEE divízióként [M Ft]	2024 tény	2025 terv	2025-2024 változás	2025/2024 index %
Távhőszolgáltatási divízió	-1 182	1 486	2 668	*na
Villamos energia	2 007	333	-1 674	16,59%
Hulladékgazdálkodási divízió	45 377	-18	-45 395	*na
Közterület- tisztántartási divízió	-2 070	-2 737	-667	*na
Kertészeti divízió	-1 416	-2 758	-1 342	*na
Temetkezési divízió	-713	-2 031	-1 318	*na
Kéményseprési divízió	2	-29	-31	*na
BKM összesen	42 005	-5 754	-47 759	*na

Forrás: BKM 2025 kontrolling elemzése, 4. oldal

A BKM a távhő divízióán kívül minden divízió esetében az eredmény csökkenésével számolt. A legnagyobb visszaesés a hulladék divízióánál mutatkozik, ahol a 2025. évre 18 millió forint veszteséget terveznek, mivel a feladat átadásra került a MOHU részére.

A tervezett létszám 3364 fő, ami csökkenést jelent az előző évhez képest. A bevételek jelentős, mintegy 30 százalékos visszaesése mellett a költségek ugyan csökkennek, de kisebb mértékben, így a társaság 2025-re mintegy 5,7 milliárd forintos veszteséget tervezett. Eközben a fővárosi önkormányzati támogatás enyhén növekszik, ami jelzi a közszolgáltatások fenntartásában betöltött önkormányzati szerep fontosságát.

a) FŐTÁV Távhőszolgáltatási Divízió

A FŐTÁV a magyar távhőpiac legnagyobb szolgáltatója. Budapest 18 kerületében nyújt szolgáltatást, mintegy 238 ezer lakás és körülbelül 7000 egyéb fogyasztó számára. A rendszer több mint 1180 km hosszú vezetékhálózaton keresztül működik. A hőátadás a fogyasztók felé mintegy 4100 hőközponton keresztül történik, amelyek közül körülbelül 3500 a szolgáltató tulajdonában van, és egyre nagyobb részük távfelügyeleti rendszerbe kapcsolva működik. A rendszer mérete és szerepe miatt a FŐTÁV a budapesti energetikai infrastruktúra egyik meghatározó eleme. Működését több jogszabály szabályozza⁴¹, ezek értelmében a távhőszolgáltatás olyan közszolgáltatás, amelyben a hőtermelő létesítményekben előállított hőenergiát vezetékhálózaton keresztül juttatják el a fogyasztókhoz fűtési vagy egyéb hőhasznosítási célokra.

Jogelődje 1960-ban jött létre. Kezdetben a Fővárosi Vízművek egyik szervezeti egységeként működött, majd önálló vállalattá vált, a rendszerváltást követően pedig a Fővárosi Közgyűlés gazdasági társasággá alakította. Ebben a formában működött egészen 2021-ig, amikor a fővárosi közműcégek integrációja során a BKM Nonprofit Zrt. részévé vált.

Budapesten a távhőrendszer történetileg hat különálló hőközre épült, amelyek saját hőtermelőikkel működtek. A rendszer hatékonyabb működése érdekében 2017-ben indult el a „Hőgyűrű” projekt, amelynek célja a hőközre összekapcsolása és egy egységes budapesti energetikai hálózat kialakítása. Ennek egyik fontos eleme volt például az észak-pesti és újpalotai körzet összekötése, illetve egy, az Erzsébet híd alatt kiépített vezeték, amely lehetővé tette a hőenergia belvárosi átvezetését.

Mivel az 1990-es évek privatizációs folyamatai során nem jutott jelentős erőművi kapacitásokhoz, a FŐTÁV divízió saját hőtermelő kapacitása viszonylag korlátozott. A budapesti távfűtéshez szükséges energia nagy részét külső partnerektől, olyan engedéllyel rendelkező távhőtermelőktől vásárolja amelyek különböző hőtermelő létesítmények – például erőművek, fűtőművek, kazántelegek, hulladékégetők vagy megújuló energiaforrásokat hasznosító berendezések – működtetésével állítanak elő hőenergiát. A legfontosabb beszállítók között szerepelnek budapesti erőművek, például a Budapesti Erőmű Zrt. létesítményei, az ALPIQ Csepeli Erőmű, valamint

⁴¹ A legfontosabb jogforrások a 2005. évi XVIII. törvény a távhőszolgáltatásról, valamint annak végrehajtási rendeletei és a fővárosi szabályozások.

több kisebb gázmotoros hőtermelő. A rendszerben jelentős szerepe van a MOHU tulajdonában álló Fővárosi Hulladékhasznosító Műnek is. Az erőmű Magyarország egyetlen kommunális hulladéktüzelésű létesítménye, mely hőenergiát termel a távfűtés számára. A korszerű energiatermelés gyakran kapcsolt (kogenerációs) módon történik, vagyis egyszerre állít elő villamos energiát és hőt.

A rendszer egyik kihívása a hálózati hőveszteség, amely mintegy 10 százalék körül alakul. Ennek fő oka a vezetékek jelentős részének elavult állapota. Sok szakasz még az 1960–1990 közötti időszakban épült hagyományos, kevésbé hatékony szigeteléssel. Bár az új fejlesztések során már korszerű, előszigetelt csővezetéseket alkalmaznak, ezek aránya a teljes hálózaton belül még viszonylag alacsony.

A FŐTÁV energetikai rendszerében az energia jelentős része vásárolt hő formájában jelenik meg, kisebb részben pedig földgáz felhasználásával állítanak elő hőt saját létesítményekben. A hőenergia ára központilag szabályozott: a díjakat évente a kormány határozza meg a szakhatósági javaslatok alapján.

b) FKF divízió

Az FKF divíziók Budapest köztisztasági és hulladékgazdálkodási feladatait látják el, szabályozott keretek között, kézi és gépi eszközökkel, piaci tevékenységgel kiegészítve. Az FKF divíziók működését a magyar jogszabályok alapozzák meg, kiemelten a 2011. évi Möt., a 2012. évi Htv. és a 48/1994. Fővárosi Közgyűlési rendelet, továbbá a BKM Nonprofit Zrt. és a Fővárosi Önkormányzat közötti Közszolgáltatási Keretszerződés (2021–2031) határozza meg⁴². Ez adja a keretet az egyes divíziók feladatellátásához, éves terveikhez és finanszírozásukhoz.

FKF Hulladékgazdálkodási divízió

Az FKF Hulladékgazdálkodási divízió a korábbi FKF nonprofit Zrt. tevékenységét folytatja a BKM Nonprofit Zrt. keretein belül. Feladata a hulladékok begyűjtése, kezelése, valamint a közterületi és nem közterületi köztisztasági szolgáltatások biztosítása.

2024 márciusától a MOL MOHU Hulladékgazdálkodási Zrt. közös vállalként 50-50 százalékos részesedéssel működik, melyen keresztül a divízió 830 000 háztartás és 20 000 gazdálkodó szervezet hulladékát kezeli. Budapesten évente kb. 500 000 tonna lakossági és további kb. 100 000 tonna külső beszállítótól átvett hulladék kerül feldolgozásra.

A hulladék mennyisége változó, részben az időbeli keletkezés miatt, részben a szelektív gyűjtés és a hulladékáramok finomodása miatt. Egy része speciális lerakókba kerül (pl. elektronikai hulladék), más része helyben újrahasznosításra vagy további energetikai hasznosításra kerül.

⁴² A MOHU 2024-es létrejöttével ebből a Keretszerződésből a hulladékgazdálkodás nagyobb részt kikerült.

A hulladék begyűjtését a MOHU BP Zrt. 504 célgéppel végzi jelenleg. A HUHA, vagyis a MOHU tulajdonában álló Hulladékhasznosító Mű évente maximum 420 000 tonna kommunális hulladék elégetésére alkalmas. A HUHA Mélyfűró utcai telephelyén történik az égethető hulladék és egyéb energetikailag hasznosítható hulladék – pl. karácsonyfák – hasznosítása.

FKF Köztisztasági divízió⁴³

Feladata Budapest köztisztaságának fenntartása, beleértve a burkolt felületek (utak, járdák, hidak, aluljárók), zöldfelületek, közlekedési megállók és közhasználatú területek takarítása, síkosságmentesítése, hóeltakarítása, őszi lombgyűjtés, porlekötés hőségriadó esetén, árvíz és viharkárok utáni takarítás, fertőtlenítés, valamint katasztrófa- és vészhelyzetkezelés. Egyszerre közszolgáltató és piaci szereplő, hiszen amennyiben a közszolgáltatáson felül kapacitása bírja, szerződött formában bizonyos feladatokat (többek között kézi és gépi úttisztítást, felülettisztítást, téli síkosságmentesítést, illegális hulladék elszállítását, rovar- és rágcsálóirtást) külsős partnereknek mint szolgáltatást elvégezhet. A burkolt és a zöldfelületek tisztítása történhet gép és kézi úttisztítással, kiscépes tisztítással, speciális gépi tisztítással és önfelszedős gépi takarítással. Ide tartozik az aluljárók tisztítása, az őszi lomb eltakarítása, illetve a plakátok és graffitik eltávolítása. A rendszer alkalmazkodik az időjáráshoz, felületekhez és a szennyeződés típusához, és kiemelt figyelmet fordít a közlekedés biztonságára és a higiéniai követelményekre.

Hulladékkezelési feladatai közé tartozik a hulladékgyűjtő edények és közterületi edények ürítése és fertőtlenítése (kézi és gépi erővel), a kiscépes közterületi hulladékszállítás (kézi és gépi erővel). Egyéb közszolgáltatási feladatként ellátja az illemhelyek üzemeltetését, ideiglenes választási reklámfelületek kezelését, valamint tájékoztatási kötelezettséggel bír a közlekedést érintő akciók során.

c) Budapesti Dísz- és Közvilágítási Nonprofit Kft.

A fővárosi közvilágítás története 1777-ben indult olajlámpákkal, a gáztüzelésre való teljes átállás 1856-ban valósult meg. 1893-tól a Budapesti Általános Villamossági Rt., az ELMŰ jogelődje villamosáram-szolgáltatást biztosított. A villamos közvilágítás a második világháborúig 27 700 lámpával üzemelt, a háború során azonban 40 százalékuk megsemmisült, a helyreállítás 1949-re fejeződött be. A fejlődés az 1950-es évektől fénycsövekkel, 1961-től higanygőz, majd az 1970-es évektől xenon, halogén és nátriumgőz lámpákkal folytatódott. A díszvilágítás a II. világháború utáni évtizedekben háttérbe szorult, 1960-tól kezdett ismét megjelenni, majd az 1970-es években takarékosági okokból korlátozták. 1995-ben a Rákóczi hidat kísérleti reflektoros rendszerrel szerelték fel, de ez nem vált be, így később LED-es megvilágításra tértek át.

A BDK Kft. 2001-ben alakult Budapest világítási közfeladatainak átvételére. 2001-től 2024-ig a társaság a Fővárosi Önkormányzat és a Budapesti Elektromos Művek (később E-ON Zrt.) 50-50 százalékos, 2025-ben pedig a BKM Nonprofit

⁴³ További, jelen dokumentumban nem tárgyalt divíziók: BTI Temetkezési divízió – temetkezési szolgáltatások, FŐKERT Kertészeti divízió – park- és zöldterület-gondozás, FŐKÉTÜSZ Kéményseprési divízió – kéménykarbantartás és -tisztítás.

Zrt. tulajdonába került, így a cég jelenleg a Főváros és a BKM közös tulajdonában működik. A vállalat feladata a budapesti közvilágítás hálózatának üzemeltetése, karbantartása és a hibák elhárítása, a díszvilágítás biztosítása, különösen hidak, műemlékek és középületek esetében, valamint egyedi dekorációs világítás biztosítása megrendelés alapján. Emellett a közúti csomópontok, gyalogos átkelőhelyek és kijelölt területek megvilágítását szabványosítja, fejleszt és folyamatosan karbantartja. A társaság önkormányzati feladatait az Éves Közszolgáltatási Keretszerződés alapján végzi, amely 2025-től 10 évre szól.

A BDK 2024-es üzleti évében a mérlegfőösszeg 22,17 milliárd forint, az adózott eredmény 1,14 milliárd forint volt, a statisztikai létszám 94 fő, a rendelkezésre állás 99,85 százalékos, a műszaki hibák nagy részét 2 napon belül javították. A város közvilágítási teljesítménye 2023-ban 20 831 kW volt, a vállalat eszközparkja lámpatestekből, oszlopokból, szekrényekből, kábelekből és 133 Fővárosi gázlámpából állt. A cég a karbantartást saját eszközeivel végzi, a fejlesztéseket pedig visszafizetési kötelezettséggel veszi át, amelyet magán- vagy közszektorbeli finanszírozás biztosíthat. Összességében a BDK Kft. Budapest köz- és díszvilágításának folyamatos működtetéséért, modernizálásáért és fenntartásáért felelős, miközben biztosítja a város világítási infrastruktúrájának megbízhatóságát és energiahatékonyságát.

d) Fővárosi Vízművek Zrt.

A Fővárosi Vízművek Zrt. története 1868-ban kezdődött, amikor az első pesti vízmű megépült az Országház helyén. A növekvő igények miatt 1871-ben elkészült a Kőbányai 23 000 m³-es medence, majd 1893–1904 között a Káposztásmegyeri Főtelep, amely akkoriban Európa egyik legkorszerűbb víztelepe volt. 1911-ben felépült a Margitszigeti víztorony, amely a mai napig a Vízművek jelképe. A társaság a XX. század során folyamatosan korszerűsítette a technológiát: 1930-tól agóg gépeket villamoshajtású gépekre cserélték, 1936-ban elkészültek a Szentendrei-szigetet a várossal összekötő csőalagútjai, majd a második világháború után a gyorsan növekvő vízigények miatt 1969–1984 között nagy hozamú kutakat helyeztek üzembe a Csepel- és a Szentendrei-szigeten, valamint 1975–1980 között megépült a Gellért-hegyi Gruber medence. 1997-ben részben külföldi tulajdonba került a társaság, de 2012-re a Fővárosi Önkormányzat teljes jogú tulajdonossá vált. A BKSZT-t, vagyis a Budapesti Központi Szennyvíztisztító Telepet 2014-ben olvasztották be a Vízművekbe.

A társaság jogszabályi kereteit többek között a vízgazdálkodásról, víziközműszolgáltatásról, fogyasztóvédelemről és környezetterhelési díjról szóló törvények határozzák meg. A Vízművek jelenleg 12 településen nyújt ivó- és iparivíz-szolgáltatást, további 10 településen szennyvízkezelést, 740 kútát (évente csúcsüzemben akár 1 millió m³ ivóvizet képes biztosítani) és 5385 km vezetéket tart karban. 2024-ben átlagos statisztikai létszámuk 1408 fő volt, és 165 millió liter vizet termeltek ki. A Vízművek napi szinten 1 856 590 fő ivóvízellátásáért felelős, ám a vezetékek átlagos életkora 48 év, és a hálózatok jelentős része még elavult, a felújítás üteme alacsony.

A csatornaszolgáltatás terén a Vízművek 10 településen üzemeltet 604 km saját csatornahálózatot, további idegen tulajdonú hálózatot is működtet. Budapesten azonban a csatornaszolgáltatást a Fővárosi Csatornázási Művek Zrt. végzi, a Vízművek a BKSZT tulajdonosaként és üzemeltetőjeként vesz részt a szennyvízkezelésben. A beruházási ráta mind a víz-, mind az szennyvízhálózatoknál alacsony, mivel a szolgáltatóiműködés leginkább az üzemeltetésre, karbantartásra és fenntartásra koncentrál, a fejlesztéseket a tulajdonos döntése határozza meg.

e) Fővárosi Csatornázási Művek

A Fővárosi Csatornázási Művek (FCSM) jogelődje, a Budapest Székesfővárosi Csatornázási Művek 1946-ban alakult meg. A társaság az 1950-es Nagy-Budapest létrejötte után is folyamatosan bővítette a hálózatot, kezdetben főként háztartási, majd a fokozódó iparosodás miatt ipari eredetű szennyvizeket kezelt, így kiemelt szerepe lett a Duna vízminőségének védelmében. Az első biológiai tisztítást végző telep a Dél-Pesti Szennyvíztisztító volt, amely 1955–1966 között épült, az Észak-Pesti Szennyvíztisztító pedig 1985-től működött először részlegesen, majd 1998-ban felújították és jelentősen bővítették. A 2000-es évekre a fővárosi szennyvíz-csatornázottság gyakorlatilag teljes körű lett. Az FCSM üzemelteti a több mint 6000 km-es csatornarendszert, amely a napi 500–600 ezer m³ szenny- és csapadékvíz biztonságos elvezetését biztosítja.

A társaság fő feladata Budapest területén a közművesszennyvízelvezetés biztosítása, beleértve a szennyvíz gyűjtését, elvezetését és tisztítását, valamint a csapadékvíz elvezetését az egyesített rendszerű hálózatokban. Emellett karbantartja a műtárgyakat, üzemelteti a szivattyútelepeket és tisztítótelepeket, fejleszti és korszerűsíti a csatornahálózatot, valamint koordinálja az árvízvédelmi feladatokat. A társaság kiemelt célja a főváros higiéniai és környezetvédelmi szempontjainak biztosítása. A csatornahasználati díj meghatározása a Fővárosi Vízművek vízfogyasztási adataira alapozott, és a csatornázottsági arányokat figyelembe véve történik.

Jogsabályi kereteit többek között a vízgazdálkodásról, víziközmű-szolgáltatásról, fogyasztóvédelemről és környezetterhelési díjról szóló törvények határozzák meg. 2024-ben a társaság mérlegfőösszege 136 136 millió forint volt, adózott eredménye 1270 millió forint, átlagos statisztikai létszáma 994 fő. A FCSM Budapest, Nagytarcsa és Budaörs településeken összesen 1 735 000 fő szennyvízszolgáltatását biztosítja, az elvezetett szenny- és csapadékvíz mennyisége 153–163 millió m³, az üzemben tartott csatornahálózat hossza 6705 km, míg a működő telepek között 9 szivattyútelep, 245 átemelő telep és 1079 házi szennyvízbeemelő található.



5.4 Budapest energiaellátása

Mivel egy város működésének szinte minden területe – a közszolgáltatások fenntartása, a lakosság életminőségének biztosítása, valamint a gazdasági tevékenységek feltételeinek megteremtése – jelentős energiaigénnyel jár, indokolt áttekinteni a főváros energiaellátásának jelenlegi helyzetét is. A felelős városüzemeltetés ugyanis nem csupán az infrastruktúra működtetését jelenti, hanem azt is, hogy az energiaellátás hosszú távon biztonságos, fenntartható és hatékony legyen. A városi energiarendszerek tervezése során ezért egyaránt figyelembe kell venni a gazdasági és lakossági igényeket, az ellátásbiztonság követelményeit, valamint a környezetvédelmi szempontokat.

Budapesten az energetikai közszolgáltatások egy részét az előzőekben bemutatott, önkormányzati tulajdonú vállalatok látják el. Korábban a gázszolgáltatás is fővárosi kézben volt a FŐGÁZ Zrt. révén, azonban ez a társaság ma már az MVM csoport részeként működik. Az előző alfejezetekben ismertetett adatokból az is jól látható, hogy a jelenlegi energiarendszer fenntarthatósága sem gazdasági, sem környezeti szempontból nem tekinthető teljes mértékben biztosítottnak. Több területen, például az épületenergetikai korszerűsítésekben, a távhőrendszer zöldítésében és a hulladékhasznosítás fejlesztésében további előrelépésre van szükség ahhoz, hogy a hosszú távú klíma- és energiapolitikai célok teljes mértékben megvalósuljanak.

A fenntarthatóságra irányuló törekvések

Alapvető kiindulópont, hogy minden energiapolitikai döntés környezeti hatással jár. Éppen ezért a modern energetikai szemlélet egyszerre törekszik az energiaigények kielégítésére és a környezeti terhelés csökkentésére. Ennek egyik legfontosabb eszköze az energiahatékonyság növelése. Budapest ennek jegyében hozta létre a közpénzből finanszírozott SECAP (Fenntartható Energia- és Klíma Akcióterv) programot, amely a főváros hosszú távú energia- és klímapolitikai céljait határozza meg. A terv 2024-es monitoring jelentése pillanatképet ad arról, hogy a város milyen eredményeket ért el eddig, és hol tart a kitűzött célok megvalósításában. A program előzményei a 2000-es évek elejéig nyúlnak vissza, vagyis a fenntartható energetikai szemlélet már több mint két évtizede jelen van a városi tervezésben.

Az eddigi eredmények vegyes képet mutatnak. Az épületállomány energetikai korszerűsítése viszonylag lassan halad, miközben a napelemes rendszerek kapacitása dinamikusan növekszik. Ezzel szemben a távhőrendszer környezetbaráttá tétele 2022 és 2023 között nem mutatott jelentős előrelépést, így a fosszilis energiahordozóktól – elsősorban a földgáztól és a kőolajtól – való függés továbbra is meghatározó. Pozitív fejlemény ugyanakkor a hulladék energetikai hasznosításának bővülése, bár ezen a területen még jelentős a lemaradás, Magyarországon a hulladékoknak körülbelül a fele kerül hasznosításra, míg a fennmaradó rész továbbra is lerakókba kerül. Nyugat-Európában ezzel szemben már sok helyen minimális a lerakókba kerülő hulladék aránya.

Különösen látványos fejlődés figyelhető meg a napelemes rendszerek terjedésében. Az ELMŰ és a Magyar Energetikai és Közmű-szabályozási Hivatal adatai szerint 2023-ban a budapesti napelemes kapacitások mintegy 90 százaléka háztartási méretű kiserőműként működött. A beépített teljesítmény 2019 és 2023 között gyors ütemben nőtt: míg 2019-ben még nem érte el a 100 megawattot, 2023-ra az ELMŰ teljes szolgáltatási területén már 572 megawatt állt rendelkezésre. Budapesten belül a kapacitás a 2019-es mintegy 40 megawattról 2024 végére körülbelül 277 megawattra emelkedett. Ugyanakkor 2024-ben a növekedés üteme már mérséklődni kezdett, ami országos és fővárosi szinten egyaránt megfigyelhető.



6. VERSENYKÉPESSÉG

Egy nagyváros versenyképességét ma már nem csupán gazdasági mutatók vagy beruházások határozzák meg, hanem az is, hogy mennyire hatékonyan képes működtetni saját intézményi és technológiai rendszereit. A városirányítás szervezeti struktúrája, a döntéshozatal gyorsasága, valamint a digitális és adatvezérelt megoldások integrációja egyaránt meghatározza, hogy egy város mennyire képes reagálni a gazdasági, társadalmi és környezeti kihívásokra. Budapest esetében ezért különösen fontos együtt vizsgálni a közigazgatási működés és a technológiai fejlesztések kérdését, hiszen a város működési hatékonysága és innovációs képessége nagymértékben ezen tényezők kölcsönhatásán múlik.

A következő két fejezet ennek a működési keretnek két egymással szorosan összefüggő dimenzióját mutatja be. Az első a főváros kétszintű közigazgatási rendszerét és annak működési következményeit vizsgálja. A fővárosi és kerületi önkormányzatok párhuzamos működése egyszerre biztosítja a helyi autonómiát és a demokratikus képviselést, ugyanakkor koordinációs nehézségeket, hatásköri átfedéseket és eltérő szabályozási gyakorlatokat is eredményezhet. Ezek a működési sajátosságok különösen azokban az ügyekben válnak meghatározóvá, amelyek természetüknél fogva városszintű megközelítést igényelnek, például a közlekedés, a közterület-használat vagy a városfejlesztés területén.

A második fejezet ehhez kapcsolódva Budapest technológiai és okosvárosi fejlődését vizsgálja. A digitális infrastruktúra és az adatalapú városirányítás lehetőséget teremthetne arra, hogy a város működése hatékonyabbá, átláthatóbbá és gyorsabban reagálóvá váljon. Ugyanakkor a technológiai fejlesztések jelenleg gyakran elszigetelt projektek formájában jelennek meg, és nem épülnek össze egységes városi rendszerré. Ebben a folyamatban jelentős szerepet játszik a közigazgatási struktúra széttagoltsága is, amely megnehezíti az adatok és digitális megoldások integrált, városszintű alkalmazását.

A két terület szorosan összefügg. A város irányítási struktúrája közvetlenül befolyásolja a technológiai fejlesztések hatékonyságát és integrációját. Ha a döntéshozatal, a felelősségi körök és az adatkezelés rendszere töredezett, akkor a digitális innovációk sem tudnak teljes mértékben rendszerszintűvé válni. Ez a kapcsolat Budapest versenyképességi helyzetét is érinti. A nemzetközi nagyvárosok közötti versenyben egyre nagyobb jelentősége van a hatékony városirányításnak, az integrált digitális infrastruktúrának és az adatalapú döntéshozatalnak. Amennyiben ezek a rendszerek nem működnek összehangoltan, az nemcsak a város működési hatékonyságát, hanem hosszabb távon gazdasági vonzerejét és innovációs potenciálját is korlátozhatja. Budapest közigazgatási és technológiai működése nem elszigetelt jelenségek, hanem a város versenyképességét meghatározó, egymással összefüggő tényezők.

6.1 Kétszintű városvezetés

Problématérkép

- **Koordinációs törések a hálózatos ügyekben**
A városszintű rendszerek egységes irányításának hiánya eltérő kerületi gyakorlatokat és végrehajtási nehézségeket eredményez.
- **Hatáskör- és felelősségi átfedések**
A megosztott döntési struktúra lassítja a folyamatokat és növeli a konfliktusok számát.
- **„Ki fizet / ki dönt” helyzetek**
A finanszírozási és döntési felelősség eltérése torzíthatja az ösztönzőket és bizonytalanságot okoz.
- **Eltérő kerületi kapacitások**
A szolgáltatási és fejlesztési képességek különbségei területi egyenlőtlenségeket hozhatnak létre.
- **Széttagolt szabályozási környezet**
A helyi rendeletek eltérései kiszámíthatatlanságot és működési töredezettséget eredményeznek.

Budapest közigazgatási rendszere sajátos, kétszintű modellre épül, amelyben egyszerre működik fővárosi és kerületi önkormányzati szint, párhuzamos demokratikus legitimációval. A rendszer célja eredetileg az volt, hogy a város egészét érintő stratégiai ügyek és a helyi, lakossághoz közeli döntések külön szinten, de összehangoltan működjenek. A gyakorlatban azonban ez a struktúra tartós koordinációs kihívásokat hozott létre, különösen azokban az ügyekben, amelyek egyszerre igényelnek városszintű egységességet és helyi alkalmazkodást.

Formálisan a fővárosi közgyűlés hatáskörébe tartoznak a város egészét érintő rendszerek – így például a közösségi közlekedés szervezése, a főútvonal-hálózat, a nagy közterek és stratégiai városfejlesztési programok, míg a kerületek felelősek a helyi utcákért, kisebb közterekért, parkolási rendért és számos közszolgáltatás működtetéséért. A mindennapi városi működés azonban nem igazodik ezekhez az adminisztratív határvonalakhoz: egy utca forgalomszervezése lehet fővárosi döntés, miközben a járda, a parkolás vagy a teraszengedélyezés kerületi kompetencia marad. Ez gyakran elhúzóódó egyeztetéseket, párhuzamos tervezést és vitákat eredményez, a lakosság számára pedig nehezen átlátható helyzeteket teremt, amikor nem egyértelmű, ki jogosult és köteles egy adott problémát megoldani.

A kétszintű működés legnagyobb erőssége a helyi autonómia és a közvetlen képviselő, ugyanakkor a döntési hatáskörök átfedése, a finanszírozási felelősség megosztottsága és a szabályozási széttagoltság gyakran lassítja a végrehajtást.

A hálózatos rendszerek (közlekedés, városfejlesztés, közterület-szabályozás) különösen érzékenyek erre a kettősségre, mivel ezek természetyszerűen egységes irányítást igényelnének. A rendszer tehát egyszerre biztosít közelséget és generál működési sűrűldásokat.

Történeti áttekintés

Budapest közigazgatási logikája a XIX. századi városegyesítésig vezethető vissza, amikor Buda, Pest és Óbuda összeolvadásával létrejött a modern főváros. A korai kerületi rendszer alapvetően területi igazgatási logikát követett, amely a gyors urbanizáció kezelését szolgálta. A város növekedésével párhuzamosan a kerületi tagolás a helyi ügyintézés eszköze lett, miközben a stratégiai irányítás központi kézben maradt.

Az 1950-es Nagy-Budapest kialakítása radikálisan kibővítette a város közigazgatási területét. A tanácsrendszer időszakában a kerületek jogilag alárendelt szerepet tölthettek be, a városirányítás centralizált volt, a döntések hierarchikus struktúrában születtek. Ez a modell hatékony végrehajtást biztosított, de korlátozta a helyi autonómiát, és a városszervezés központi logikára épült.

A rendszerváltás után a demokratikus önkormányzati rendszer kialakítása új alapokra helyezte Budapest működését. Az 1990–91-es törvények létrehozták a mai kétszintű modellt: a fővárosi és kerületi önkormányzatok egyenrangú jogalanyként működnek, eltérő feladatkörökkel. A cél a helyi önrendelkezés megerősítése volt, miközben a fővárosi szint a város egészét érintő ügyek koordinációját látta el.

Az 1990-es években a kerületek jelentős autonómiával működtek, ami lehetővé tette a helyi igényekhez igazodó szabályozást. Ugyanakkor a városszintű ügyek kezelésében megjelentek az első koordinációs törések: eltérő kerületi rendeletek, párhuzamos intézményi struktúrák és finanszírozási felelősségi kérdések alakultak ki. Ezek a működési sűrűldások a város növekedésével egyre láthatóbbá váltak.

Az ezredforduló után szakmai viták sora foglalkozott a rendszer hatékonyságával. A „ki fizet / ki dönt” típusú helyzetek, a hálózatos szolgáltatások koordinációs nehézségei és az eltérő kerületi kapacitások egyre inkább strukturális problémaként jelentek meg. A reformviták ugyan felvetettek különböző modelleket, de a kétszintű rendszer alaplogikája változatlan maradt.

Napjainkra a rendszer legfőbb dilemmája az, hogy miként lehet egyensúlyt teremteni a városszintű kormányozhatóság és a helyi autonómia között. A város működési tere sok esetben túlmutat a közigazgatási határokon, miközben a döntési struktúra továbbra is széttagolt. Ez a történeti fejlődés eredménye: egy demokratikus legitimációra épülő, de koordinációs kihívásokkal terhelt rendszer. A működési kihívások kezelése nem pusztán szervezeti kérdés, hanem a feladat-hatáskör-forrás viszony következetes tisztázását igényli. A városszintű ügyek és a helyi döntések közötti egyensúly újragondolása nélkül asztrukturális feszültségek fennmaradnak. A kétszintű modell tehát egyszerre jelent demokratikus értéket és működési kihívást – ennek felismerése a további szakmai párbeszéd alapja.

6.2 Technológia és várospolitikai

Problématérkép

- **Széttagolt adatkezelés**
A városban keletkező adatok intézményi silókban maradnak, ami akadályozza az adatalapú döntéshozatalt.
- **Pilot jellegű fejlesztések dominanciája**
Az okos eszközök többsége elszigetelt projektként működik, rendszerszintű integráció nélkül.
- **Intézményi koordináció hiánya**
A fővárosi és kerületi hatáskörök megosztottsága gátolja az egységes digitális működést.
- **Nyílt adatplatform hiánya**
A városi működéshez kapcsolódó adatok korlátozottan hozzáférhetők, ami fékezi az innovációt.
- **Technológia és üzemeltetés szétválása**
A fejlesztések gyakran nem illeszkednek a város napi működési struktúrájához.

Budapest mint okosváros nem egy jövőbeni vízió, hanem egy részben már létező, ugyanakkor széttagolt működési valóság. A főváros több területen — különösen a közösségi közlekedés digitalizációjában — kézzelfogható eredményeket ért el, ugyanakkor ezek a fejlesztések nem állnak össze egységes városi rendszerré. A jelenlegi helyzet inkább *pilot* projektek és intézményi szigetek összessége, mintsem integrált városirányítási modell.

A digitális infrastruktúra fejlődése mögött nincs egységes adat- és irányítási keret. A városban keletkező adatok jelentős része elkülönült szervezeti rendszerekben marad, miközben a döntéshozatal és az üzemeltetés továbbra is hagyományos, fragmentált struktúrákra épül. Ez a kettősség – modern technológia és széttagolt működés – meghatározza Budapest jelenlegi okosváros-pozícióját.

A helyzetet tovább árnyalja, hogy a kétszintű közigazgatási modell és a szolgáltatások intézményi megosztottsága akadályozza az adatalapú, városszintű integrációt. Az okos eszközök és digitális szolgáltatások tehát léteznek, de nem képeznek egységes városi ökoszisztémát.

Történeti áttekintés

Budapest digitális városfejlesztési útja a 2010-es évek elején gyorsult fel, amikor a közlekedési informatika és az elektronikus ügyintézés elsőként megjelent rendszerszintű fejlesztési területként. A FUTÁR rendszer bevezetése mérföldkő volt, megmutatta, hogy a digitális infrastruktúra kézzelfogható életminőség-javulást hozhat. Ez a siker azonban nem indított el városszintű integrációt sem rövid, sem hosszú távon.

A következő években a fejlesztések jellemzően projekt alapon, intézményenként valósultak meg. Kerületi kezdeményezések, közlekedési fejlesztések és közterületi *pilot* projektek jelentek meg, de ezek között nem alakult ki egységes adat- és működési struktúra. A technológiai fejlődés gyorsabb volt, mint az intézményi alkalmazkodás.

Az országos szintű digitális stratégiák – például a Digitális Jólét Program – ugyan módszertani irányt mutattak, de a városi implementáció széttagolt maradt. Ennek oka lehet, hogy Budapest rendelkezett koncepciókkal, azonban ezek gyakran nem kapcsolódtak közvetlenül a napi városüzemeltetéshez. A kétszintű önkormányzati rendszer tovább bonyolította az integrációt. A közlekedés, parkolás, közvilágítás és adatkezelés eltérő intézményi hatáskörökbe tartozik, ami megnehezíti az egységes digitális infrastruktúra kialakítását. Az adatmegosztás nem rendszerszintű, hanem esetleges.

Napjainkra hibrid helyzet alakult ki: fejlett digitális megoldások működnek egymás mellett, de a stratégiai koordináció, az adatgazdálkodás és a rendszerszintű integráció hiányos, ami versenyképességi korlátot jelent nemzetközi szinten. A város digitális fejlődése ugyan nem állt meg, de nem is vált rendszerszintűvé, ami nem technológiai, hanem szervezeti és irányítási hiányosság.



STRATÉGIAI JAVASLATOK

A következő fejezetek a mennyiségi növekedésről a minőségi egyensúly felé történő elmozdulásra, paradigmaváltásra adnak egységes keretet. Az ágazati széttagoltságtól az integrált tervezés felé kell elmozdulnunk, vagyis Budapest működésének meghatározó feszültségeit nem különálló problémaként, hanem egymást erősítő, rendszerszintű egyensúlytalanságként értelmezzük. A következő fejezetek erre a váltásra adnak egységes keretet: Budapest működésének meghatározó feszültségeit nem különálló ágazati problémaként, hanem egymást erősítő, rendszerszintű egyensúlytalanságként értelmezzük. A kiindulópont az, hogy a főváros mindennapi élıhetőségét, leginkább a szerkezeti tényezők alakítják: a belvárosi funkciók változása, az agglomerációs ingázási kényszer, az infrastrukturális különbségek, valamint az ezekből fakadó közlekedési és városhasználati konfliktusok. Ennek megfelelően a javaslatok sem egy-egy terület „tűzoltására” épülnek, hanem egy közös logika mentén: a város és a várostérség működését összehangoltan, a közszolgáltatások, a finanszírozás és a területhasználat integrált újraszervezésével szükséges fejleszteni. A turizmusirányítás tekintetében azt a stratégiai fordulatot képviselik a javaslatok, hogy Budapestnek túl kell lépnie a mennyiségi növekedésre épülő modellen, és a városi élıhetőséget, a helyi értékmegtartást, valamint a társadalmi egyensúlyt kell a középpontba állítania. A cél nem a turizmus visszaszorítása, hanem tudatos újrastrukturizáció: olyan szabályozási és irányítási modell kialakítása, amely egyszerre biztosít gazdasági hasznót, területi kiegyensúlyozottságot és lakhatási stabilitást. A várostérségi működés újragondolása a javaslatok másik szervező tengelye. Budapest és agglomerációja funkcionálisan egyetlen rendszer, miközben a döntéshozatal, a tervezés és a finanszírozás továbbra is széttagolt. Ez a „térségi valóság” és a közigazgatási logika közötti eltérés újratermeli a problémákat, mint a közlekedési torlódásokat, az infrastruktúra-finanszírozási feszültségeket és a centrum-periféria egyenlıtlenségeit.

A közlekedésre fókuszáló javaslatok a fenti szerkezeti logikát ültetik át a mobilitás világába. A Bp Műhely együttműködő közlekedési rendszert javasol, amelyben az egyéni közlekedés (gyaloglás, kerékpározás, mikromobilitás) fejlesztése, a közösségi közlekedés kapacitás- és minőségbeli javítása, valamint a közúti hálózat ésszerű, elmaradt beruházásokat pótló fejlesztése nem egymás ellenében, hanem egymást kiegészítve valósul meg.

A javaslatok záró pillére Budapest „aranytartálékainak” – a Duna, a zöldfelületi rendszer és a rozsdazónák – stratégiai erőforrásként való kezelésére fókuszál. A Duna-partok megújítása, a patakok rehabilitációja, a zöldfelületi rendszer minőségi és mennyiségi fejlesztése, valamint a barnamezős területek koordinált, együttműködésen alapuló hasznosítása egyszerre szolgálhatja az életminőség javítását, a városklíma mérséklését és a városszerkezeti egyensúly helyreállítását.

Jelen fejezet ezekre a kihívásokra ad komplex, átfogó iránymutatást és nemzetközi kitekintést, amely alátámasztja, hogy a bemutatott javaslatok nem egyszeri „jó ötletek”, hanem hosszú ideje működő, bevált nemzetközi gyakorlatokra és tapasztalatokra épülő megoldások. A javaslatcsomag nem elméleti vagy filozófiai megközelítés, hanem a városfejlesztési szakemberek, döntéshozók és a BP Műhely számára gyakorlati, rendszerszintű iránymutatást kínál.

1. PARTNERSÉGBEN – IDEÁLIS VÁROSHASZNÁLAT

Az alábbi fejezetek a korábban bemutatott rendszerszintű diagnózisra építve már konkrét, egymásra épülő beavatkozási lehetőségeket mutatnak be. A cél nem rész megoldások felmutatása, hanem egy olyan koherens javaslatcsomag, amely a turizmusirányítástól indul, de figyelembe veszi a várostérségi integráción át a finanszírozási és közlekedési logikát is, így szervezve újra Budapest működését. A hangsúly a területi differenciáláson, a policentrikus fejlesztési szemléleten és az intézményesített együttműködésen van. A bemutatott eszközök – a zónaalapú szabályozástól a tarifaintegráción és bevételmegosztáson át az alközpont-fejlesztésig – egymást erősítve képesek mérsékelni a belvárosi túlterheltséget és javítani a külvárosi élıhetőséget. A következı javaslatok így nem önálló programpontokként, hanem egy integrált, partnerségre épülı várospolitikai iránymutatás elemeiként értelmezendık.

1.1 Turisták és fıvárosiak

Javaslatok

A fıvárosiak és a Budapestre látogató turisták harmonikus, de legalábbis élıhető városhasználatának alapfeltétele, hogy a fıváros turizmusirányítása lépjen túl a mennyiségi növekedésre épülı modellen, helyette a városi élıhetőséget, a helyi értékmegtartást és a társadalmi egyensúlyt helyezze a középpontba.

Policentrikus, kiegyensúlyozott látogatógazdaságot javasunk kialakítani, amely nem koncentrálódik néhány belsı városrészre, hanem térben és időben is megosztja a terhelést. Vagyis a rövid távú szálláskiadás nem egységesen, hanem zónaalapú, differenciált szabályozás mentén működik, figyelembe véve az adott városrész lakófunkcióját és terhelhetőségét. A lakhatás védelme érdekében meghatározott kapacitáskorlátok, lakóarányküszöbök és adópolitikai eszközök biztosítják, hogy a turizmus ne szorítsa ki a helyi közösségeket. Ezen szabályozás célja az egyensúly, nem pedig az önmagáért való tiltás.

A városkép szintjén ez egy élıhetőbb, kevésbé túlterhelt belvárost jelent, ahol a mindennapi élet funkciói nem szorulnak háttérbe a turisztikai hasznosítással szemben. Javaslatunk alapján ezzel párhuzamosan a turisztikai kínálat tudatosan kiterjesztésre kerül a belsı kerületeken túlra: barnamezıs területek, egyetemi zónák, kulturális és kreatív csomópontok integrálása révén új városi pólusok jönnek létre. A szezonális csökkentése kiszámíthatóbb gazdasági teljesítményt eredményez, miközben mérsékli a nyári csúcs terhelésébıl fakadó konfliktusokat.

Területi szabályozás és zónalapú korlátok

A lakhatási funkcióvédelme érdekében indokolt a rövid távú szálláskiadás differenciált, zónalapú korlátozása. A VI. kerület precedensértékű döntése, amely 2026-tól „nulla napos” korlátozást vezet be, az egyik lehetséges eszköz a teljes tiltás irányában, mint szélsőérték/vészfék egy nagyon túlterhelt zónában⁴⁴. Javasolt ugyanakkor a VII. kerület által preferált adminisztratív szigorítás és az országos adópolitikai eszközök — a rövid távú szálláskiadás tételes átalányadója mértékének felülvizsgálata — összehangolása, hogy megelőzhető legyen a tevékenység informális szektorba való áttelése⁴⁵. A zónalapú megközelítés lényege, hogy nem általános tiltást vezet be, hanem kerületi szinten differenciált kapacitáskorlátokat és kötelező lakóarányvédelmi küszöböket alkalmaz.

Az éjszakai gazdaság és a turisztikai kínálat szétterítése

A belvárosi terhelés mérsékléséhez a turisztikai aktivitások térbeli és időbeli diverzifikálása szükséges. A szétterítés nem bulinegyedek klónozása, hanem minőségi kínálat fejlesztése, amely magába foglalja a kulturális, konferencia- és kreatív lehetőségek bővítését is – helyi teherbírási küszöbökkel. Ezen felül az új, belső kerületeken kívüli kreatív csomópontok és barnamezős területek – mint a lágymányosi egyetemi zóna vagy periférikus kulturális terek – bevonását a turisztikai kínálatba⁴⁶. A szezonális csökkentésére holt szezon programstratégiákat kell alkalmazni (konferenciaturizmus, tematikus kulturális hetek), amelyek a nyári csúcsidezatról az átmeneti, elő- vagy utó- (ideális esetben a holt-) szezonokra terelik a keresletet – ezáltal csökkentve a belső városrészekre nehezedő nyomást, és növelve a turizmus éves szintű gazdasági megtérülését⁴⁷.

Lakóközösségek bevonása és intézményes legitimáció

A turizmusirányításban érvényesíteni kell a részvételiség elvét. A társasházi közösségek jogi felhatalmazását meg kell erősíteni az épületen belüli rövid távú szálláskiadás (STR) -tevékenység belső szabályozására, mivel a helyi legitimáció a fenntarthatóság alapfeltétele. A részvételi modellek nem csupán demokratikus szempontból indokoltak: tapasztalati tőkéjük révén a helyi közösségek olyan területspecifikus problémákra hívhatják fel a figyelmet, amelyek a felülről szervezett szabályozásból kimaradnak.

⁴⁴ Rövid távú szálláskiadás és lakhatási feszültségek összefüggései, Háttérdokumentum, BP Műhely, 2025, VI. kerület 2026-tól érvényes "nulla napos" STR-korlátozása.

⁴⁵ Rövid távú szálláskiadás és lakhatási feszültségek összefüggései, Háttérdokumentum, BP Műhely, 2025, STR tételes átalányadó 2025-től: 150 000 Ft/szoba/év. Informális szektor kockázata.

⁴⁶ Kulturális és kreatív iparágak szerepe a turisztikai kínálat diverzifikálásában, Háttérdokumentum, BP Műhely, 2025, -. Barnamezős területek és periférikus kulturális terek bevonása.

⁴⁷ Szezonális ingadozások kezelése a városi turizmusban, Háttérdokumentum, BP Műhely, 2025, Holtszezon programstratégiák: konferenciaturizmus, tematikus kulturális hetek.

Nemzetközi kitekintés

A budapesti kihívás nem egyedi: számos európai főváros szembesült hasonló feszültségekkel, és változatos szakpolitikai válaszokat dolgoztak ki. Amszterdam a legkövetkezetesebb eszköztárat alkalmazza: az Airbnb-szálláshelyek évi 30 napra korlátozódnak, a belvárosi negyedekben teljes Airbnb-tilalom van érvényben, és a városvezetés „Night Mayort”⁴⁸ nevezett ki a szórakozóhelyi szektor koordinálására. A 2023-as „Stay Away” kampány kifejezetten a buliturizmust igyekezett visszaszorítani.

Bécs a zajzónák kerületenkénti differenciálásával és a belvárosi lakóarány-védelemmel ért el eredményeket. A *city tax* (hivatalos neve *Ortstaxe*, azaz helyi tartózkodási adó⁴⁹) bevételeit részben a lakókompenzációs programokra fordítják.

Barcelona 2015 óta befagyasztotta a turistaszállásokra vonatkozó engedélyek kiadását az érintett negyedekben, és negyedszintű részvételi modelleket vezet be a szabályozás legitimálására. A modell arra épül, hogy a döntési jogot részben a helyi lakóközösségekre ruházza át.

E példák közös tanulsága, hogy az eredményes beavatkozás mindig területileg differenciált, intézményesen legitimált és több eszközt kombináló megközelítésen alapul. Az általános tiltások helyett a zónaalapú, rugalmas kapacitásszabályozás bizonyult hatékonyabbnak – ez Budapest esetében is a követendő irányt jelöli ki.

1.2 Külvárosi fókusz

Javaslatok

Budapest térbeli működésének alapvető sajátossága egy strukturális egyensúlytalanság: a funkciók túlzott belvárosi koncentrációja, az infrastrukturális különbségek, az ingázási kényszer és az életminőségi egyenlőtlenségek egymást erősítve termelik újra a mobilitási és társadalmi feszültségeket. Javasataink erre a rendszerszintű kihívásra adnak választ – nem izolált beavatkozásként, hanem egyetlen integrált logika mentén: Budapest és tágabb várostérsége működését rendszerszinten kell újragondolni. Azonban a várostérségi integráció és a külvárosi élhetőség javítása nem kezelhető egyetlen beavatkozással. Javasataink egymást erősítő, rendszerszintű változást célzó csomag elemei.

Policentrikus fejlesztési stratégia

A javaslatcsomag központi iránya egy policentrikus, együttműködésen alapuló városszerkezet kialakítása, amelyben a lakó-, munka- és szolgáltatási funkciók kiegyensúlyozottabban oszlanak el a térben. Ez egyszerre jelenti a belvárosi túlterheltség mérséklését, a külvárosi alközpontok megerősítését, valamint a közlekedési és finanszírozási integráció mélyítését. A gazdasági és szolgáltatási funkciók, irodák, közintézmények, piaci szolgáltatások, tudatos szétterítése csökkentheti a napi mobilitási kényszert és élénkítheti a helyi gazdaságot.

⁴⁸ [https://en.wikipedia.org/wiki/Night_mayor_\(municipal_title\)](https://en.wikipedia.org/wiki/Night_mayor_(municipal_title))

⁴⁹ <https://www.wko.at/wien/tourismus-freizeitwirtschaft/hotellerie/aktuelle-ortstaxe-wien>

A fejlesztési prioritások meghatározásánál figyelembe kell venni a meglévő közlekedési elérhetőséget és a helyi munkaerőpiaci adottságokat⁵⁰. Így a közigazgatási határok nem gátjai, hanem keretei a közös tervezésnek, és a fejlesztések a valós térségi mozgások mintáihoz és gazdasági kapcsolatokhoz igazodnak, erősítve a helyi közösségek kohézióját és csökkentve a rendszerszintű túlterheltséget. Ennek érdekében a külvárosi alközpontokat és elővárosi csomópontokat tudatosan kell fejleszteni. Irodai, közintézményi és piaci szolgáltatási funkciók telepítésével a helyi gazdaság élénkíthető, a napi ingázási kényszer csökkenthető, és erősebb, önálló városrészi identitás alakítható ki.

Közlekedési integráció

A közlekedési integráció a városi jövőkép kulcseleme, mivel a fővárosi és elővárosi közlekedési hálózatok mélyebb összehangolása nélkül a külvárosi fejlesztés csak részeredményeket hozhat. Ehhez szükséges a tarifarendszerek összehangolása az agglomerációs zónákra, valamint a vasúti megállóhelyekhez kapcsolódó P+R és B+R hálózat fejlesztése lehetővé teszi, hogy a beérkező forgalom már a peremterületeken fenntartható közlekedési módokra váltsón. Ez a belső városrészek tehermentesítését és a közlekedési rendszer hatékonyságának javítását szolgálja, miközben a külvárosok bekapcsoltsága is erősödik⁵¹.

Finanszírozási reform és bevételmegosztás

A finanszírozási reform a térségi igazságosság és hatékonyság alapfeltétele. A várostérségi szinten keletkező adóbevételek egy részét a terheléssel arányosan vissza kell forgatni a külső övezetek infrastrukturális fejlesztésébe⁵². Ez nem újraelosztási politika, hanem a valós igénybevétel és a finanszírozás összehangolása. A külső kerületek és az agglomeráció infrastruktúráját nagymértékben a bejáró munkavállalók és fogyasztók veszik igénybe, akiknek adóbefizetései jellemzően nem ezekre a területekre érkeznek be.

Regionális tervezési intézményrendszer

Az integrált fejlesztési logikának megfelelően közös döntéshozatali mechanizmusokat kell kialakítani a főváros és az agglomeráció települései között. Javasolt egy várostérségi integrációs testület felállítása, amely szektoriális (közlekedés, lakhatás, gazdaságfejlesztés) tervezést regionális szinten hangolja össze, csökkentve a szétagolt döntéshozatalból fakadó veszteségeket: a közigazgatási határok mentén szétagolt döntéshozatal. ugyanis mind

⁵⁰ T1. dok. Külvárosi alközpontok és a gazdasági funkciók decentralizációjának javaslata.

⁵¹ Fenntartható turizmus, mint városfejlesztési eszköz Budapesten, Háttérdokumentum, BP Műhely, 2025., Tarifaintegráció kiterjesztése, vasúti megállóhelyek melletti P+R és B+R fejlesztések.

⁵² Fenntartható turizmus, mint városfejlesztési eszköz Budapesten, Háttérdokumentum, BP Műhely, 2025., Iparűzési adó és turisztikai fiskális bevételek visszaforgatása a külső övezetek infrastruktúrájába

a beruházások, mind a közszolgáltatások hatékonyságát rontja⁵³. A jövőkép tehát egy együttműködésre épülő, policentrikus és finanszírozásában is integrált várostérség, ahol a külvárosi élhetőség javítása és a belvárosi terhelés csökkentése nem egymást kizáró célok, hanem egy közös stratégia két oldala.

Nemzetközi kitekintés

A policentrikus fejlesztés és a várostérségi integráció kérdése számos európai metropoliszban napirenden van. A budapesti kihívások – szuburbanizáció, finanszírozási aszimmetria, a közlekedési rendszer széttagoltsága – nem egyedi jelenségek, azonban a hazai intézményi és fiskális korlátok sajátos megoldásokat igényelnek.

A következőket kidolgozott és végrehajtott bécsi modell, a Wiener Linien és az NÖ Verkehr közös tarifazónája egységes jegyrendszert biztosít az egész várostérségben. A „Klimaticket” bevezetése 2021-ben tovább egyszerűsítette a módváltást, és szignifikánsan növelte az elővárosi vonalak használatát.

Helsinki az egyik legintegráltabb várostérségi közlekedési hatóságot (HSL-modell) működteti; a Helsingin seudun liikenne 14 önkormányzat közös intézménye, amely egységes tervezési, finanszírozási és üzemeltetési keretet biztosít. A modell kulcseleme a bevételmegosztási mechanizmus, amely az agglomerációs önkormányzatok arányos hozzájárulásán alapul.

Varsó a ZTM (Zarząd Transportu Miejskiego) keretében szervezi az agglomerációs közlekedést; az agglomerációs szerződéses modell lehetővé teszi, hogy a szomszédos önkormányzatok egyedi szerződéssel csatlakozzanak a fővárosi hálózathoz, finanszírozási kötelezettséget vállalva a közös rendszer fenntartásáért. Ez a rugalmas modell a különböző méretű és kapacitású önkormányzatok számára is alkalmazható.

E példák közös tanulsága, hogy a sikeres várostérségi integráció mindig intézményes elköteleződést, közös finanszírozási keretet és egységes tervezési logikát feltételez. A határon átnyúló döntéshozatal nem önkéntes koordináció kérdése, hanem strukturált, szerződéses alapokon nyugvó együttműködés – ezt kellene Budapest agglomerációjában is megteremteni.

1.3 Budapest mint térség

Javaslatok

Budapest és agglomerációja ma funkcionálisan egyetlen várostérségi rendszerként működik, miközben intézményi, finanszírozási és tervezési értelemben továbbra is széttagolt struktúrában szerveződik. Alakó- és munkahelyi funkcióktérbeliségének tömeges napi ingázást generál, amely túlterheli a közlekedési infrastruktúrát. Az elővárosi és fővárosi hálózatok hiányos integrációja tartósan fenntartja az

⁵³ Fenntartható turizmus, mint városfejlesztési eszköz Budapesten, Háttérdokumentum, BP Műhely, 2025, P+R kapacitáshiányok és az elővárosi hálózatok túlterheltsége.

autófüggőséget, miközben a finanszírozási mechanizmusok nem követik a tényleges használati terhelést. A belvárosban ezzel párhuzamosan sajátos kettősség figyelhető meg: egyszerre jelenik meg a funkcionális túlterhelés és a lakossági kiürülés. A gazdasági és turisztikai koncentráció jelentős nappali mobilitási nyomást generál, miközben az állandó lakosság aránya több belső kerületben csökken. Ez a folyamat túlhasználatot eredményez bizonyos idősávokban és funkciókban, más területeken pedig alulhasznosítottságot, miközben a periférikus övezetek növekedése tovább mélyíti a centrum–periféria feszültséget. A regionális tervezés hiánya ezt a szerkezeti egyensúlytalanságot intézményesen is konzerválja.

A probléma tehát nem egy-egy szektor működési zavara, hanem strukturális kettősség: a térségi léptékű valóság és a közigazgatási logika szétválása. Amíg a döntéshozatal, a finanszírozás és a fejlesztési irányok nem a valós mozgás mintákhöz és gazdasági kapcsolatokhoz igazodnak, addig a közlekedési torlódások, az infrastruktúra-finanszírozási feszültségek és a területi egyenlőtlenségek újratermelődnek.

A javasolt beavatkozások ezért nem elszigetelt intézkedések, hanem a várostérségi működés újraszervezését célozzák: intézményi integrációt, közlekedési rendszer-szinkronizációt, arányos bevétel megosztást és policentrikus fejlesztési logikát. A policentrikus megközelítés nem a belváros gyengítését jelenti, hanem a térségi egyensúly helyreállítását. A belső területek lakhatási és közösségi funkcióinak megerősítése mellett szükséges a külvárosi alközpontok és elővárosi csomópontok tudatos fejlesztése is. A gazdasági és szolgáltatási funkciók kiegyensúlyozottabb térbeli elosztása csökkentheti a napi mobilitási kényszert, mérsékelheti a belső területekre nehezedő nyomást, miközben élénkíti a helyi gazdaságot és stabilizálja a városi közösségeket. Csak ilyen, egymást erősítő reformlépések képesek oldani a jelenlegi szerkezeti ellentmondásokat és fenntartható pályára állítani Budapest és térsége fejlődését.

Integrált várostérségi tervezési intézményrendszer

Létre kell hozni egy közös döntéshozatali mechanizmust Budapest és az agglomerációs települések között, amelyet ki kell terjeszteni a közlekedési, lakhatási és gazdaságfejlesztési szektorális kérdésekre egyaránt. A cél egy olyan várostérségi integrációs testület, amely meghaladja a kerületi és települési széttagoltságot, és a valós térségi mozgások mintáihoz igazodó döntéseket képes hozni⁵⁴.

Közlekedési rendszerintegráció

A fővárosi és elővárosi közlekedési hálózatok teljes körű szinkronizálása elengedhetetlen. Szükséges a tarifaintegráció kiterjesztése az agglomerációs zónákra, valamint a vasúti megállóhelyek melletti P+R és B+R parkolók

⁵⁴ Budapest turizmusának térbeli koncentrációja és annak városi hatásai, Háttérdokumentum, BP Műhely, 2025, Fenntartható turizmus, mint városfejlesztési eszköz Budapesten, Háttérdokumentum, BP Műhely, 2025, A szuburbanizáció és a közlekedési terhelés egymást erősítő spirálja.

hálózatszerű fejlesztése. A cél, hogy a várostérség lakói számára a közösségi közlekedés versenyképes alternatívát nyújtson az egyéni autóhasználattal szemben – különösen a peremterületeken, ahol jelenleg a kötöttpályás kapcsolatok töredezettsége tartja fenn az autófüggőséget⁵⁵.

Finanszírozási egyensúly és bevételmegosztás

Ki kell alakítani a várostérségi terheléssel arányos bevételmegosztás mechanizmusait. A centrumban keletkező gazdasági és turisztikai bevételek – köztük a rövid távú szálláskiadáshoz kapcsolódó adóbevételek, amelyek 2020–2024 között az Airbnb-szálláshelyek 66 százalékos növekedésével párhuzamosan jelentősen emelkedtek – egy részét céltartan a várostérségi infrastruktúra fenntartására és a külső övezetek közszolgáltatásainak fejlesztésére kell fordítani^{56,57}. Ez nem redistribúciós politika, hanem a funkcionális igénybevétel és a finanszírozás összhangba hozatala.

A centrum-periféria logika oldása

A radiális hálózat helyett hálózati szemléletű fejlesztésekre van szükség. Meg kell erősíteni a külvárosi alközpontokat és barnamezős kreatív gócpontokat – mint Csepel vagy Kőbánya –, hogy a gazdasági aktivitás és a szolgáltatások decentralizálásával csökkenjen a belső magra nehezedő napi ingázási nyomás. A fejlesztési döntéseknek a meglévő közlekedési elérhetőséget és a helyi munkaerőpiaci adottságokat kell alapul venniük, nem a közigazgatási logikát⁵⁸.

Nemzetközi kitekintés

A várostérségi integráció és a centrum-periféria feszültség kezelése számos európai metropoliszban napirenden van. A budapesti kihívások – intézményi széttagoltság, radiális hálózati örökség, finanszírozási aszimmetria – nem egyedül jelenségek, és a sikeresen alkalmazott modellek konkrét tanulságokkal szolgálnak.

Stuttgart (Verband Region Stuttgart) az egyik legrégebbi és legkövetkezetesebb várostérségi intézményi modell Európában. Az 1994-ben létrehozott regionális szövetség közvetlenül választott közgyűléssel rendelkezik, és egységes keretben

⁵⁵ Fenntartható turizmus, mint városfejlesztési eszköz Budapesten, Háttérdokumentum, BP Műhely, 2025, P+R és B+R hálózatfejlesztés, tarifaintegráció kiterjesztése az agglomerációs zónákra.

⁵⁶ Fenntartható turizmus, mint városfejlesztési eszköz Budapesten, Háttérdokumentum, BP Műhely, 2025, Turisztikai és iparüzési adóbevételek terhelésarányos visszaforgatása a várostérségi infrastruktúrába.

⁵⁷ Lakhatási megfizethetőség romlása és társadalmi következményei, Háttérdokumentum, BP Műhely, 2025, Airbnb-szálláshelyek növekedése Budapesten 2020–2024: +66%, kb. 15 000 db.

⁵⁸ Budapest turizmusának térbeli koncentrációja és annak városi hatásai, Háttérdokumentum, BP Műhely, 2025, Külvárosi alközpontok és barnamezős fejlesztési gócpontok (Csepel, Kőbánya) megerősítése.

tervezi a közlekedési, gazdaságfejlesztési és területrendezési döntéseket. Kulcseleme, hogy a bevételmegosztás és a tervezési jogkör egyazon intézményi szinten koncentrálódik – ez szünteti meg a „tervezés vs. finanszírozás” széttagoltságát, amellyel Budapest is küzd.

Zürich (Zürcher Verkehrsverbund, ZVV) az integrált közlekedési tarifamodell klasszikus példája. A ZVV 1990 óta egyetlen jegyrendszert működtet 60 önkormányzat területén, vonaltól és üzemeltetőtől függetlenül. A modell sikerének alapja a bevételmegosztási algoritmus: a tagönkormányzatok forgalomhoz arányos hozzájárulást fizetnek, cserébe egységes hozzáférést biztosítanak saját lakóik számára. Budapest tarifaintegráció-fejlesztésének ez konkrét intézményi sablona lehet.

Koppenhága (Finger Plan) a radiális hálózati örökség tudatos stratégiai hasznosításának modellje. Az 1947 óta folyamatosan fejlesztett „ujjterv” a vasúti sugárvonalak mentén koncentrálja a fejlesztéseket, de – és ez a döntő különbség Budapesthez képest – az alközpontokat tudatosan fejleszti önálló gazdasági és szolgáltatási csomópontokká, nem csupán lakóövezetekké. A centrum-periféria logika így fokozatosan policentrikus hálózattá alakul át.

E három példa közös tanulsága, hogy a sikeres várostérségi integráció mindig intézményes elköteleződést, algoritmikus bevételmegosztást és hálózati szemléletű fejlesztési logikát feltételez. A határon átnyúló döntéshozatal nem önkéntes koordináció kérdése, hanem strukturált, szerződéses és demokratikusan legitimált együttműködés – ezt kell Budapest agglomerációjában is megteremteni.



2. (EGYÜTT)MŰKÖDŐ KÖZLEKEDÉS

Budapest közlekedési rendszerének jövője azon múlik, hogy az egyes közlekedési módok nem egymással versengve, hanem egymást erősítve fejlődnek-e tovább. A város térszerkezete, az agglomerációval fennálló kapcsolatai, a gazdasági működés igényei és a környezeti fenntarthatóság követelményei egyaránt azt indokolják, hogy a közlekedéspolitika integrált szemléletben gondolkodjon. Az alábbi javaslatok ennek megfelelően egy olyan (együtt)működő mobilitási modell körvonalait rajzolják meg, amelyben az egyéni, a közösségi és az autós közlekedés egymásra épülő, összehangolt rendszert alkotnak és nem mesterségesen egymás ellen kerülnek kihasználásra.

Az egyéni közlekedéshez kapcsolódó fejlesztési irányok a gyalogosbarát közterületek bővítését, a forgalomcsillapított övezetek hálózatos kiterjesztését, valamint a mikromobilitási és kerékpáros infrastruktúra következetes fejlesztését helyezik előtérbe. A cél a biztonságos, jól használható városi terek kialakítása, ahol a rövid távú közlekedés elsődlegesen fenntartható módokon valósulhat meg.

A közösségi közlekedési javaslatok a villamos- és autóbusz-hálózat célzott bővítésére, korszerűsítésére, valamint a metró- és HÉV-vonalak stratégiai fejlesztésére koncentrálnak. A kötöttpályás tengelyek megerősítése, az agglomerációs kapcsolatok javítása és a szolgáltatási színvonal emelése nélkülözhetetlen a városi közúti terhelés csökkentéséhez és az élhetőbb belső városrészek megteremtéséhez.

Az autós közlekedés területén a hangsúly a hálózati hiányok pótlásán, a Duna-hidak és harántirányú kapcsolatok fejlesztésén, valamint a parkolási rendszer korszerűsítésén van. A P+R-kapacitások bővítése, a strukturált parkolási megoldások erősítése és a szabályozási eszközök finomhangolása egyaránt azt a célt szolgálja, hogy az egyéni gépjárműhasználat ésszerű, fenntartható keretek között maradjon.

A javaslatcsomag alapvetése, hogy Budapest közlekedési kihívásai nem egyetlen beavatkozással kezelhetők. Összehangolt, hosszú távú és szakmailag megalapozott fejlesztésekre van szükség, amelyek képesek valódi együttműködést teremteni a közlekedési módok között, és kiegyensúlyozott mobilitási rendszert biztosítani a főváros számára.

2.1 Egyéni közlekedés

Javaslatok

Az egyéni közlekedés – a gyaloglás, a kerékpározás és a mikromobilitási eszközök használata – Budapest működésének egyik alappillére. A város élhetősége, gazdasági versenyképessége és környezeti fenntarthatósága szorosan összefügg azzal, hogy

a rövid és közepes távolságú utazások milyen arányban zajlanak motorizált vagy aktív módon. A következő évek fejlesztési irányai ezért nem csupán közlekedésszakmai kérdések, hanem várospolitikai jelentőségű döntések is.

A gyalogos közlekedés fejlesztése Budapest számára nem pusztán esztétikai vagy turisztikai kérdés, hanem alapvető városhasználati ügy. A belvárosi sétálóutcák és forgalomcsillapított zónák tapasztalatai azt mutatják, hogy a jól előkészített, komplexen kezelt beavatkozások hosszú távon gazdasági és társadalmi értelemben is megtérülnek. A jövő egyik legfontosabb feladata a gyalogosfelületek hálózatos szemléletű bővítése: nem elszigetelt utcák, hanem összefüggő, biztonságos gyalogos tengelyek kialakítása szükséges. A Duna-part további szakaszainak gyalogosbarát fejlesztése, az alulhasznosított közterek újrafelosztása, valamint a kerületi alközpontok gyalogos prioritású átalakítása mind olyan irány, amely erősíti a városi élet minőségét.

A mai közlekedés- és várostervezés a kizárólagos használatú sétálóutcák helyett az úgynevezett *shared space*, vagyis „közös köztér” elvét részesíti előnyben. Ennek lényege, hogy faltól falig egy szintbe helyezett burkolat épül (mint egy sétálóutcában), de a gépjárművek és adott esetben villamosok, buszok is behajthatnak. Ezekre a közterekre a – látszattal ellentétben – az alacsony balesetszám jellemző, épp azért, mert a bizonytalanság miatt mindegyik szereplő óvatosan, körültekintően közlekedik. Hazánkban az első *shared space* a belvárosi főutca (Budapest Szíve) program volt 2009-ben. A közlekedési hatóság óvatosságból keresztülhúzta a tervezők szándékát, és a gépjármű utat karókkal tűzdeltette végig a balesetektől tartva.

Asétálóutcákkompromisszumosalternatívájaaforgalomcsillapítottutca.Aközterületet itt is faltól falig felújítják, a járdákat szélesítik, de a gépkocsiforgalom is megmarad. Ez kompromisszumos megoldás, a VIII. kerületi Krúdy utcában a parkolóhelyek több mint felét megszüntették, viszont a járda mindkét oldalon szélesebb lett, és a parkolóállások közé fasort is telepítettek.

A megmaradó-megszűnő parkolóhelyek aránya a legkényesebb kérdés, ezt nyilvánvalóan hosszas egyeztetésnek kell megelőznie. A közelmúltban hasonló átépítés történt többek között az V. kerületi Arany János utcában, a VI. kerületi Csengery utcában is. Mondhatni, hogy ez a módszer a *shared space* egy formája, viszont itt a gyalogos és gépjárműforgalom jobban elkülönül.

Budapest gyalogos közlekedésének egyik legaktuálisabb és legtöbb vitát kiváltó kérdése a pesti alsó rakpart gyalogosbarát kialakítása. Az elmúlt években az id. Antall József rakpart északi részét az Országház felújításának köszönhetően kormányzati forrásokból már átépítették, a 2024-ben elkészült tervek szerint a fejlesztés következő fázisában a Parlament és a Lánchíd között kettős fasort alakítanak ki, és az autóforgalmat 30 km/h sebességre csillapítják. A Jane Haining rakparton a Lánchíd és a Szabadság híd között a végleges tervek szerint csak a kiszolgáló forgalom – például hajóállomások, városüzemeltetés, vendéglátóhelyek kiszolgálása – gépjárművei hajthatnak be. A Jane Haining rakpart tehát a Főváros szándékai szerint teljesen mentes lesz az átmenő autóforgalomtól, de erről végleges döntés a civil megállapodás által szabályozott módon születethet majd.

Véleményünk szerint egyet lehet azzal a célkitűzéssel érteni, hogy a Dunát mint folyót közelebb hozzuk a városhoz és ennek érdekében a pesti alsó rakpartot gyalogosbaráttá, forgalomcsillapított övezetté alakítsuk át. A rakpart jelen körülmények között történő lezárása azonban a fővárosi közúti forgalomban hatalmas dugókat és káoszt okozna, hiszen a pesti oldal észak–déli összeköttetésében óriási szerepet tölt be ez az útvonal. Annak érdekében, hogy a forgalmat kivezessük a pesti alsó rakpartról, fővárosi látványtervek mellett a közúti forgalom alagútban/kéregaluljáróban történő elvezetésének lehetőségét is fel kell mérni.

Nemzetközi kitekintés

Nemzetközi példák igazolják, hogy a gyalogosbarát várostervezés az elmúlt években új lendületet kapott. London mobilitási stratégiája, a Mayor's Transport Strategy egyik alappillére a gyalogosok és kerékpárosok prioritása. Az a cél, hogy 2041-re az összes utazás 80 százaléka gyalogosan, kerékpárral vagy tömegközlekedéssel történjen. Ennek elérése érdekében a város számos programot és intézkedést vezetett be, középpontba helyezve az „Egészséges Utcák” (Healthy Streets Approach) filozófiáját. Ez a megközelítés arra összpontosít, hogy az utcák ne csupán közlekedési útvonalak legyenek, hanem kellemes, biztonságos és barátságos helyek, ahol az emberek szívesen időznek, és interakcióba lépnek egymással. Ez magában foglalja a szélesebb járdák, több zöldfelület, utcabútorzat és kisebb forgalom megteremtését.

Londonban nincsen egyetlen összefüggő, óriási gyalogos zóna, ehelyett a város egy sokkal széttagoltabb, de kiterjedt hálózatot hoz létre, ahol a sétálóutca és terek folyamatosan bővülnek és kapcsolódnak egymáshoz. Ez a hálózat magában foglalja a folyóparti sétányokat, mint a Thames Path, a történelmi gyalogos sikátorok (*alleys*) hálózatát, és olyan ikonikus terek, mint a Trafalgar Square, a Parliament Square vagy a Piccadilly Circus körüli gyalogos övezetek kiterjesztését.

Barcelona gyalogosbarát stratégiájának sarokköve a „szuperblokk” (*superilla*) modell, amely gyökeresen átalakítja a város híres rácsos szerkezetét. Egy szuperblokk jellemzően kilenc hagyományos városi tömb (3x3-as rácsban elrendezve) egyesítéséből jön létre. Ezen a nagyobb, összefüggő területen belül az átmenő forgalmat és a nem lakossági parkolást a külső, kerületi utakra terelik. A szuperblokkon belüli utcákat gyalogosbarát terekké alakítják át, szigorú sebesség korlátozásokkal (gyakran csak sétáló sebességgel engedélyezett a behajtás), és a gyalogosok, valamint kerékpárosok prioritását hangsúlyozva. Barcelonában is jelen van „iskolautca” program, a „Biztonságos Iskolába Vezető Útvonalak” tágabb kezdeményezésnek a részeként. Ez magában foglalja a forgalomcsillapító intézkedéseket, kijelölt gyalogos átkelőhelyeket és új pihenő- és játszóhelyeket az iskolák közelében.

E modellek közös tanulsága, hogy a gyalogos közlekedés fejlesztése nem önmagában áll, hanem a közterületek újragondolásával, zöldfelületek növelésével és a helyi gazdaság támogatásával jár együtt. Budapest számára a következő időszakban az jelenthet előrelépést, ha a gyalogosbarát átalakítások nem ad hoc jelleggel, hanem átfogó városi koncepció mentén valósulnak meg, külön figyelmet fordítva az akadálymentesítésre, a taktilis vezetőszávok és Braille-feliratok egységes rendszerére⁵⁹.

A mikromobilitás az elmúlt évtized egyik legdinamikusabban fejlődő területe. A fogalom alá tartozó eszközök – elektromos rollerek, e-kerékpárok, közösségi kerékpárok, segwayek – új mobilitási réteget képeznek a gyaloglás és a közösségi közlekedés között. Budapest számára a legfontosabb kérdés ma már nem az, hogy jelen legyenek-e ezek az eszközök, hanem az, miként integrálhatók szabályozott, fenntartható módon a városi közlekedési rendszerbe. A MOL Bubi megújított rendszere az elmúlt években bizonyította, hogy a közbringarendszer megfelelő tarifapolitikával és korszerű flottával jelentős utazásszám-növekedést érhet el, amely alkalmassá teheti a fővárosi közlekedés egészen belüli mind erősebb kiegészítő szerepre. A jövő egyik kulcskérdése a rendszer további bővítése a külsőbb városrészek irányába, valamint az intermodális csomópontokhoz való szorosabb kapcsolása.

Nemzetközi kitekintésben a közbringarendszerek fejlődése továbbra is intenzív. Bécs új generációs rendszere integrált jegyrendszerrel működik, Koppenhága és Amszterdam pedig a kerékpáros infrastruktúrával összehangolt közbringahálózatot üzemeltet.

Párizsban a Vélib' rendszer folyamatos fejlesztése és elektromos kerékpárok arányának növelése zajlik. A közelmúltban több város – például Berlin és Madrid – szigorította az elektromos rollerek közterületi tárolására és sebességére vonatkozó szabályokat, kijelölt parkolózónákat és digitális kontrollmechanizmusokat vezetve be. Budapest számára a MOBI pontok hálózatának további fejlesztése jelenthet előrelépést: a kijelölt mikromobilitási parkolók csökkentik a közterületi konfliktusokat és átláthatóbb rendszert teremtenek. A szabályozási környezet pontosítása – különösen a sebességkorlátozás, a járdahasználat és a biztosítási kérdések terén – elengedhetetlen a közlekedésbiztonság erősítéséhez.

A kerékpáros közlekedés területén Budapest az elmúlt másfél évtizedben számottevő fejlődésen ment keresztül. Az infrastruktúra bővítése, új kerékpársávok és -utak létesítése, valamint a forgalomcsillapított övezetek kijelölése növelte a kerékpározás arányát.

Nemzetközi példák azt mutatják, hogy a kerékpáros közlekedés fejlesztése akkor eredményes, ha hálózati szemléletben történik. A koppenhágai fejlesztések az elővárosi térségeket kötik össze a városközponttal, míg London az elmúlt években tovább bővítette védett kerékpáros folyosóit. Brüsszel és Párizs Budapesthez hasonlóan a pandémia alatt kialakított ideiglenes sávok jelentős részét véglegesítette.

Minden közlekedésmérnök, vagy közlekedéssel foglalkozó szakember egyetért abban, hogy a kerékpáros közlekedés számarányát a közlekedési módok közötti jobb eloszlás, az élhető környezet kialakítása érdekében növelni szükséges a nagyvárosokban. Amiben ugyanakkor a legnagyobb vita van a hazai szakemberek és politikai döntéshozók között, hogy ezt a kívánatos növekedést milyen eszközökkel érjük el.

A kerékpáros közlekedés fejlesztése tehát minden nagyvárosban fontos ügy, és bizonyos mértékig szükséges akár a közúti közlekedés rovására is végrehajtani a biciklis fejlesztéseket. A hangsúly azonban a bizonyos mértékig kifejezésen van, és sajnos ezt a mértéket Budapesten már rég túllépték a fővárosi közlekedéspolitikai aktorai.

Az elmúlt néhány évben Budapesten a nagykörúti és Üllői úti kerékpársávok felfestésével, valamint a jól működő Bartók Béla úti kialakítás megbolygatásával került átlépésre az egyensúlyi mérték határa. Amikor is olyan területeken rúgták fel a forgalomtechnikai kialakításokat – és ehhez még érdemes hozzávenni az egyéb közúti korlátozásokat, mint a Lánchíd lezárása vagy az Andrássy úti buszsáv kialakítása – amelyeket már képtelen kezelni a fővárosi közúthálózat.

Az új kerékpáros létesítmények létrehozásánál két alapvető kérdést kell mérlegelni: mekkora az adott fővárosi főútvonal közúti forgalmi terhelése és tömegközlekedésben betöltött szerepe, és ehhez képest mekkora a kerékpáros forgalom aránya.

Jelenleg a kerékpáros közlekedésben az infrastruktúra-fejlesztések zászlós hajói – mint a nagykörúti bringasztráda vagy az Üllői út – esetében a kerékpáros forgalmi adatok igen lesújtó képet nyújtanak. Természetesen az sem lenne jó stratégia, ha a jelenlegi forgalmi adatokból kiindulva feleslegesnek minősítenénk a további kerékpáros fejlesztéseket a fővárosban, ugyanis ahhoz, hogy érdemben növekedjen a közlekedési *modal split*-ben a kerékpárral közlekedők aránya, megfelelő, biztonságos kerékpáros infrastruktúrát kell kialakítani Budapesten.

Budapest alacsony kerékpáros forgalma nem a kerékpározás, mint mozgás- és közlekedésforma elutasításából, hanem a biztonságos kerékpározás feltételeinek hiányából fakad. Fontos megemlíteni, hogy a budai, hegyvidéki oldal, amely jelentős lakossággal rendelkezik, gyakorlatilag használhatatlan kerékpáros szempontból. A kerékpározás Mekkájának tartott Amszterdamban közel 1000 km kerékpárút van, amelynek a 40 százaléka fizikailag is el van különítve a gépjárműforgalomtól. Bécsben a valamivel több mint 1700 km hosszú kerékpárúthálózatból 360 km teljesen elkülönített a közúti autós forgalomtól. Ezzel szemben Budapesten jelenleg több mint 750 kilométernyi kijelölt bicikliút található (ebben a számban nemcsak a főhálózati elemek, hanem a kerületekben kijelölt kerékpárutak vagy kerékpáros nyommal ellátott létesítmények is számba lettek véve), viszont ebből csak 99 km önálló, elszeparált kerékpárút van, és a biztonságosnak mondható gyalog-kerékpár út hossza is csak 108 km, a többi csupán burkolati jellel van elválasztva az autós forgalomtól⁶⁰.

A fentiekben bemutatott hazai és nemzetközi példák és az elmúlt évek szakmailag vitatható félmegoldásai rávilágítottak arra, hogy integrált közlekedésfejlesztési stratégiára van szükség a kerékpáros közlekedés fejlesztése érdekében, mely elősegítené a kerékpáros közlekedés valódi térnyerését Budapesten:

- Az autósok és biciklisek egymás ellen hangolása érzelmi alapra helyezi a vitát. Ehelyett higgadt és adatalapú megközelítésű, kompromisszumos megoldások keresése a szükséges, ami csak abban az esetben valósulhat meg, ha mind az autósok mind a kerékpárosok képviseltetve érzik érdekeiket a városvezetés által.
- Hálózati tervezésre, alapos forgalmi modellezésre és valódi, szakmai véleményeket megjelenítő társadalmi egyeztetésre van szükség.
- A fővárosi kerékpár-főhálózatot érintő kerékpárút létesítésekor törekedni kell arra, hogy forgalmi elemzések után – lehetőség szerint a közúti autóforgalmi kapacitást nem hátráltató – elkülönített kerékpáros infrastruktúra kerüljön kialakításra.

2.2 Közösségi közlekedés

Javaslatok

Budapest közösségi közlekedési rendszere a város működésének egyik legfontosabb alappillére, ugyanakkor az elmúlt évek pénzügyi, szervezeti és infrastrukturális kihívásai egyértelművé tették: átfogó, egymásra épülő fejlesztések nélkül nem tartható fenn hosszú távon sem a szolgáltatási színvonal, sem a versenyképesség. A stratégiai cél egy olyan (együtt)működő közlekedési rendszer kialakítása, amelyben a villamos-, az autóbusz-, a metró- és a HÉV-hálózat integrált módon, egymást erősítve szolgálja ki a főváros és az agglomeráció igényeit.

Villamosközlekedés

A villamosközlekedés fejlesztése kulcskérdés. A jelenleg futó és előkészítés alatt álló projektek közül kiemelkedik a 42-es villamos meghosszabbítása a Gloriett-telepig. A fejlesztés mintegy 3 kilométerrel növelné a vonal hosszát, a megállók száma pedig gyakorlatilag megduplázódna. A villamosok csúcsidőben 4–5 percenként követnék egymást, ami a XVIII. és XIX. kerület egyik legnagyobb lakóterületén valódi alternatívát jelentene az autóval szemben. A projekt nem csupán közlekedési, hanem városfejlesztési beavatkozás is: a közterületek megújulása, a gyalogos és kerékpáros kapcsolatok javítása a teljes térség élhetőségét növelné. Ugyanakkor a lajosmizsei vasútvonal keresztezése műszaki és finanszírozási kihívás, amely kormányzati együttműködést igényel. A stratégiai javaslat ezért nem pusztán a hosszabbítás támogatása, hanem a vasúti és villamos-infrastruktúra összehangolt fejlesztése.

Szintén meghatározó elképzelés a 3-as villamos északi meghosszabbítása, amely a Mexikói út zsákvégállomásából kivezetve Rákosrendező térségén át teremtené kapcsolatot Angyalfölddel. A tervezett új felüljáró és a 14-es villamos vonalához való csatlakozás révén új, észak-pesti fonódó tengely jönne létre, amely Zugló és Angyalföld között közvetlen kötőtpályás kapcsolatot biztosítana. A Balázs Mór Terv a 3-as déli szakaszának meghosszabbítását is tartalmazza, ami a Gubacsi híd térségének jobb feltárását szolgálná. A villamoshálózat ilyen irányú bővítése egyértelműen a nagy kapacitású, környezetbarát közlekedés megerősítését jelenti.

Nemzetközi kitekintés

Nemzetközi példák igazolják, hogy a villamos reneszánszát éli. Párizsban a villamos ma ismét meghatározó eleme a fenntartható, integrált rendszernek. A T3-as körgyűrűszerű vonalak a város peremét kapcsolják össze, sűrű, 6 perces követéssel, miközben az alacsonypadlós, akadálymentes járművek teljes körű hozzáférést biztosítanak. Bécs az elmúlt években nemcsak járműparkját modernizálta, hanem új szakaszokat is épített, miközben a villamoshálózatot szervesen illesztette a metró- és S-Bahn-rendszerhez. A bécsi modell egyik tanulsága, hogy a villamos nem „másodlagos” eszköz, hanem a városi tengelyek gerince, különösen ott, ahol a metróépítés gazdaságilag nem indokolt.





FÖKERT

Prága szintén folyamatosan bővíti villamoshálózatát: új lakóterületek városi keringésbe való bekapcsolására használja a villamost, nem pedig autóbuszos ideiglenes megoldásokkal operál. A cseh fővárosban az elmúlt években több új vonalszakasz épült, és további fejlesztések vannak előkészítés alatt, ezzel is csökkentve az autóforgalmi terhelést a belvárosban.

Berlin a város keleti részén kifejezetten a villamosra alapozza a felszíni hálózatot, sőt, a nyugati városrészekbe való visszavezetés is napirenden van. A német példa azt mutatja, hogy a villamos alkalmas nagy forgalmú, széles sugárutak kiváltására, külön pályán, jelzőlámpás előnyben részesítéssel.

Ezek a példák azt üzenik Budapest számára, hogy a villamoshálózat fejlesztése nem nosztalgikus városképi elem, hanem tudatos kapacitás- és klímapolitikai döntés. A körirányú, harántoló és új városrészeket bekapcsoló vonalak építése, a teljes alacsonypadlós járműpark és a gyors, 4–6 perces csúcsidei követés olyan európai standard⁶¹, amelyhez a fővárosnak is igazodnia kell.

Autóbusz-közlekedés

Az autóbusz-közlekedés esetében a fejlesztések két fő irányba mutatnak: a hatékonyság növelésére és a környezeti terhelés csökkentésére. A budapesti vegyes modell, amelyben a BKV mellett külső szolgáltatók is részt vesznek az üzemeltetésben, alapvetően sikeresnek tekinthető. Ugyanakkor az elszámolt teljesítmények alapján jelentős költségkülönbség mutatkozik: míg a külső szolgáltatók 14,165 Ft/férőhely-km díjon szolgáltatnak, addig a BKV buszüzletágának díja 16,15 Ft/férőhely-km, ami mintegy 14 százalékos eltérést jelent. A hatékonyságjavítás évente akár 6–7 milliárd forintos megtakarítást is eredményezhetne. A stratégiai javaslat ezért a buszüzem szervezeti és telephelyi racionalizálását, illetve az átláthatóbb teljesítményszámolást tartja indokoltnak.

Nemzetközi kitekintés

Nemzetközi szinten az autóbusz-hálózatok fejlesztése egyértelműen az elektromosítás, a nagy kapacitású gyorsbuszrendszerek (BRT) és az erős intermodalitás irányába mozdult el. London például az egyik legnagyobb elektromos buszflottát üzemelteti Európában, miközben a buszsávok következetes védelmével és intelligens forgalomirányítással biztosítja a menetrendszerűséget. A brit főváros tapasztalata azt mutatja, hogy a busz akkor versenyképes, ha saját, fizikailag is védett infrastruktúrával rendelkezik.

Párizs és Madrid több nagy kapacitású, dedikált buszfolyosót alakított ki, amelyek a metróval összemérhető átbocsátóképességet biztosítanak a felszínen, alacsonyabb beruházási költség mellett. A BRT-rendszerek – például Nantes-ban vagy Barcelonában – előnyben részesített jelzőlámpás rendszerekkel, peronszintű beszállással és korszerű járművekkel működnek, ami jelentősen csökkenti az utazási időt.

A skandináv városok – így Oslo vagy Stockholm – a teljes flottát fokozatosan elektromos vagy alternatív hajtású járművekre cserélik, és szigorú kibocsátási célokat kötnek a közszolgáltatási szerződésekhez. A szolgáltatói verseny ott is a hatékonyság és a minőség javításának eszköze.

Budapest számára ezek a modellek több tanulsággal szolgálnak: a metróbusz (BRT) modell nem a budapesti közúti szerkezetre méretezett és nem javasolt a megvalósítása, de a dedikált buszsávok következetes érvényesítése, az elektromos járművek arányának gyorsított növelése, valamint a teljesítményalapú, átlátható szolgáltatói szerződések mind olyan eszközök, amelyekkel a buszközlekedés megbízhatósága és gazdaságossága érdemben javítható⁶².

Metró és HÉV

A metró- és HÉV-hálózat fejlesztése hosszú távú, stratégiai beruházásokat igényel. Az M3-as meghosszabbítása és a kapcsolódó járműbeszerzések már a 2021–2027-es uniós ciklus fejlesztései közé voltak előirányozva, ugyanakkor a Káposztásmegyer felé tervezett hosszabbítás konkrét kivitelezése forráshiány miatt továbbra is várat magára. A projekt 2,4 km új pályát, energiaellátási korszerűsítést és jelentős járműfejlesztést tartalmaz.

Hasonló a helyzet az M4-es nyugati irányú, mintegy 2,12 km-es meghosszabbításával, amely 85 milliárd forintos beruházással, 36 hónapos kivitelezéssel számol. A tervezett 3–5 ezer férőhelyes P+R kapacitás a dél-budai térség autóforgalmának csillapításában kulcsszerepet játszhatna. Az M4 metró Rákospalota irányába történő meghosszabbításával már a vonal kivitelezésekor is terveztek, de aztán a projekt végére elfogyott a finanszírozási háttér, így a Dózsa György út, Hungária körút, Róna utca és Bosnyák tér megállók megépítésére nem került sor, miközben ezen projekt megvalósítása nélkül nem képzelhető el a Kossuth Lajos utca – Rákóczi út forgalomcsillapítása.

Kiemelt jelentőségű az M2 és a H8–H9 HÉV összekötése, amely Cinkotáig metróüzemet vezetne be, a mintegy 27 km-es szakasz teljes rekonstrukciójával. Ez valódi elővárosi gyorsvasúti rendszert teremtene, versenyképes menetidővel az autóval szemben. A hosszabb távú koncepció, az úgynevezett 5-ös metró, az északi és déli HÉV-vonalak belvárosi összekötését célozza, amely közel egymillió ember közlekedését javíthatná. Bár a teljes alagút megvalósítása hosszú távú projekt, a stratégiai előkészítés és az ütemezett megvalósítás elengedhetetlen.

Nemzetközi kitekintés

Nemzetközi összehasonlításban Bukarest repülőtéri metróvonal, a 14,2 km-es M6-os bővítés 2027-es átadási céldátummal jól példázza, hogy a repülőtéri kapcsolat nem csupán közlekedési, hanem gazdaságstratégiai beruházás. Prága 65,5 km-es, háromvonalas metrórendszere pedig azt mutatja, hogy a régiós versenytársak folyamatosan bővítik hálózatukat. Budapest számára a Liszt Ferenc

Nemzetközi Repülőtér kötőtpályás bekapcsolása hasonló stratégiai jelentőségű lenne, szerencsére itt már a tervezési folyamat is elkezdődött és kormánydöntés született a kivitelezési források rendelkezésre állásáról is.

A közösségi közlekedési javaslatok lényege tehát az integrált, ütemezett fejlesztés: a villamoshálózat célzott bővítése, a buszüzem hatékonyságának javítása és zöldítése, valamint a metró- és HÉV-rendszer hosszú távú, agglomerációt is lefedő fejlesztése. Csak így alakítható ki olyan (együtt)működő közlekedési rendszer, amely nem csupán reagál a város problémáira, hanem aktívan formálja Budapest fenntartható, versenyképes jövőjét⁶³.

2.3 Autós közlekedés

Javaslatok

Budapest közúti közlekedésének jövője nem értelmezhető pusztán forgalomtechnikai kérdésként: a városszerkezet, a gazdasági működés, az agglomerációs kapcsolatok és a környezeti fenntarthatóság egyaránt alakítják. A következő évek fejlesztési irányainak ezért nem elszigetelt beruházásokban, hanem összehangolt, stratégiai rendszerben kell testet ölteniük.

Ahogy a kerékpáros közlekedést tárgyalva is írtuk, a főváros az elmúlt években több kerékpársáv/út kialakításánál átlépte a kerékpáros-autós közlekedés kompromisszumos, egyensúlyi határát, ezzel egyértelművé téve, hogy a kerékpárosok érdekeit képviseli az autósokéval szemben. Ez a hozzáállás egyrészt feszültséget szült a két csoport között, másrészt azért is problémás, mert a városvezetés még ha az úgynevezett "haladó és zöld" ideológia jegyében rohamos léptekben szeretné is a kerékpárút-hálózatot bővíteni, ideológiai alapon nem mondhat le a fővárosi polgárok egy csoportjának – jelen esetben az autósoknak – a képviselőtéről. Az autós forgalom csillapítását, a kerékpárhasználat és a közösségi közlekedés ösztönzését nem szabad forgalmi torlódások állandósításán keresztül elérni.

Álláspontunk szerint a város az elmúlt 10 évben megtette azokat a forgalomcsillapító intézkedéseket, amelyekkel érzékelhetően lehetett csökkenteni a belvárosi autós forgalmat, és ezzel párhuzamosan növelni a kerékpáros közlekedés arányát, kialakítva a gyalogosbarát, élhető belvárosi környezetet. Ilyen volt például a Budapest Szíve projekt, a budai fonódó villamos fejlesztése, a 4-es 6-os villamos jelzőlámpa programjának áthangolása, a Bartók Béla út sávkiosztásának és kerékpáros közlekedésének 2016-os kialakítása.

Ezek a beavatkozások a közúti közlekedéstől vettek el kapacitást, de még azon a határon mozogtak, hogy a rendszer elbírta a kapacitáskorlátozást, mert közben közösségi közlekedési kapacitásfejlesztés vagy ésszerű urbanisztikai intézkedések történtek. Az utóbbi évek egyoldalú intézkedései azonban nem fenntarthatók. Annak érdekében, hogy a főváros közlekedésén érdemben javítani lehessen, szükséges a tömegközlekedési hálózati kötőtpályán (Metró, HÉV, villamos) és

a közúthálózaton azokat a fejlesztéseket véghezvinni, amelyeket az elmúlt 40-50 évben elmulasztott a főváros mindenkori vezetése. A teljesség igénye nélkül a következő közúti fejlesztéseket javasoljuk előnyben részesíteni egy egyensúlyra épülő, a belvárost valóban tehermentesítő, fenntartható közlekedési rendszerű Budapest érdekében:

- M0 autópálya északi szektorának befejezése (a 10-es út és az M1-es autópálya között);
- Galvani-híd kivitelezésének haladéktalan megkezdése;
- Örvasúti körút kiépítésének előkészítése (az Aquincumi és Albertfalvai hidakkal);
- Külső keleti körút kiépítésének előkészítése;
- Észak-Buda közlekedésének fejlesztési lehetőségei (kötőtpályás és közúti fejlesztések számbavétele);
- Szegedi úti felüljáró (villamos vágány kiépítésével) megépítésének előkészítése, Vágány utca átalakítása és fejlesztése (megjegyzés: 2021. év végén a BFK megbízásából elindult a felüljáró tervezési munkáinak előkészítése);
- Külön szintű csomópontok létjogosultságának a kérdése: a Hungária körút esetében a főirány egyes csomópontjai lehetnének külön szintben vezetve. A vasúti és HÉV-elvágó hatások megszüntetése külön szintű kereszteződésekkel (megjegyzés: a HÉV vonalak esetén a tervezési munkarészek kitérnek ezen helyszínek vizsgálatára).

A fent felsorolt új budapesti Duna-híd-fejlesztéseken túlmenően legalább ennyire fontos a meglévő fővárosi híd- és műtárgyállomány megfelelő minőségű fenntartása és programozott felújítása. A budapesti Duna-hidak műszaki állapota ugyan eltérő, de több átkelőnél a közeli jövő feladata a szerkezeti megerősítés, a pályalemezek és dilatációk cseréje, valamint a korrózióvédelem korszerűsítése. A fejlesztések célja nem pusztán az élettartam meghosszabbítása, hanem a forgalombiztonság növelése és a fenntarthatóbb üzemeltetés.

Nemzetközi kitekintés

Nemzetközi példák azt mutatják, hogy számos európai nagyvárosban zajlanak hasonló léptékű hídrekonstrukciók: több nyugat-európai főváros komplex felújítási program keretében újíttja meg a XX. század közepén épült közúti átkelőit, miközben egyes városok új, többfunkciós – közúti, kerékpáros és közösségi közlekedési – hidakat terveznek a városi kapcsolatok javítása érdekében.

Bécs több Duna-hídján végez átfogó szerkezeti megerősítést és pályalemezcserét, miközben az új Duna-átkelők tervezésénél már eleve integrált, kerékpáros és

közösségi közlekedési kapcsolatokat biztosító kialakításban gondolkodik. Berlin a Spree feletti közúti hidak rekonstrukcióját indította el, ideiglenes forgalmi megoldásokkal biztosítva a folyamatos átkelést, míg Prága új Moldva-híd előkészítésével és több meglévő átkelő megerősítésével reagál a növekvő forgalmi igényekre^{64,65}.

Parkolási rendszer

A parkolási rendszer átalakítása a közúti közlekedés egyik legérzékenyebb területe. A díjköteles utcai parkolás jelenlegi struktúrája több városrészben feszültségeket generál, miközben a felszíni parkolóhelyek jelentős közterületi kapacitást kötnek le. A stratégiai irány egyértelmű: a hosszú távú parkolás fokozatos áttérrelése strukturált parkolási megoldásokba, különösen mélygarázsokba és parkolóházakba, valamint a P+R rendszer jelentős bővítéséaz agglomerációs csomópontoknál.

Utóbbiak fejlesztése kiemelt jelentőségű a főváros és az elővárosi térség kapcsolatában. A tervezett beruházások célja, hogy a városhatáron és a kötöttpályás végállomásoknál olyan kapacitás jöjjön létre, amely valódi alternatívát kínál az egyéni gépjárműhasználat belvárosi folytatásával szemben.

A tapasztalatok szerint a parkolókapacitás önmagában nem elegendő: elengedhetetlen a közösségi közlekedési kapcsolatok megbízhatósága és a kedvezményes kombinált jegyrendszer. Budapest számára ezérta fejlesztéseknek összehangoltan kell megvalósulniuk a vasúti és metrókapacitások erősítésével.

A mélygarázs- és parkolóház-építési programok elsősorban a belső kerületekben jelenthetnek megoldást. A cél nem a további gépjárműforgalom ösztönzése, hanem az újonnan létesített parkolókapacitásoknak köszönhetően a felszíni parkolóhelyek számának csökkentése, ezzel párhuzamosan a közterületek felszabadítása zöldfelületek, gyalogos és kerékpáros infrastruktúra számára.

A díjköteles utcai parkolás szabályozásának továbbfejlesztése szintén elengedhetetlen. A dinamikus, keresletalapú árazás – amely több európai nagyvárosban már bevezetésre került – lehetővé teszi, hogy a parkolási díjak igazodjanak a valós kihasználtsághoz.

Ez a megoldás csökkenti a parkolóhely-keresésből fakadó forgalmat, és ösztönzi a rövid idejű, célzott megállásokat. A budapesti rendszer korszerűsítése során indokolt lehet a zónahatárok felülvizsgálata, az egységes digitális fizetési rendszer kiterjesztése, valamint az ellenőrzési mechanizmusok megerősítése.

A közúti közlekedés fejlesztésének fontos eleme a fenntarthatóbb járműhasználat ösztönzése. Az elektromos töltőinfrastruktúra bővítése, a közterületi töltőpontok telepítése, és az intelligens hálózati integráció hozzájárulhat ahhoz, hogy a fővárosban csökkenjen a károsanyag-kibocsátás.

⁶⁴ Közúti közlekedés Budapesten. Alapdokumentum, BP Műhely, 2025.

⁶⁵ Budapest hídjai. Alapdokumentum, BP Műhely, 2025.

A közúti infrastruktúra fejlesztése nem választható el a közlekedésbiztonsági szempontoktól sem. A csomópontok átépítése, a balesetveszélyes szakaszok forgalomtechnikai korszerűsítése és az intelligens sebességszabályozási rendszerek alkalmazása hozzájárulhat a baleseti mutatók javításához.

Összességében az autós közlekedési javaslatok nem a forgalom korlátlan növelését, hanem az elmúlt évtizedekben elmaradt közúti beruházások megvalósítását, a közúti forgalom ésszerű, fenntartható keretek közé terelését szolgálják. A cél egy olyan közúti rendszer kialakítása, amely képes kezelni az agglomerációból érkező forgalmat, biztosítja a gazdasági működés feltételeit, ugyanakkor mérsékli a belső városrészek terhelését. Budapest jövője szempontjából az autós közlekedés nem öncél, hanem a városi mobilitás kiegyensúlyozott rendszerének egyik – felelősen szabályozott – eleme.

Nemzetközi kitekintés

A nemzetközi példák azt mutatják, hogy a világ számos nagyvárosa napi szinten küzd a parkolási problémákkal. A felelős városvezetés ismérve az előregondolkodás, az alapos tervezés. Számos európai városban az elmúlt évek során több ezer férőhelyes P+R rendszereket adtak át, integrált tarifarendszerrel és digitális foglalási lehetőséggel.

Madrid az elővárosi vasúti csomópontoknál bővítette P+R kapacitásait, összehangolva azokat a kötöttpályás menetrenddel és kedvezményes kombinált jegyekkel, míg Varsó új, több ezer férőhelyes P+R parkolókat adott át a metró- és elővárosi vasútvonalak mentén. Bécs szintén jelentős kapacitásbővítést hajtott végre a városhatár közelében, digitális férőhely-információs rendszerrel kiegészítve.

Azonban nem csak a korszerű, modern P+R rendszerek kínálnak megoldást. Amszterdam és Koppenhága a díjköteles utcai parkolás szabályozását fejlesztette tovább, olyan kereslet alapú parkolási tarifarendszert alkalmaznak, amely a napszaktól és kihasználtságtól függően módosítja a díjakat, csökkentve a parkolóhely-keresési forgalmat. Népszerűek a mélygarázs és parkolóház építések is. Párizs belső kerületeiben több felszín alatti parkoló létesítése kapcsolódott közterület-megújítási programokhoz, míg Hamburg automatizált parkolóházakkal csökkentette a felszíni parkolóhelyek számát a sűrű beépítésű városrészekben^{66,67,68,69}.

⁶⁶ A közterületi parkolás. Alapdokumentum, BP Műhely, 2025

⁶⁷ A P+R parkolás. Alapdokumentum, BP Műhely, 2025..

⁶⁸ Parkolóházak és mélygarázsok Budapesten. Alapdokumentum, BP Műhely, 2025.

⁶⁹ Parkolás Budapesten. Alapdokumentum, BP Műhely, 2025.





3. A FŐVÁROS ARANYTARTALÉKA

A Duna, a zöldfelületek, illetve a rozsdáövezetek Budapest aranytartalékai: ha ezekkel az adottságokkal jól sáfárkodunk, azaz karbantartjuk, hasznosítjuk és fejlesztjük, a budapestiek életminősége jelentősen javítható. A megfelelően fenntartott parkok, közkertek és városi erdők, a megközelíthető Duna-part kiváló helyszíne lehet a szabadidős tevékenységeknek, kiegyenlíti a városklíma szélsőségeit (csökkentheti a hőszigetjelenséget), javítja a város átszellőzését. A hatalmas folyó ráadásul egyedülálló tájépítészeti-városépítészeti adottság, melynek kihasználása évtizedes téma – sok szakaszon a már elkészült tervek kivitelezése van csupán hátra. A rozsdáövezetek helyén potenciálisan kialakítható új parkok hozzájárulhatnak a belvárost övező zöldgyűrű bezárulásához, egyben csökkentik a meglévő parkok terhelését.

A szakterületet tekintve elmondható, hogy a javaslataink nem jelentenek újdonságot, sőt – főként a 2019 előtti fővárosvezetés által –, részletesen kidolgozott tervek állnak rendelkezésre mind a Duna-partok megújítására, mind a teljes zöldfelületi rendszer fejlesztésére. Elkészült a Rákospatak, a Szilas-patak rehabilitációs mesterterve, a zöldfelületi rendszerre vonatkozó Radó Dezső Terv⁷⁰, a Rákosrendezőre mint a legjelentősebb fővárosi rozsdáövezetre vonatkozó koncepcióterv, “csupán” a megvalósítás nem indult még el egyik jelentősebb program esetében sem.

3.1 Duna-part

Javaslatok

A Duna és a budapestiek közvetlen kapcsolatának megteremtése a városfejlesztési dokumentumok évtizedes ügye, egyúttal évtizedes adóssága. A sok pályázat, a tervek, és az utóbbi évek ideológiailag vezérelt értelmetlen rakpartlezárássai után valóban itt az ideje a Duna és Budapest összekötésének. 2019 előtt az akkori fővárosi vezetés tervpályázat alapján már kiviteli szintű tervek készített a pesti rakpart átépítésére, ahol sikerült a különböző közlekedési ágak összhangját megteremteni, vagyis a 2x1 forgalmi sáv meghagyása mellett megfelelően széles és rendezett területsáv jött volna létre a gyalogosok számára. A munka során ráadásul figyelembe vették a rakpartra vonatkozó műemléki szempontokat is, így a tervezet megfelelő lenne, ha az elmúlt években lezajlott volna a kivitelezés. Hasonló szempontok szerint zajlott a szemközti budai part tervezése is, de a megvalósítás itt is hiányzik.

A külső Duna-szakaszok a lehetőségek szerint többé-kevésbé természetközeli állapotba hozása, illetve a már meglévő természetközeli állapot felújítása, rehabilitálása szükséges, az árvízvédelmi szempontok figyelembevételével (Római-part, újpesti, dél-budai partszakaszok). A Soroksári-Duna vízszintje szabályozott, nincs szükség árvízi védekezésre – itt a partmenti településrészek, illetve települések lakói közvetlenül érintkezhetnek a folyóval, viszont ennek kereteit szükséges megteremteni.

A Duna-ág ugyanakkor erősen feliszapolódott, ráadásul potenciálisan szennyezett a korábbi közeli ipari tevékenység miatt, ezért az ág komplex rehabilitációja elkerülhetetlen.

A nagy budapesti Duna-szigetek (Margit-sziget, Óbudai-sziget) jelenleginél fokozottabb árvízvédelmi kiépítése nem javasolt, a lehetőségek szerint itt is szükséges a természetközeli partszakaszok létrehozása, az Óbudai-sziget esetében a teljes park felújításával, és a sziget használatának (erősen zavaró hatású, környezetkárosítással járó fesztivál) újragondolásával.

A Duna mellett a két legjelentősebb pesti oldali patak, a Rákos-patak és a Szilas-patak, illetve az ahhoz kapcsolódó zöldfelületek fejlesztése is javasolt. Mindkettőre készült mesterterv, melyek alapján néhol már történtek szigetszerű beavatkozások, azonban az átgondolt, nagyszabású munka még nem kezdődött meg.

Nemzetközi kitekintés

A folyók és a városok kapcsolatának javítása a kortárs városfejlesztés egyik legizgalmasabb példája. Nemzetközi összehasonlításban olyan városokat kell megvizsgálni, melyek a Dunához hasonló méretű és hatalmas vízingerővel rendelkező folyók mellett találhatók.

Düsseldorf, a Dunával összehasonlítható méretű Rajna-parti nagyváros a vízpart és a város összekötésének, illetve a gépjármű-közlekedési igények figyelembe vételének legrelevánsabb példáját nyújtja. A Rajna-parton a XX. század második felében a város fontos gyorsforgalmi útja épült ki, mely teljesen elvágtá a belvárost a folyótól. Nagyszabású átépítés során 1995-re alagút épült a part alatt, ami fölött rendkívül népszerű, tájépítészeti megoldásait tekintve máig példamutató sétányt hoztak létre.

Lyon két nagyméretű folyó, a Rhône és a Saône összefolyásánál fekszik, így a város és a folyó kapcsolatának jó példáit nyújtja, amely léptékénél fogva Budapest számára is releváns. A két folyó belvárosi szakasza Budapesthez hasonló módon erősen kiépített, nagy vízszíntingadozással, és így árvízveszéllyel is számolni kellett. A város topográfiája is hasonlít Budapesthez, a folyóval párhuzamos dombosor miatt az egyik legjelentősebb gépkocsi-tengely is a Rhône partján fut. A folyópartokat mindezen szempontok figyelembevételével sikerült példaszerűen átépíteni 2007-re. A belvárosi szakaszon az árvízi védekezés figyelembevételével széles, gyalogosbarát parkszerű partot hoztak létre, a felső szinten pedig megmaradt a gépkocsi-közlekedés.

A külső folyószakaszokon a kedvezőbb infrastrukturális adottságok miatt oldottabb, természetközeli partszakaszok kiépítésére volt lehetőség, melyek hosszú zöldsávként-parksávként húzódnak keresztül a városon, erős ökológiai folyosót, átszellőzést is biztosítva.

3.2 Rozsdazónák

Javaslatok

A rozsdazónák, illetve barnamezők megújításának folyamata rendkívül bonyolult⁷¹ és tőkeigényes, ezért állami-, önkormányzati-, és magánszereplők együttes bevonásával és együttműködésével lehet csak sikeres. A megújítást a 2023-ban elfogadott új Építési Törvény is elősegíti⁷², de a jelenleginél sokkal aktívabb fővárosi részvétel szükséges, ami mind a szabályozásban, mind a tulajdonviszonyok rendezésében, mind a szükséges infrastruktúra kiépítésében jelentkezne. Javasolt ennek a kormányzati-fővárosi együttműködésnek egyfajta intézményi keretrendszer megteremtése. A rozsdaövezetek közül kevés van fővárosi tulajdonban⁷³, ugyanakkor a szabályozás és a koordináció terén nagy szerep és felelősség hárul a fővárosra. A rozsdazónák ugyanis minden nehézség ellenére valódi aranytartalékot jelentenek. Városközpontközeli, hatalmas területek, melyek részbeni beépítésével is nagymennyiségű lakás hozható létre, amellett, hogy megfelelő zöldterületeknek is marad hely. Így ezeken a területeken a budapesti lakáshiány, és zöldfelülethiány egyszerre lenne orvosolható, ezáltal is mérséklődne a város széttelepülése, ráadásul a rozsdaövezetek jól integrálhatók lennének a közösségi közlekedési hálózatba is.

Nemzetközi kitekintés

A rozsdaövezeti fejlesztések legjobb példái azok⁷⁴, ahol az ipari örökség megőrzését sikerült a lakó-, és kereskedelmi funkcionális igényekkel összhangba hozni, emellett nagyszabású zöldfelületi fejlesztéseket végrehajtani.

London, Coal drops Yard a történelmi St. Pankras-pályaudvar raktárainak helyén jött létre 2018-ban. A fejlesztés során meghagyták a XIX. századi raktárépületeket, sőt, a gáztartályokat is, előbbieken vendéglátóhelyeket, utóbbiakban lakásokat helyeztek el.

Párizs, Coulé-verte 4,5 km hosszú, XIX. századi vasúti viadukton kialakított parkját 1993-ban adták át, és máig korszerűnek, friss szemléletűnek számít, többek között a New York-i High Line Park tervezőit is megihlette.

Bécs, Hauptbahnhof (főpályaudvar) fejlesztése során a város új főpályaudvarához kapcsolódó lakó-, iroda- és zöldfelületi fejlesztés 2008-ban indult, magát a pályaudvart 2016-ban adták át, a fejlesztések azonban napjainkban (2026. I. félév) is folynak. A területen korábban két, egymásra merőleges fejpályaudvar (Südbahnhof/ Déli-pályaudvar és Ostbahnhof/Keleti-pályaudvar) állt, melyek vasúttechnológiai szempontból már rendkívül korszerűtlenek voltak. A háborúban elpusztult pályaudvarok pótlásaként elkészült új épületek városképi-örökségi értelemben sem képeztek értéket. Szükségessé vált Bécs közlekedési pozícióinak javítása érdekében egy új, átmenő forgalmú főpályaudvar létesítése, mely megszüntette

⁷¹ Barnamezős területek megújításának tervezési folyamata. Háttéranyag, BP Városfejlesztési Műhely, 2025.04.29.

⁷² Új építési törvény zöldfelületi vonatkozásai. Háttéranyag, BP Városfejlesztési Műhely, 2025.11.18.

⁷³ Rozsdaövezetek fővárosi tulajdonban. Háttéranyag, BP Városfejlesztési Műhely, 2025.07.02.

⁷⁴ Rozsdaövezeti fejlesztések – nemzetközi példák. Háttéranyag, BP Városfejlesztési Műhely, 2025.04.26

a fejpályaudvarra való be- és kihajtás miatti idővesztéseket, és az ezzel járó mozdonycserét. Az új főpályaudvar a város harmadik nagy fejpályaudvarát (Westbahnhof/Nyugati-pályaudvar) is feleslegessé tette, amelynek területét szintén hasznosítani lehet a jövőben. Megemlítendő, hogy az új főpályaudvar létesítésével a Budapest–München vasútvonal menetideje nagyjából fél órával csökkent, a korábbi be- és kihajtások megszűnésével. Az új, átmenő rendszerű főpályaudvar építésével hatalmas, 56 hektáros terület – korábbi rendezőpályaudvarok, a fejpályaudvarok üzemeltetéséhez szükséges kihúzóvágányok – szabadult fel, melyeket az osztrák szövetségi vasút, az ÖBB értékesített. Az új városnegyed a mesterterve (masterplan), valamint az az alapján készített szabályozási terv szerint épült be viszonylag intenzíven, a belváros felé f+6, f+8 és f+20 szintes irodaházakkal, az azzal átellenes területen (Sonnenwendviertel) lakásokkal. Ezek beépítése is intenzív, átlagosan f+8 szintes beépítéssel, de a terület közepén 8 hektáros parkkal. A park szélén végigfutó villamosvonal integrálja az új városnegyedet a közösségi közlekedési hálózatba, közvetlen összeköttetést teremtve a belváros felé. Maga Sonnenwendviertel 34 hektáron terül el, végleges állapotában 5000 lakással és 13 000 lakossal. Megemlítendő, hogy a fejlesztés során figyelembe vették a vasútüzem szempontjait is, Budapest felé, a város szélén egy hatalmas, másfél hektáros új, korszerű rendezőpályaudvar épült.

Párizs Clichy-Batignolles városnegyede a Szent-Lázár-pályaudvar (Gare Saint-Lazare) egykori rendezővágányai helyén jött létre. Párizs városszerkezeti adottságai miatt (a fejpályaudvarok egészen a városközpontig hatolnak, a rendezéshez szükséges terület kijebbe helyezkedett el), maga a terület mintegy 1,5 km-re van magától a pályaudvari csarnoktól. A terület városszerkezeti súlyponti, itt található a pályaudvari kivezető ág a Périphérique nevű gyorsforgalmi gyűrűvel. A harminc hektáros rendező-pályaudvart a város az évtizedek során már körbenőtte, zárványként ékelődve a sűrű, jellegzetes párizsi lakóházakkal beépített városszövetbe. A fejlesztést 2000-ben indították, de az építkezések napjainkban (2025. I. félév) is tartanak. A terület, Párizsra jellemző módon intenzív beépítésű, általános az f+8 szint, de a fejlesztési terület közepén f+14, f+16 szintes beépítés az általános. A 30 hektáros területen viszont 10 hektárt foglal el a Park Clichy-Batignolles Martin Luther King, amely a kortárs tájépítészet nemzetközileg is kiemelkedő alkotása.

3.3 Zöldfelületek

Budapest zöldfelületi rendszere jelenleg mind minőségét, mind mennyiségét tekintve hiányos, ezért a helyzet javítása komplex beavatkozásokkal lehetséges, mely mindkét szempontot figyelembe veszi. A két szempont ráadásul össze is függ, hiszen a jövőbeli új zöldfelületek létrehozásánál is gondoskodni kell a megfelelő fenntartásról.

Minőségi beavatkozások: a FŐKERT Magyarország egyik legrégebbi cége, ennek szervezeti, pénzügyi és szakmai megerősítése szükséges, az ideológiavezérelt irányítási rendszer megszüntetésével. Szükséges a kerületi fenntartási szervezetekkel való összhang, akár új szervezeti keretek kidolgozása, a jelenlegi párhuzamosságok felszámolása is a jobb hatékonyság elérése érde-

kében. A fenntartási szintet növelni kell, a lakosság és a turisták jogos igénye, hogy a közparkokban gondozott virágágyások, rendszeresen kaszált gyepek fogadják a látogatókat, valamint megfelelő számú és minőségű köztárgy (berendezési tárgyak), működő nyilvános wc álljon rendelkezésre. Városkép, városimázs szempontjából kiemelten fontos, hogy az utak, főleg a bevezető utak mentén is megfelelően karbantartott, kaszált-kezelt zöldfelületek fogadják az utazókat.

Mennyiségi beavatkozások: a mennyiségi beavatkozásokat tekintve a különböző városépítészeti zónákban eltérő megoldások javasoltak. A belvárosi területeken a belső udvarok zöldítésével, fasorok létesítésével lehet növelni a zöldfelületi intenzitást. Összességében nagy mennyiségi növekedést lehet elérni a zöldhomlokzatok, zöldtetők, tetőkertek, vagy épp a zöld villamosvágányok⁷⁵ alkalmazásával. Mindegyik módszer nagy szakmai körültekintést és gondos tervezést igényel, az udvarok zöldesítése alapvetően a ház jó műszaki állapota esetén javasolt, mikor a nagy felvonulási területtel járó munkákat (körfolyosók, tetők helyreállítása) már elvégezték⁷⁶. A zöldfelületek növelésének további módszere lehet a közterületek komplex szemléletű átépítése, ahol a különböző közlekedési ágak (gyalogosok, kerékpárosok, autósok) összhangjának megteremtése mellett a fásításra is kellő hangsúlyt fektetnek. Itt kiemelten fontos a közművek szempontjainak figyelembe vétele, erről már bőszeges műszaki szakirodalom áll rendelkezésre⁷⁷. Az elmúlt években-évtizedekben – általában kerületi önkormányzati beruházásokban – már több terésvárosi, józsefvárosi, vagy belvárosi utca épült át ilyen módon⁷⁸. A fővárosi kiemelt útvonalak (Rákóczi út – Kossuth Lajos utca, József Attila utca, Üllői út) komplex közlekedési-közterületi felújítása szintén lehetőséget biztosítana megfelelő fasorok létrehozására. A tervszerű fasortelepítésre jó példa volt a Főváros által indított “10 000 új fát Budapestre! Program”. Ekkor olyan meghatározó útvonalak mentén telepítettek fasort, mint a Kerepesi út vagy a Szentendrei út.

A zöldfelületek mennyiségi növelésének egyik leghatékonyabb módja természetesen az új közparkok, közkertek létrehozása. Ebben nagy “aranytartalékot” jelentenek a rozsdáövezetek, viszont a belvárosban is lehetőség nyílt egy-egy “zsebpark” létrehozására, ahogy ez az ötödik kerületi Bástya utcában történt, ahol ráadásul a középkori városfal bemutatása is része a koncepciónak.

A belső zöldgyűű hiányainak pótlására a már említett rozsdáövezetek jelenthetnek megoldást. Itt elsősorban a szabályozás és a mestertervek alapján szintén van lehetőség a beavatkozásra, a fejlesztések során gondoskodni kell a megfelelő mennyiségű zöldfelületről, az utcák fásításáról, zöldtetők-tetőkertek létesítéséről. A rozsdáövezetekben – kormányzati, fővárosi együttműködésben – új közparkok, sportlétesítményekhez kapcsolódó közcélú zöldfelületek létesíthetők, erre kiváló példa a csepeli szigetcsúccsal átellenben fekvő Nemzeti Atlétikai Központ, ahol a Soroksári-Dunán átívelő gyalogos híd is létesült, amely a hosszú távon tervezett szigeti parkkal teremt kapcsolatot.

A külső kerületekben a zöldfelület-növelést erdők telepítésével lehet, illetve kell végrehajtani. A Pilisi Parkerdőnek, illetve a fővárosnak alaposan kidolgozott tervei vannak erre (Radó Dezső Terv)⁷⁹, de itt is késik a megvalósítás évek óta,

⁷⁵ “Zöld villamosvágányok” megoldásai. Háttéranyag, BP Városfejlesztési Műhely, 2025.11.28

⁷⁶ Udvarzöldítési megoldások. Háttéranyag, BP Városfejlesztési Műhely, 2025.12.04.

⁷⁷ Budapesti Zöld Infrastruktúra Füzetek. Háttéranyag, BP Városfejlesztési Műhely, 2025.10.20.

⁷⁸ Hatodik kerületi utcafelújítások – projektlemzés. Háttéranyag, BP Városfejlesztési Műhely, 2025.11.18

⁷⁹ Radó Dezső Terv – projektcélok elemzése. Háttéranyag, BP Városfejlesztési Műhely, 2025.11.24.

ahogy a Radó Dezső Terv többi elemének esetében is. Az erdőtelepítésre kijelölt területek főként a közigazgatási terület keleti-délkeleti peremén húzódnak, a terv megvalósításával valóban létrejönne egy külső zöldgyűrű, jelentősen növekedne a biológiailag aktív zöldfelületek mennyisége, és ezzel a "területfoglalással" csökkenne a beépítés veszélye, illetve lehetősége a városszéli területeken, ami tovább erősítené a városszétfolyást. Tehát az immár öt éve elfogadott tervből eddig semmi nem valósult meg, annak ellenére, hogy az erdőtelepítésre szánt területek további növelésére, az ennek megfelelő tulajdonviszonyok megteremtésére lenne szükség.

Az új zöldfelületek mellett a meglévők fokozott védelmére van szükség. Kevésbé köztudott, hogy a sportpályák is jelentős kapcsolódó zöldfelülettel rendelkeznek,⁸⁰ ezért ezen területek túlépítését szabályozási eszközökkel, a beépítési mutatók szigorú meghatározásával kell megakadályozni, de hasonlóképpen kell fellépni a kertvárosi zöldfelületek elmúlt években tapasztalható "lopakodó" csökkenésével szemben is⁸¹.

⁸⁰ Sportolási célú területek zöldfelületei. Háttéranyag, BP Városfejlesztési Műhely, 2025.12.02.

⁸¹ Kertvárosok zöldfelületi intenzitásának változása. Háttéranyag, BP Városfejlesztési Műhely, 2025.12.02.





GESZTENYE
MARONI

Sült Maroni

3000 Ft

ROASTED
Chestnuts

4. VERSENYPÉPES BUDAPEST

Budapest gazdasági súlya, FDI-vonzereje és startup-ökoszisztémája kulcstényező a magyar versenypéességben. A nagyvárosi üzleti sikerességben egyre kevésbé számít elsőleges tényezőnek a mérethatékonyaságból fakadó előny; sokkal meghatározóbbak a nemzetközi kapcsolódások, a magas hozzáadott értékű üzleti szolgáltatások, a szakképzett munkaerő rendelkezésre állása és az innovációs kultúra. Emellett a város élhetősége és kreatív környezete közvetlen versenypelőnyt jelent a magasan képzett munkaerő bevonzásán és megtartásán keresztül⁸².

4.1 Nemzetközi kitekintés

A versenypépes városok gazdasági-adminisztratív támogatása a gyakorlatban jellemzően adminisztratív-szolgáltatási beavatkozásokon keresztül jelenik meg, amelyeknek közvetlen gazdasági hatása van: csökkentik a vállalkozások ügyintézési idejét, a szabályozási bizonytalanságból fakadó kockázatot és a megfelelési (*compliance*) költségeket, ezáltal javítják a beruházási és növekedési döntések kiszámíthatóságát. A digitális kormányzás ebben a logikában nem önmagáért cél, hanem olyan működési modell, amely integrált ügyfélutakkal és mérhető szolgáltatási szintekkel (pl. átfutási idők, hiánypótlási arány, ügyfél-elégedettség) teszi a várost könnyen használhatóvá a cégek számára.

A nemzetközi jó gyakorlatokat ezért célszerű megoldástípusok szerint áttekinteni: vállalkozói egyablakos belépési pontok, integrált engedélyezés, ügygazda és koordináció a többszereplős ügyekre, beruházói/*scaleup*/*soft landing* szolgáltatások, valamint mérés és transzparencia, mint folyamatos szolgáltatásfejlesztési eszköz.

Nemzetközi kapcsolódások és városi gazdasági diplomácia

A fejezetben bemutatott versenypéességi eszköztár kiegészíthető célzott nemzetközi kapcsolódásokkal (városhálózatok, testvérvárosi és szakpolitikai együttműködések), különösen akkor, ha ez a kkv-k nemzetköziesedését és az innovációs kapcsolatok bővítését szolgálja. Budapesten ezek a megoldások leginkább akkor hatékonyak, ha a város belső adminisztratív-szolgáltatási működése már stabil: a külső hálózat önmagában nem kompenzálja a belső súrlódásokat, viszont erősen skálázza a jól működő rendszert.

⁸² Koltai, Z., & Filó, C. (2021). A hazai nagyvárosok sikerességének tényezői a vállalati vélemények tükrében. *Tér és Társadalom*, 35(1), 92–112.

Adaptálható minták Budapest számára

A nemzetközi példák közös nevezője az integráció és a vállalkozói oldalról érzékelhető egyszerűsítés. Budapest számára különösen relevánsak azok a minták, amelyek:

- **egy belépési pontot adnak** (*one-stop shop*, élethelyzet-alapú ügyfélutak),
- **integrált digitális engedélyezést építenek** (*one-stop licensing*, életciklus-kezeléssel),
- **ügygazdát adnak a többszereplős ügyekre** (*red tape cutting*),
- **soft landing szolgáltatást kínálnak a beruházóknak és scaleupoknak** (*landing desk*).

Ezek a megoldások közvetlenül illeszthetők a budapesti stratégiai javaslatok logikájához: a következő lépés annak a kijelölése lesz, hogy a fenti modellekből mely elemek vezethetők be *pilotként* (gyakori engedély- és közterületi ügyek), milyen intézményi keretben (szolgáltató egység/ügynökség, kerületi minimumstandard), és milyen mérőszámokkal tehető a rendszer tartósan működőképesé.

4.2 Budapest szerepe és mozgástere a versenyképességben

Budapest gazdaságfejlesztési eszköztára jelentős részben intézményi és működési jellegű: a város akkor tud gyorsan és széles körű hatással javítani a vállalkozások helyzetén, ha csökkenti a mindennapi működés súrlódásait (idővesztés, bizonytalanság, adminisztratív többletköltség), és kiszámítható szolgáltatási környezetet biztosít. A kétszintű önkormányzati modell (főváros–kerületek) erős helyi autonómiát ad, ugyanakkor hajlamos széttagolni a szabályozási és végrehajtási gyakorlatokat; ez különösen az engedélyezési, közterület-használati, településképi és városüzemeltetési ügyekben jelenthet eltérő standardokat és eltérő átfutási időket. A vállalkozások szempontjából mindez nem közigazgatási sajátosság, hanem tervezhetőségi kockázat: ugyanaz az üzleti döntés (terasz, rendezvény, felújítás, reklám, telephelyi ügy) kerületenként más eljárási logikába futhat.

A gazdasági-adminisztratív támogatás ezért egy olyan városi működési modell függvénye, amely egységesít, egyszerűsít, mérhetővé tesz és koordinál, vagyis a várost a vállalkozások felől nézve kiszámítható, gyors és érthető partnerré teszi.

4.3 Javasolt eszközök

Közvetlen gazdasági–pénzügyi támogatás

A közvetlen támogatások a kkv-k körében hozzájárulhatnak foglalkoztatás, árbevétel és termelékenység növekedéséhez, és a támogatott cégek válságállósága is erősödhet⁸³. Ugyanakkor a kkv-szektor tartós versenyképességi

⁸³ Nyikos, G., Soha, B., & Béres, A. (2021). Entrepreneurial resilience and firm performance during the COVID-19 crisis - Evidence from Hungary. Regional Statistics. <https://doi.org/10.15196/rs110307>

kihívásait strukturális tényezők is fenntartják, mint a jelentős adminisztratív és adóterhek, valamint a támogatási rendszerek működési gyengeségei. A támogatások akkor tudnak hosszabb távon is érdemi hatást kifejteni, ha célzottak és termelékenységet javító területekre fókuszálnak (digitalizáció, energiahatékonyság, technológiai fejlesztés, képzés, innováció, exportképesség), és jól illeszkednek egy stabil, gyorsan használható városi adminisztratív környezethez.

A startup-ökoszisztémában különösen fontos, hogy a támogatás ne kizárólag stratégiai deklarációként jelenjen meg, hanem kézzelfogható erőforrások és kapcsolatok formájában: hozzáférhető tőke, mentorálás, inkubáció, valamint nemzetközi hálózatok és piacra lépési csatornák⁸⁴. Ezek jelentős része városi szinten is erősíthető katalizátorszereppel (ökoszisztéma-szervezés, vállalati–egyetemi–startup összekötés, „soft landing” jellegű belépési szolgáltatások, célzott nemzetközi láthatóság).

Adminisztratív és üzleti környezet

A vállalkozások versenyképességét a mindennapi működésben gyakran nem egyetlen nagy tényező, hanem sok kicsi akadály gyengíti: bürokrácia, adminisztratív teher, instabil vagy nehezen értelmezhető szabályozás. A javulás iránya az egyszerűbb és kiszámíthatóbb keretrendszer, valamint a célzott tanácsadás és képzés. Budapest esetében ehhez hozzáadódik egy tipikus nagyvárosi kihívás: a többszereplős, sok határfelületet tartalmazó ügyintézési tér, ahol a kerületi és fővárosi szereplők mellett közlekedési, közmű- és városüzemeltetési szereplők is érintettek. A gazdasági-adminisztratív támogatás ebben a dimenzióban akkor a leghatékonyabb, ha a város a vállalkozói oldalon érzékelhető súrlódásokat célzottan csökkenti, három területen:

- **idő (átfutás):** rövidebb és tervezhetőbb ügyintézés, kevesebb hiánypótlás, csökkenő várakozási idők;
- **bizonytalanság (kiszámíthatóság):** egységesebb jogértelmezés és végrehajtás, stabil díj- és követelménylogika, előre jelezhető szabályváltozások;
- **minőség (ügyfélút):** érthető tájékoztatás, egyértelmű dokumentumlista, követhető ügystatusz, kijelölt kapcsolattartás összetett ügyeknél.

A digitális fejlesztések ezen a ponton nem önmagukban értékesek, hanem akkor, ha integrált ügyfélutakat hoznak létre: egy felületen kezelhető kérelmek, nyomon követhető státusz, egységes adatkezelés és mérhető teljesítmény.

A digitális eszközök szigetszerű, silós bevezetése ezzel szemben gyakran nem termel valódi versenyelőnyt, mert nem áll össze rendszerszintű szolgáltatássá.

⁸⁴ Szakos, J. (2022). Comparison of Government's Strategic Aims and Company Needs within the Hungarian Startup Ecosystem. European Scientific Journal, ESJ. <https://doi.org/10.19044/esj.2022.v18n22p37>

Partnerség és visszacsatolás: folyamatos szolgáltatásfejlesztés

A vállalkozásbarát városi működés nem egyszeri reform, hanem folyamatos szolgáltatásfejlesztés. Ennek intézményi alapja egy olyan partnerségi és visszacsatolási rendszer, amely a vállalkozói tapasztalatokat konkrét folyamatfejlesztési feladatokká fordítja, és a döntéshozatal felé egyértelmű, prioritizált fejlesztési listát képez. A rendszer három, egymást erősítő eleme:

- Operatív vállalkozói egyeztetés: rendszeres, tematikus egyeztetés kkv-k, startup-szereplők, befektetők és üzleti szolgáltatók bevonásával, kifejezetten azokra az ügýtípusokra fókuszálva, ahol a legnagyobb az idővesztés és a bizonytalanság (engedélyezés, közterület-használat, településkép, rendezvények, teraszok, digitális ügyintézés).
- Ügyfélútmérés és teljesítménymutatók: az ügyintézés városi szolgáltatásként kezelve érdemes folyamatosan mérni az átfutási időket, a hiánypótlási arányt, az elutasítások tipikus okait, az ügyfél-elégedettséget, és azt is, hogy kerületenként/fővárosi ügýtípusonként mekkora a szórás. A mérés célja nem adminisztráció, hanem a fejlesztési fókusz gyors kijelölése.
- Gyors problémamegoldás összetett ügyekre: a több szereplőt érintő, bonyolult ügyeknél (ahol a legtöbb például az ismételt dokumentumkérés) érdemes eseti ügyátekintést és kijelölt felelőst (ügygazdát) adni. Ezzel a tipikus elakadások (információhiány, eltérő jogértelmezés, duplikált dokumentumigény, folyamat- vagy IT-hiba) gyorsan beazonosíthatók és standardizált javításokká alakíthatók.

A partnerség és visszacsatolás ebben a formában a versenyképesség gyakorlati technikája: a kiszámíthatóság növelése, a vállalkozói költségek csökkentése és egy tervezhető város élményének kialakítása.

Budapest versenyképességét egy stabil, egyszerű és kiszámítható szabályozási környezet, erős üzleti szolgáltatási bázis, célzott innovációs/pénzügyi eszközök, valamint élhető városi környezet erősítheti. A város egyik legnagyobb, gyorsan mozgósítható tartaléka az, ha a töredezett működésből adódó terheket egységes standardokkal, koordinációval és integrált digitális ügyfélutakkal csökkenti, és ezzel a vállalkozói oldalon időt, pénzt és bizonytalanságot takarít meg. E ponton a következő kérdés már nem az, hogy szükséges-e ez a szemlélet, hanem az, hogy milyen konkrét, működőképes városi modellek képesek ezt intézményesen megvalósítani: egyablakos vállalkozói szolgáltatás, SLA-alapú ügyintézés és teljesítménymérés, ügygazdarendszer összetett ügyekre, startup *soft landing* és hálózatépítés, valamint integrált adat- és ügyfélútmenedzsment. A nemzetközi kitekintése ezekre a bevált megoldásokra és adaptálható működési mintákra ad példákat.

Egy belépési pont a vállalkozásoknak

Az első számú gyakorlat több nagyvárosban az, hogy a város egy helyre szervezi a vállalkozások belépését: információt, tanácsadást, szolgáltatásokat és (ahol lehetséges) az ügyintézés megindítását. A lényeg nem az, hogy minden információ egy oldalon van, hanem hogy a vállalkozó a saját élethelyzete szerint találja meg, mi a teendő (alapítás/nyitás, működtetés, bővítés, engedélyek, közterületi használat, nemzetköziesedés).

Budapest tanulsága: a kétszintű működésben (főváros–kerületek) különösen nagy értéke van annak, ha a vállalkozó számára a város egységes ügyfélútélményt ad: egyértelmű dokumentumlista, egységes követelmények, státuszkövetés és kiszámítható kommunikáció.

Városi leszállópálya befektetőknek és *scaleup*oknak

A befektetésösztönzésben a promóciót egyre gyakrabban egészíti ki az úgymond leszállópálya-szolgáltatás: a város a hatékony "miért itt" üzenet mellett csökkenti a belépési kockázatot (eljárások, helyszínválasztás, ökoszisztéma-kapcsolódás, partnerek, hálózatok). Erre nemzetközi gyakorlatban több példát is találhatunk:

- *Barcelona Activa Business Landing*⁸⁵: teljes körű, kifejezetten Barcelonába települni kívánó külföldi vállalkozások és befektetők számára kialakított szolgáltatás.
- *Vienna Business Agency – Businesses setting up in Vienna*⁸⁶: többnyelvű szakértői csapat "one-stop shop" jelleggel, ingyenes konzultációkkal a bécsi terjeszkedés támogatására.

Budapesten egy hasonló megoldás akkor adhat gyors versenyelőnyt, ha teljes körű angol nyelvű ügykezelést biztosít, ügygazdát ad a többszereplős ügyekre, és egy csomagban kezeli a telephely-engedélyezés-ökoszisztéma háromszögét (kapcsolatok, beszállítók, klaszterek, egyetemi/innovációs kapcsolódások).

Több engedély egy kérelemben, életciklus-kezeléssel

Az adminisztratív tehercsökkentés egyik legnagyobb nyeresége az engedélyezésnél jelentkezik, különösen ott, ahol több engedély vagy több hatóság érintett. A nemzetközi jó gyakorlatok közös pontja az, hogy az engedélyezés nem afféle digitalizált papír, hanem integrált folyamat, amely támogatja a teljes életciklust (kérelmezés, fizetés, módosítás, megújítás, megszüntetés). Erre a szemléletre nemzetközi jó gyakorlat lehet a *Szingapúr – GoBusiness Licensing*⁸⁷: a rendszer kifejezetten „one-stop portal”-ként írja le magát, és kiemeli, hogy a vállalkozások több licencet egyszerre tudnak igényelni; a funkciók között szerepel a megújítás, módosítás és megszüntetés is. Budapesten a legjobb *pilot*-terület az, ahol sok

⁸⁵ Barcelona Activa. (n.d.). Business Landing (Barcelona landing services). Forrás: <https://empreses.barcelonactiva.cat/en/landing-business> (Utolsó letöltés: 2026.03.02)

⁸⁶ Vienna Business Agency (Wirtschaftsagentur Wien). (n.d.). Businesses setting up in Vienna. Forrás: <https://viennabusinessagency.at/businesses-setting-up-in-vienna/> (Utolsó letöltés: 2026.03.02)

⁸⁷ Government of Singapore. (n.d.). GoBusiness Licensing FAQ: Renew licences. Forrás: <https://licensing.gobusiness.gov.sg/faq/manage-licences/renew> (Utolsó letöltés: 2026.03.02)

a gyakori, nagy volumenű ügýtípus (pl. vendéglátáskapcsolt engedélyek; terasz/kitelepülés; rendezvénylogisztika). A cél az, hogy a vállalkozó egy ügyet lásson (egy státusz, egy kommunikációs csatorna), ne párhuzamos eljárásokat.

Egy felelős kapcsolattartó a többszereplős ügyekre

Több város külön egységet működtet arra, hogy a vállalkozások a többszereplős szabályozási térben ne intézményről intézményre vándoroljanak. A megoldás lényege az ügygazda: egy felelős kapcsolattartó, aki koordinálja a városi szereplők közötti egyeztetést, és gyorsítja a megoldást. Ilyen például a *New York City – NYC Business Express Service Team (BEST)*⁸⁸: *interagency* (több ügynökséget összefogó) kezdeményezésként „*sole point of contact*”-ot biztosít a bürokratikus terhek („*red tape*”) csökkentésére. Budapest esetében az ügygazdamodell akkor működik, ha van protokollja: standard dokumentumcsomag és eljárási útvonal, rövid határidős „*case review*” összetett ügyekre, kijelölt felelősi kör, illetve belső egyeztetési határidők és visszajelzési standardok.

Bottleneck-szolgáltatások: a versenyképességi szűk keresztmetszetek célzott kezelése

A jó gyakorlatok egyik visszatérő logikája, hogy a város azonosít egy-egy kulcs szűk keresztmetszetet (engedélyezési torlódás, információhiány, sokszereplős koordináció, belépési nehézség külföldi beruházóknál), és erre célzott szolgáltatást épít. Ennek előnye, hogy mérhető hatása van, és a vállalkozói oldalon közvetlenül csökkenti a kockázatot. Budapest esetében érdemes pár olyan „üzleti fájdalompontot” kiválasztani, ahol a beavatkozás gyorsan hozhat eredményt: például a gyakori engedély- és közterület-használati ügyek, illetve a befektetői/*scaleup* belépés kísérése.

Mérhetőség és transzparencia: a város mint szolgáltató szemlélet

A digitális és modern kormányzás akkor válik versenyképességi eszközzé, ha az adminisztratív teljesítmény mérhetően hatékony szolgáltatássá alakul: célértékekkel, átfutási idők nyomon követésével, a hiánypótlási arányok és tipikus elakadások feltárásával. A nemzetközi tapasztalatok alapján a digitális előrelépés tipikusan ott jár együtt jobb üzleti környezettel, ahol az e-kormányzás a terhek csökkenéséhez és a folyamatok egyszerűsödéséhez vezet. Budapesten minimumcsomagként érdemes ügýtípusonként mérni (és ahol releváns, kerületi bontásban megjeleníteni) a következőket: átfutási idők (átlag/medián), hiánypótlási arány, tipikus elutasítási okok, ügyfél-elégedettség. Ez egyszerre ad fejlesztési fókuszot és ösztönzi az egységesítést a kétszintű rendszerben.

⁸⁸ New York City Business. (n.d.). NYC Business Express Service Team (BEST). Forrás: <https://nyc-business.nyc.gov/nycbusiness/business-services/regulatory-assistance/nyc-business-express-service-team-best> (Utolsó letöltés: 2026.03.02)

5

MELLÉKLETEK

1. TANULMÁNYTÁR

- BP Műhely** – Budapest népességfogyása a rendszerváltás óta: Demográfiai trendek, okok és területi sajátosságok, Alapdokumentum
- BP Műhely** – Budapest demográfiai átalakulása 2001-2025 között, Háttérdokumentum
- BP Műhely** – Budapest demográfiai trendjei és területi különbségei, Háttérdokumentum
- BP Műhely** – Airbnb-szabályozás Budapesten, Háttérdokumentum
- BP Műhely** – Lakhatási megfizethetőség romlásának társadalmi következményei, Háttérdokumentum
- BP Műhely** – Lakhatási válság és megoldáskeresés, Háttérdokumentum
- BP Műhely** – Rövid távú szálláskiadás és lakhatási feszültségek összefüggései, Háttérdokumentum
- BP Műhely** – A belvárosi közbiztonság romlása és a lakhatási-turisztikai feszültségek összefüggései, Háttérdokumentum
- BP Műhely** – Bulinegyed - főbb problémák, Háttérdokumentum
- BP Műhely** – Budapest turizmusának térbeli koncentrációja és annak városi hatásai, Háttérdokumentum
- BP Műhely** – Kulturális és kreatív iparágak szerepe a turisztikai kínálat diverzifikálásában, Háttérdokumentum
- BP Műhely** – Fenntartható turizmus, mint városfejlesztési eszköz Budapesten, Háttérdokumentum
- BP Műhely** – Szezonális ingadozások kezelése a városi turizmusban, Háttérdokumentum
- BP Műhely** – Budapest külső kerületeinek településszerkezete, Alapdokumentum
- BP Műhely** – Külső kerületi városépítészeti rendszerek – közlekedésszerkezet, Alapdokumentum
- BP Műhely** – Technológia és várospolitikai találkozása: Budapest okosváros lehetőségei, Alapdokumentum
- BP Műhely** – Radó Dezső Terv – projektcélok elemzése, Háttérdokumentum
- BP Műhely** – Új építési törvény zöldfelületi vonatkozásai, Háttérdokumentum

- BP Műhely** – Budapest rozsdaovezetei, Alapdokumentum
- BP Műhely** – Rozsdaovezetek fővárosi tulajdonban, Háttérdokumentum
- BP Műhely** – Rozsdaovezetek ökológiai értékei, Háttérdokumentum
- BP Műhely** – Rozsdaovezeti fejlesztések – nemzetközi példák, Háttérdokumentum
- BP Műhely** – Barnamezős területek megújításának tervezési folyamata, Háttérdokumentum
- BP Műhely** – Hatodik kerületi utcafelújítások – projektelemzés, Háttérdokumentum
- BP Műhely** – Kopaszi-gát, Háttérdokumentum
- BP Műhely** – Budapest hídjai, Alapdokumentum
- BP Műhely** – Duna, Alapdokumentum
- BP Műhely** – Rákos-patak, Alapdokumentum
- BP Műhely** – Szilas-patak, Alapdokumentum
- BP Műhely** – Budapest új közparkjai és közhasználatú zöldfelületei – budai oldal, Alapdokumentum
- BP Műhely** – Budapest új közparkjai és közhasználatú zöldfelületei – pesti oldal, Alapdokumentum
- BP Műhely** – Budapest zöldfelületi rendszere, Alapdokumentum
- BP Műhely** – A budapesti méhlegelő, Háttérdokumentum
- BP Műhely** – A budapesti zöldfelület-fenntartás helyzete, Háttérdokumentum
- BP Műhely** – Budapesti Zöld Infrastruktúra Füzetek, Háttérdokumentum
- BP Műhely** – Kertvárosok zöldfelületi intenzitásának változása, Háttérdokumentum
- BP Műhely** – Sportolási célú területek zöldfelületei, Háttérdokumentum
- BP Műhely** – Udvarzöldítési megoldások, Háttérdokumentum
- BP Műhely** – Zöldfelületi intenzitás Budapesten, Háttérdokumentum
- BP Műhely** – “Zöld villamosvágányok” megoldásai, Háttérdokumentum
- BP Műhely** – A budapesti villamosközlekedés, Alapdokumentum

- BP Műhely** – A budapesti buszközlekedés, Alapdokumentum
- BP Műhely** – Metróközlekedés Budapesten, Alapdokumentum
- BP Műhely** – A Szentendrei-Békásmegyeri HÉV-vonalak felújítása, Háttérdokumentum
- BP Műhely** – A szentendrei HÉV (H5) felújításának akadálymentesítési kérdései és a műszaki tartalom racionalizálásának értelmezése, Háttérdokumentum
- BP Műhely** – A ferihegyi repülőtéri vasúti kapcsolat háttere és indokoltsága, Háttérdokumentum
- BP Műhely** – Közúti közlekedés Budapesten, Alapdokumentum
- BP Műhely** – Autóhasználati trendek Budapesten és a tömegközlekedés visszaszorulása, Háttérdokumentum
- BP Műhely** – Gyalogosközlekedés Budapesten, Alapdokumentum
- BP Műhely** – Kerékpáros közlekedés Budapesten, Alapdokumentum
- BP Műhely** – Mikromobilitás Budapesten, Alapdokumentum
- BP Műhely** – A közterületi parkolás, Alapdokumentum
- BP Műhely** – Parkolás Budapesten, Alapdokumentum
- BP Műhely** – A P+R parkolás, Alapdokumentum
- BP Műhely** – Parkolóházak és mélygarázsok Budapesten, Alapdokumentum
- BP Műhely** – TOD Közlekedés alapú városfejlesztés – nemzetközi benchmark, Háttérdokumentum

2. FORRÁSJEGYZÉK

Jelen dokumentum a Műhely elmúlt évben elkészített alap- és háttérdocumentumaira támaszkodik, melyeket a Mellékletekben listázunk. Terjedelmi korlátok miatt az alap- és háttérdocumentumokban már közölt bibliográfiát itt nem mutatjuk be, azok megtekinthetők az eredeti anyagokban. Itt azokat a forrásokat soroljuk fel, melyeket először jelen dokumentumban használtunk fel.

- **619/2021 (XI. 8.) Kormányrendelet** a rozsdaovezeti akcióterületek kijelöléséről és az egyes akcióterületeken megvalósuló beruházásokra irányadó sajátos követelményekről
- **Barcelona Activa. (n.d.). Business Landing (Barcelona landing services).**
Forrás: <https://empreses.barcelonactiva.cat/en/landing-business>
(Utolsó letöltés: 2026.03.02)
- **Garrido, B., Sebrek, S., Semenova, V., Bal, D., & Gábor, M. (2022). Addressing the Phenomenon of Overtourism in Budapest from Multiple Angles Using Unconventional Methodologies and Data.**
Sustainability. <https://doi.org/10.3390/su14042268>
- **Government of Singapore. (n.d.). GoBusiness Licensing FAQ: Renew licences.**
Forrás: <https://licensing.gobusiness.gov.sg/faq/manage-licences/renew>
(Utolsó letöltés: 2026.03.02)
- **Kocsis, J. B., & Varga, V. (2025). Emerging subcenters in the inner Budapest metropolitan area.**
Journal of Urban Affairs, 1–23.
- **Koltai, Z., & Filó, C. (2021). A hazai nagyvárosok sikerességének tényezői a vállalati vélemények tükrében.**
Tér és Társadalom, 35(1), 92–112.
- **KSH 27.2.2.1. A turisztikai szálláshelyeken eltöltött vendégéjszakák száma vármegye és régió szerint, havonta**
https://www.ksh.hu/stadat_files/tur/hu/tur0079.html
- **KSH Népszámlálási adatbázis 2022**
<https://nepszamlalas2022.ksh.hu/adatbazis/>
- **New York City Business. (n.d.). NYC Business Express Service Team (BEST).**
Forrás: <https://nyc-business.nyc.gov/nycbusiness/business-services/regulatory-assistance/nyc-business-express-service-team-best>
(Utolsó letöltés: 2026.03.02)
- **Vienna Business Agency (Wirtschaftsagentur Wien). (n.d.). Businesses setting up in Vienna.**
Forrás: <https://viennabusinessagency.at/businesses-setting-up-in-vienna/>
(Utolsó letöltés: 2026.03.02)





