

SZAKPOLITIKAI JAVASLAT - 2023 No.5

HOGYAN TEGYÜK VONZÓBBÁ A NAGYVÁROSAINKAT?

Az Egyensúly Intézet szakpolitikai
javaslatai a városi szétterjedés
kezeléséről



**Egyensúly
Intézet**

Hogyan tegyük vonzóbbá a nagyvárosainkat?

Az Egyensúly Intézet szakpolitikai
javaslatai a városi szétterjedés kezeléséről

2023-05

Az Egyensúly Intézet köszönetét fejezi ki
Horváth Áronnak, aki a szakpolitikai javaslatcsomag
háttértanulmányának szerzője volt. Értékes szakmai
segítségéért köszönetet mondunk Lukács Andrásnak
és Schrancz Mihálynak.

Felelős kiadó és szerkesztő: Egyensúly Intézet

Kiadványszerkesztés: Zádori László

2023. július

© Egyensúly Intézet

**Magyarország
jövő időben** ▶▶

Egyensúly Intézet

TARTALOMJEGYZÉK

Vezetői összefoglaló	3
1. Mi a probléma?	7
2. Zsugorodó magyar nagyvárosok	9
3. Az Egyensúly Intézet szakpolitikai javaslatai a nagyvárosok vonzóbbá tételéről	20

VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓ

01

Hazánkban a nagyvárosok fogynak, miközben agglomerációik lakossága bővül: Budapestről és a megyeszékhelyekről is gyorsul az elvándorlás. 1990 és 2022 között Budapest lakossága több mint 300 ezer fővel, a többi régióközponté összesen mintegy 200 ezer fővel csökkent, és mindössze négy város esetében figyelhető meg némi növekedés – ebben a folyamatban az ország össznépességének fogyása mellett a fő ok a nagyvárosokból az agglomerációkba költözés. A visegrádi országok fővárosai közül egyedül a magyar fővárost hagyják el többen, mint ahányan odaköltöznek. A jelenlegi tendenciák folytatódása esetén 2051-ig a magyar régióközpontok lakossága további 290 ezer fővel, 11 százalékkal fog fogyni.

02

Bár az agglomerációs és a vidéki életnek számos előnye van, nemzetgazdasági, versenyképességi és környezetvédelmi szempontból több érv szól a bővülő, fejlődő nagyvárosi központok mellett. A nagyvárosi központok megfelelő tervezés esetén fenntarthatóbbak, mérethatékonyabban működnek, és jobban ki tudják aknázni a munkavállalók szellemi és innovációs kapacitásait, mint az agglomerációk. Az agglomerációs kistelepülésekkel összehasonlítva a nagyvárosokban lakók könnyebben hozzáférhetnek az alapvető fontosságú egészségügyi, oktatási, szociális szolgáltatásokhoz, így a jól szervezett nagyvárosok a társadalmi mobilitást is jobban szolgálják. Az agglomerációk felduzzadása ezzel szemben a növekvő mértékű ingázás miatt több károsanyag-kibocsátással és a közlekedési infrastruktúra túlterhelésével, valamint az infrastruktúra-fejlesztéshez kapcsolódó extra költségekkel jár.

03

A városi szétterjedés három fő oka: a lakhatási költségek, az életminőséget meghatározó tényezők (a több zöldterület és a tisztább levegő iránti igény, az infrastrukturális ellátottság), valamint az utazási költségek. Így a szakpolitikai beavatkozásoknak is ezeket a tényezőket kell befolyásolniuk.

.....

04

Középtávon három trend is a szuburbanizációt fogja tovább erősíteni: a nagyvárosi lakhatás drágulása, a távmunka várható terjedése, valamint az ingázás könnyebbé válása. A nagyvárosi szétterjedés ugyanakkor nem eleve elrendelt adottság, hanem szakpolitikai eszközökkel, tudatos, hosszú távú stratégiai tervekkel befolyásolható folyamat. Ha Magyarországot a jövőben tisztább, okosabb és versenyképesebb országgént képzeljük el, vonzóbbá és élhetőbbé kell tennünk a nagyvárosainkat.

05

Legyen megfizethető a lakhatás! Ennek érdekében ösztönözzük a lakóingatlanok hosszú távú bérbeadását: az egy évnél hosszabb időre szóló szerződések esetén a bérbeadás legyen adómentes! A magánbérleti piacon a kockázatok csökkentése érdekében tegyük kötelezővé a formaszerződéseket és a bérbeadás regisztrációját! Kedvezményes lakáskiadási áfával segítsük a vállalkozói bérlakás piac megerősödését!

.....

06

A lakásokból tereljünk irodaépületekbe minél több munkahelyet! Korlátozzuk évi 90 napban a lakóingatlanok rövid távú kiadásra való hasznosítását! Adóztassuk meg a tartósan üresen álló lakásokat és a magántulajdonban lévő lakásirodákat!

07

Az önkormányzatok bővíthessék a lakáskínálatot a tartósan üresen álló ingatlanok bérbeadásával! Hozzunk létre önkormányzati ingatlanvagyonkezelőket, amelyek a városok lakásvagyonának értéknöveléséért, az ingatlanok komplex fejlesztéséért, bérbeadásáért és adásvételéért felelnek! Célzott támogatási programot és adókedvezményt a leromlott állapotú magántulajdonú és önkormányzati lakásállomány korszerűsítésére! A társasházakban akár a tulajdonosok kétharmada is dönthessen a korszerűsítési beruházásokról!

08

A nagyvárosok ne kifelé, hanem befelé terjeszkedjenek! Ennek érdekében a lakáskínálatot növeljük a használaton kívüli, alulhasznosított barnamezős területek, illetve foghíjtelkek beépítésével – de csak azokon a területeken, amelyek tömegközlekedési és egyéb infrastruktúrával jól el vannak

látva, illetve ahol a befektetőkkel sikerül megállapodni a megfelelő mértékű fejlesztésekről! 2028-ra Budapestnek legyen hosszú távú toronyház-kon koncepciója! Az ingatlanfejlesztők akkor építhessenek magasabb házat, akkor növelhessék a beépíthetőséget, ha száz épített lakásonként legalább egyet önkormányzati tulajdonba adnak, amelyeket aztán szolgálati lakásként lehet hasznosítani!

09

Tegyük élhetőbbé a nagyvárosi központokat! Tűzzük ki célul, hogy a városi polgárok egyre növekvő számban járhassanak autózás nélkül parkba, boltba, rendelőbe, oktatási és egészségügyi intézményekbe! A 15 perces város megvalósítása érdekében támogassuk a kerékpározást, a gyalogos elérhetőséget és az újszerű mikromobilitási formákat!

10

A városi élet zöldítése érdekében vezessünk be tiszta zónákat a nagyvárosokban! A városi zöldterület-ellátottság az évtized végére érje el a $9 \text{ m}^2/\text{fős}$ értéket! Hozzunk létre zöld sugárutakat a nagyvárosokban! A nagyvárosi mellékutakon csökkentsük 30 km/h -ra a sebességhatárt!

.....

11





Az önkormányzatok hozzák létre a szolgáltatási tanúsítványok rendszerét, amely tájékoztatja a vevőt a lakás szolgáltatási ellátottságáról! Rendeljünk kötelező infrastrukturális minimumot a nagyobb fejlesztésekhez!

12

Nagyvárosaink legyenek vonzóak az innovatív, kreatív emberek és cégek számára! Az $50\,000$ fő feletti nagyvárosokban hozzunk létre Városfejlesztési Központokat az adat alapú városfejlesztés érdekében! Hozzuk létre és üzemeltessük nagyvárosaink digitális mását! Az állam a feldolgozóipar helyett a szolgáltatási szektorban és a kreatív ágazatokban létrejött munkahelyeket támogassa! 2030 -ra növeljük 50 százalékkal a nagyvárosi kollégiumi férőhelyek számát! Hozzunk létre kreatív és innovációs csomósodási központokat!

1. MI A PROBLÉMA?

A városiasodás a modern társadalmak meghatározó tendenciája. A világ más fejlett országaihoz hasonlóan a nagyvárosi térségek lakossága Magyarországon is folyamatosan növekszik. Ugyanakkor a nagyvárosi központok és az azokat körülvevő agglomerációs települések viszonya világszerte változatos képet mutat. **1990 és 2022 között a magyar főváros lakossága több mint 300 ezer fővel, a többi régióközponté összesen mintegy 200 ezer fővel csökkent,** és mindössze négy nagyváros esetében figyelhető meg némi növekedés. A jelenlegi trendekből egyértelműen látszik, hogy **célzott közpolitikai beavatkozások nélkül Magyarországon a szuburbanizáció, vagyis a városok szétterülése, a központ fogyása és az egyfunkciós, hiányos infrastruktúrával ellátott agglomeráció bővülése a következő évtizedekben tovább fog folytatódni.** A nagyvárosok lakosságának fogyása pedig önmagán túlmutató folyamat, amely **számos nem kívánt mellékhatással** jár, mindenekelőtt:

-  **Az egyre növekvő mértékű, tömeges ingázásból fakadó járulékos környezeti terheléssel.**
-  **A nagyvárosi szlömösödés veszélyével.**
-  **A nagyvárosi szolgáltatások szegényedésével, minőségük romlásával.**
-  **A kreativitás nagyvárosi „csomósodásában” rejlő lehetőségek kiaknázatlanságával.**

Számos város nyolcvanas évekbeli és kortárs történelme párhuzamba állítható ezzel a trenddel, ami segíthet megérteni a középtávú kilátásokat. Detroit például a nehézipar hanyatlásával 1980 óta népessége felét elvesztette, és lényegében szellemvárossá vált, de az orosz és kínai nagyvárosok jelenleg is zajló elnéptelenedése szintén az ipari központok leépülésével jár együtt. Hazánkban szemléletes példa Dunaújváros vagy Miskolc rendszerváltás utáni hanyatlása.

Nem szabad ugyanakkor megfeledkeznünk róla, hogy **nem eleve elrendelt, pláne nem megváltoztathatatlan folyamatról van szó:** a nagyvárosokat érintő mindennapi közpolitikai döntéseknek hosszú távú hatásaik is vannak. A beépítési vagy lakáspiaci szabályozások, a pénzügyi források elosztása az önkormányzatok között, az infrastruktúra és a közlekedés fejlesztése vagy a zöld területek fogyása/bővülése közvetve vagy közvetlenül mind évtizedes időtávon befolyásolja az emberek költözési döntéseit. Azért fontos tisztában lennünk mindezzel, mert **a következmények közelről érintik a gazdaságot, ezáltal pedig hazánk hosszú távú jóllétét és versenyképességét.**

1990 és 2022 között a magyar főváros lakossága több mint 300 ezer fővel, a többi régióközponté összesen mintegy 200 ezer fővel csökkent.

Érdemes lehetőségként tekintenünk arra a tényre, hogy a tapasztalatok alapján a folyamat igenis befolyásolható. **Nagyvárosaink vonzerejének megtartása hatékonyabb, zöldebb és igazságosabb jövőt eredményezhet.** Az adatalapú kutatások alapján a városokban sűrűsödő vállalkozókedv az elérhető szolgáltatások színesebb palettáját teremtheti meg, nagyobb eséllyel születnek innovációk, és hatékonyabban használhatók ki az erőforrások. A mérethatékonyság a termelésben és a fejlesztésekben is érvényesülve hatékonyabb gazdasági működést eredményez. A nagyobb népsűrűségnek köszönhetően az elfoglalt földterület kisebb mérete és a kevesebb szennyező közlekedés környezetbarátabbá is teszi a városokat. **Ha ellenben a nagyvárosok élhetősége romlik, illetve ha a lakhatás sokak számára elérhetetlenül drága, egyre kevesebben lesznek, akik számára a városi környezet vonzó lesz.** Mindezek okán az alábbiakban az Egyensúly Intézet arra tesz javaslatot, hogy **milyen eszközökkel tegyük vonzóbbá, versenyképesebbé és hatékonyabbá Magyarországot nagyvárosi központjait.**



A nagyvárosok jövője kapcsán különösen fontos a döntések hosszú távú és áttételes következményeinek alapos átgondolása, mivel **versenyképes nagyvárosok nélkül nincs versenyképes Magyarország**. Mindeközben nem hangsúlyozhatjuk eléggé: **a cél semmiképp nem az agglomerációba költözők megbélyegzése vagy a lakhelyválasztási szabadság bármifajta korlátozása – hanem közös érdekünk előmozdítása a nagyvárosi központok vonzóbbá tétele révén**. A döntéshozók feladata az, hogy megértsék azt az összetett motivációs rendszert, amely az egyéneket olyan választások meghozatalára

készíti, amelyek végső soron senki által nem kívánt eredményekhez vezetnek. Fontos belátni, hogy **a nem-cselekvés is következményekkel jár – csak éppen jó eséllyel olyanokkal, amelyeket jobb lenne elkerülnünk**.

Nagyvárosaink vonzerejének megtartása hatékonyabb, zöldebb és igazságosabb jövőt eredményezhet.

2. ZSUGORODÓ MAGYAR NAGYVÁROSOK

I 2.1. A VIRÁGZÓ NAGYVÁROSOK ELŐNYEI

Ha a hazai nagyvárosok fogyása és szétterjedése folytatódni fog, az számos környezeti, társadalmi, gazdasági és versenyképességi hátránnyal fog járni. **A magyar nagyvárosok – a főváros és a megyeszékhelyek – erősítése ezzel szemben több szempontból is előnyös lenne az ország egésze szempontjából.**

01 A KÖZPONT HATÉKONYABB

A nagyvárosok **mérethatékonyabban működnek**, különösen azóta, hogy az ipar helyett a szolgáltató ágazatok váltak a gazdaság húzóerejévé. A tűzoltóságot, a szemétszállítást, a közműveket a sűrűbben lakott területeken lehet a leginkább költséghatékonyan működtetni, de **sűrű közösségi közlekedést is ott érdemes kialakítani és fejleszteni, ahol a megfelelő számú lakó ki is használja a járatokat.**

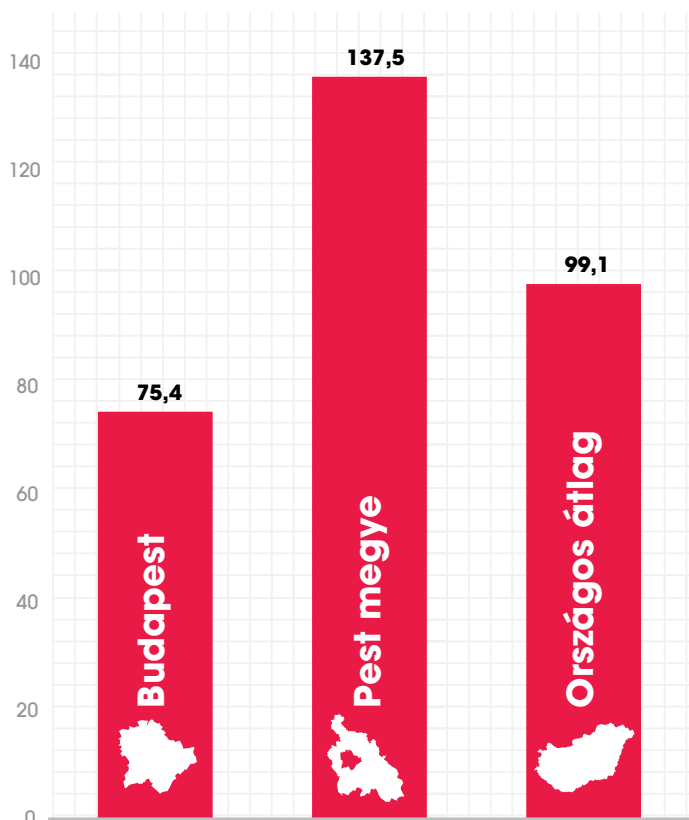
A mérethatékony nagyvárosokban olyan szolgáltatások jöhetnek létre, amelyek szempontjából kisebb településeken nincs megfelelő vásárlóerő: ilyen az állatkert, az egzotikus vendéglő vagy az opera és a színház. Ez a gazdagság még a közszolgáltatásokban is tetten érhető: egy nagyvárosban tagozatos és saját pedagógiai programú iskolák, zeneiskolák vagy akár az utánpótláshoki is elérhető. Amikor pedig a szolgáltatások innovációja nemcsak a helyi

vásárlóerőre épít, hanem nemzetközileg is versenyképes, akkor emelkedhetnek ki olyan, **nemzetközileg is jegyzett vállalatok**, mint a UStream vagy a Prezi. Budapest földrajzi elhelyezkedése és az ott elérhető munkaerő képzettsége például ideálissá tehetné a fővárost arra, hogy lokális innovációs hubbá váljék.

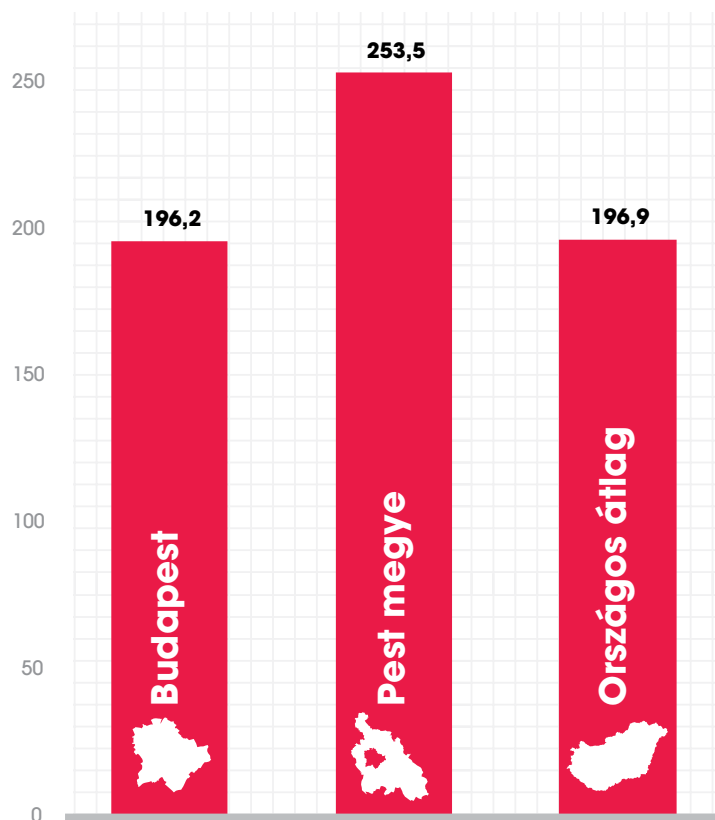
02 A KÖZPONT TISZTÁBB – HA TESZÜNK RÓLA

Talán meglepő lehet, de **a korszerű nagyvárosok kevésbé terhelik a környezetet, mint az agglomeráció, ezért nélkülözhetetlenek egy zöldebb Magyarországhoz.** Az agglomeráció kiterjedése több területet követel a természetből, emellett alacsonyabb hatékonyságú energiafelhasználással és nagyobb károsanyag-kibocsátással is jár (1–2. ábra). **A nagyobb népsűrűségű városi központok ellenben a természetből kisebb helyet kiszakítva, kevesebb autóhasználattal teszik lehetővé a hétköznapi életet.** A tipikus városlakó karbonlábnyoma (a fűtést, az áramhasználatot és a közlekedést is figyelembe véve) jóval kisebb az agglomerációban élőkénél.¹ Mivel a legsűrűbben beépített városokban a lakók általában kisebb alapterületű lakásokban élnek, esetükben az egy főre jutó károsanyag-kibocsátás is jóval alacsonyabb.

¹ Glaeser, Edward L. – Kahn, Matthew E.: The greenness of cities: Carbon dioxide emissions and urban development. *Journal of Urban Economics* 67(3): 404–418.



1. ábra: Egy háztartási fogyasztóra jutó havi átlagos vezetékesszégáz-felhasználás, m³, 2021 (forrás: KSH)



2. ábra: Egy háztartási fogyasztóra jutó villamosenergia-felhasználás havi átlaga, kWh, 2021 (forrás: KSH)

Az agglomerációs ingázással járó autóhasználat ezzel szemben nagyban hozzájárul a levegőszennyezéshez. Mivel a szétterjedt, kevésbé sűrűn lakott városokban nehezebben elérhetők az alapvető (egészségügyi, oktatási, kereskedelmi stb.) szolgáltatások, ráadásul a tömegközlekedési eszközök is ritkábban járnak (az igényekhez igazodó fejlesztésük pedig jóval költségesebb), az emberek nagyobb valószínűséggel váltanak autóra, ami tovább növeli a kibocsátás mértékét. Persze egy rosszul szervezett városmag is káros a levegőminőségre, de a globális trendek ma az urbanizált központok kibocsátásainak szigorúbb szabályozása felé mutatnak.

A korszerű várostervezés során általában **elsődleges szempont a városközpont körüli zöld területek védelme, vagyis a parkok, erdők, mezőgazdasági területek megőrzése, illetve bővítése.** Jó példa erre Koppenhága „Tenyérterve” (*Finger Plan*), amely megszabja, hogy a város a főbb közlekedési útvonalak mentén öt irányban terjedhet szét, ezek között pedig kötelezően zöld felületnek kell maradnia, Lipszében pedig több önkormányzat bevonásával formálták meg a város körül a *green ringet*.

03 A KÖZPONT IGAZSÁGOSABB

A városokban általában **több lehetőség adott a társadalmi és gazdasági esélykülönbségek mérséklésére** – egyszerűen azért, mert jóval több ember él jóval kisebb területen, ezáltal a mérethatékonyság elve a szociálpolitikai és egyéb közpolitikai beavatkozások esetén is érvényesül. Bár a városi szegénység és a szlömösödés sajátosan nagyvárosi jelenség, ezek mérséklésére is jóval több eszköz áll rendelkezésre. A szolgáltatások gazdagsága az alacsonyabb jövedelmű városiak számára is több lehetőséget biztosít például az iskolaválasztás vagy a megfelelő egészségügyi szolgáltatás kiválasztása során, miközben a **kisebb távolságok kevésbé zárják ki az embereket az alapvető fontosságú szolgáltatásokból.**

Ezért is különösen fontos, hogy a városi lakhatás megfizethető legyen, hiszen ezáltal lehet fékezni az alacsonyabb jövedelműek kiszorulását. **Ez kedvezően hat a társadalmi mobilitásra, mert a nagyobb városi központokban könnyebben elérhetők az alapvető**

szolgáltatásokat nyújtó intézmények, így a jövedelmi és vagyoni egyenlőtlenségek szegénységet újratermelő hatása is korlátosabb.

A városi lakhatás nemcsak az egyének, hanem az önkormányzatiság szintjén is igazságosabb. Súlyos konfliktusokhoz és a források elosztásának visszasságaihoz vezetnek azok a helyzetek, amikor a lakók az egyik településen élnek, viszont dolgozni, szórakozni egy másikra járnak, hol közösségi közlekedéssel, hol autóval. Ehhez természetesen mindenkinek joga van, ám önkormányzati szinten már ma is jól láthatók az ebből eredő szükségszerű konfliktusok. **A települési erőforrások felhasználása szempontjából**

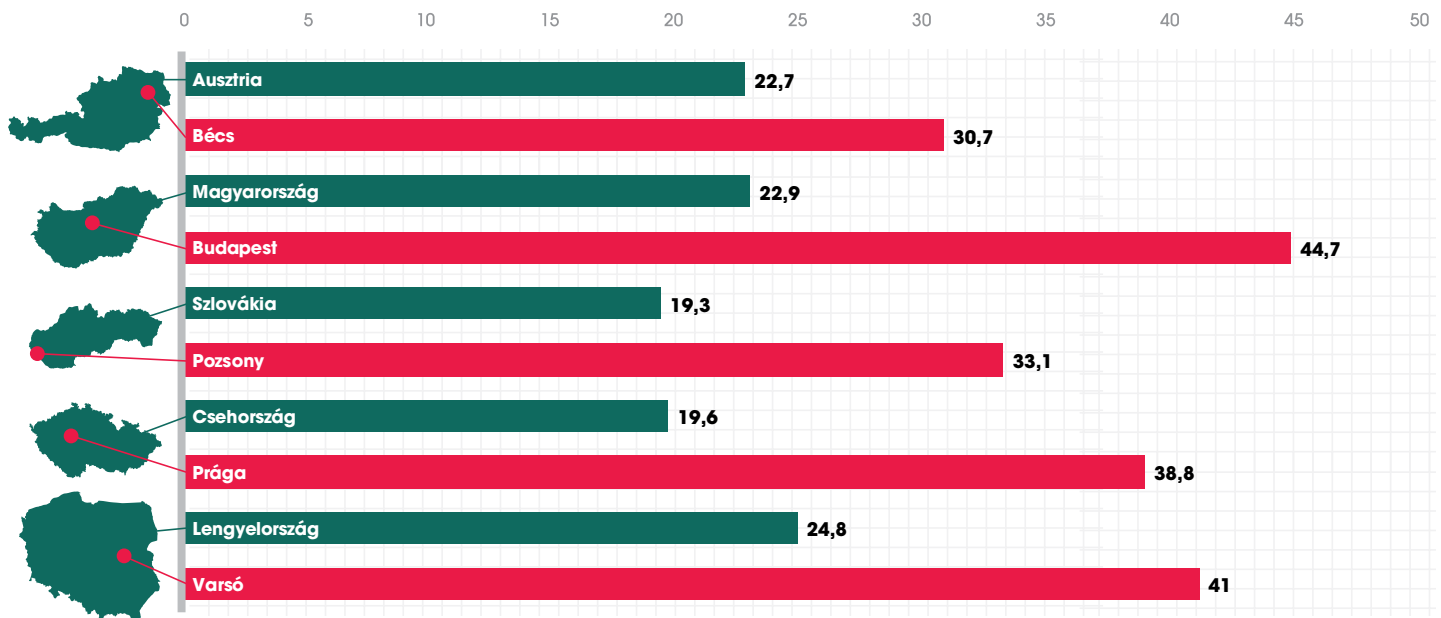
tisztább és igazságosabb helyzet, ha az emberek ott veszik igénybe a közszolgáltatásokat, ahol laknak.

A települési erőforrások felhasználása szempontjából tisztább és igazságosabb helyzet, ha az emberek ott veszik igénybe a közszolgáltatásokat, ahol laknak.

I 2.2. NÖVEKVŐ AGGLOMERÁCIÓK, FOGYÓ KÖZPONTOK

Magyarország lakossága a rendszerváltás óta mintegy **800 ezer fővel csökkent**. Ezzel párhuzamosan folyamatos volt a vidékről történő elvándorlás. A 2022-es adatok² alapján Magyarország lakosságának 65 százaléka,

6,3 millió ember lakik városokban és azok agglomerációs térségeiben. Nagyvárosi környezetben keletkezik a gazdasági teljesítmény és az innováció nagy része, itt tanul a legtöbb egyetemistánk (3. ábra).

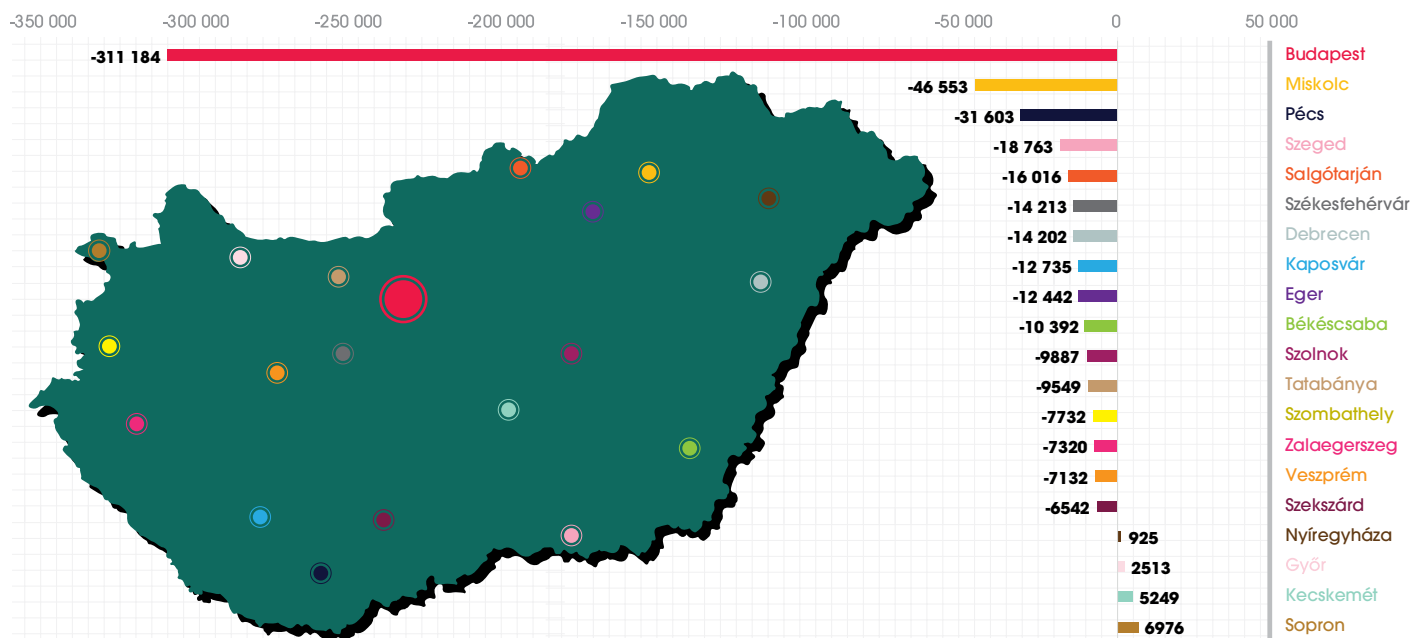


3. ábra: Felsőfokú végzettséggel rendelkező, a tudomány és a technológia területén dolgozó személyek a régió országokban, a foglalkoztatottak százalékos arányában, 2022 (forrás: Eurostat)

² KSH: Agglomerációkban, agglomerálódó térségekben, településegységekben élők száma, 2022. január 1. KSH, https://www.ksh.hu/stadat_files/fo/fo/fo0016.html

A magyarországi városok össznépségének növekedése azonban némileg lassabb a nemzetközi trendeknél, aminek fő oka a központi nagyvárosi népesség fogyása. **1990 és 2022 között Budapest lakossága több mint 300 ezer fővel,**

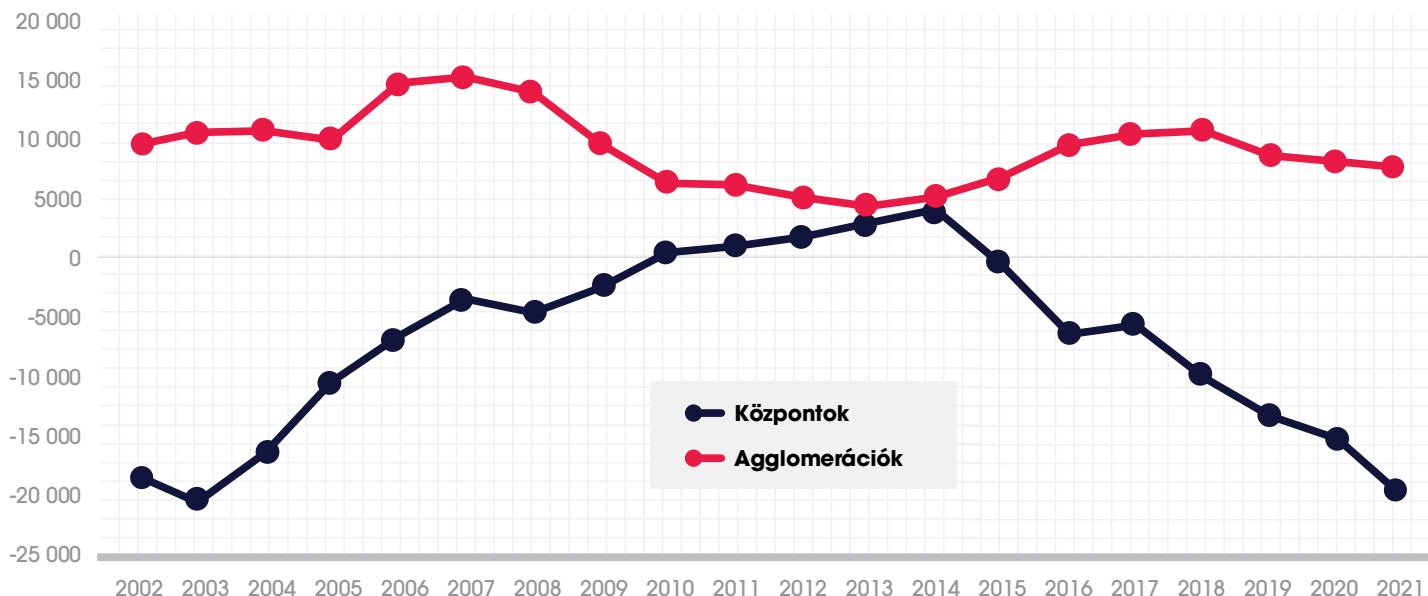
a többi régióközponté összesen mintegy 200 ezer fővel csökkent, és mindössze négy város esetében figyelhető meg némi növekedés (4. ábra).



4. ábra: Az agglomerációs központok lakónépességének változása 1990 és 2021 között, fő (forrás: KSH)

Bár a fogyás mögött számos ok – mindenekelőtt a magyar népesség fogyása – azonosítható, várospolitikai szempontból a legfontosabb tényező az állandó ki- és bevándorlások egyenlege – vagyis hogy hányan költöznek be, illetve ki a városokból. E tekintetben ugyancsak negatív az egyenleg:

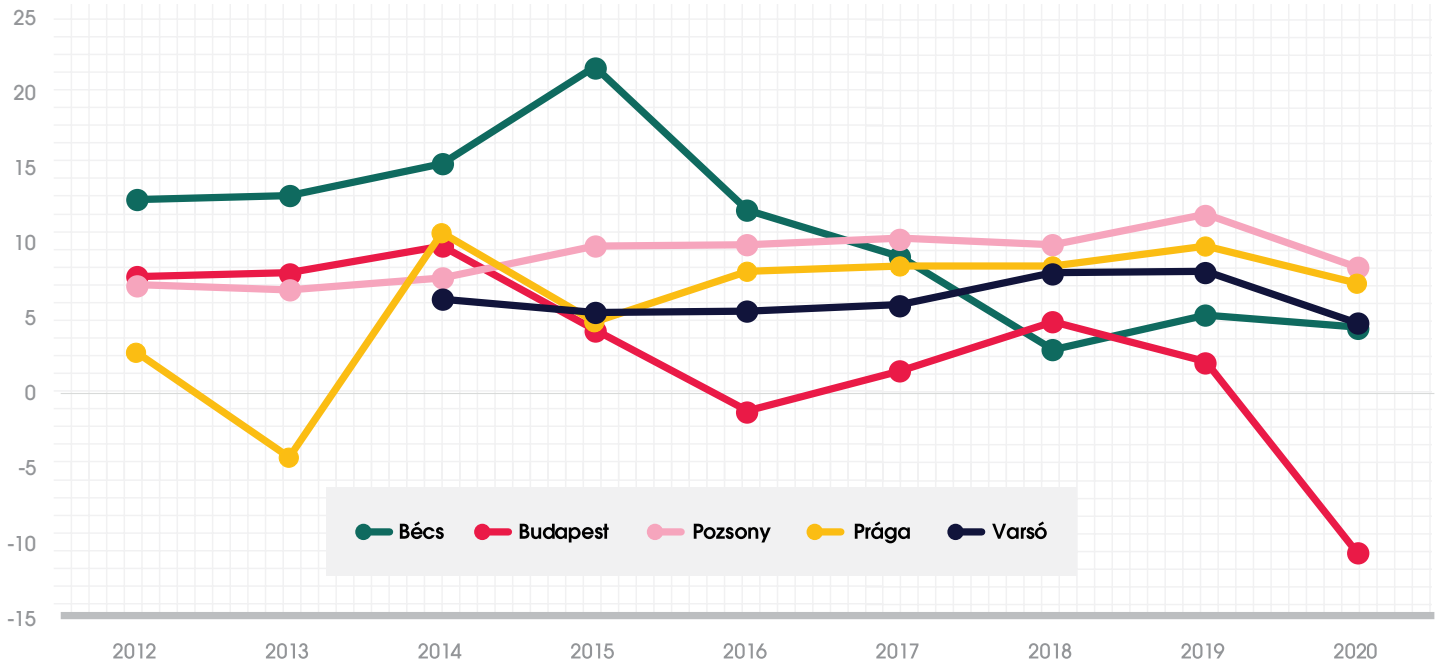
bár az elmúlt két évtizedben elsősorban a kistelepülésekről folyamatos volt a városokba, illetve a nagyobb városokból a fővárosba vándorlás, ezzel párhuzamos volt a városokból a környező településekre való kiköltözés (5. ábra).



5. ábra: Az állandó oda- és elvándorlások különbsége a magyarországi központok és az agglomerációk esetében 2002 és 2021 között, fő (forrás: KSH)

Érdekes nemzetközi összehasonlásban is megvizsgálni a tendenciákat: az elmúlt évtized elején a magyar fővárosban a tartósan ki-, illetve bevándorlók különbsége a régió átlagán állt, az évtized közepére azonban már nullához

közelített az egyenleg, mára pedig **Budapest az egyetlen, ahol az elköltözők aránya jóval meghaladja a beköltözőkét (6. ábra).**

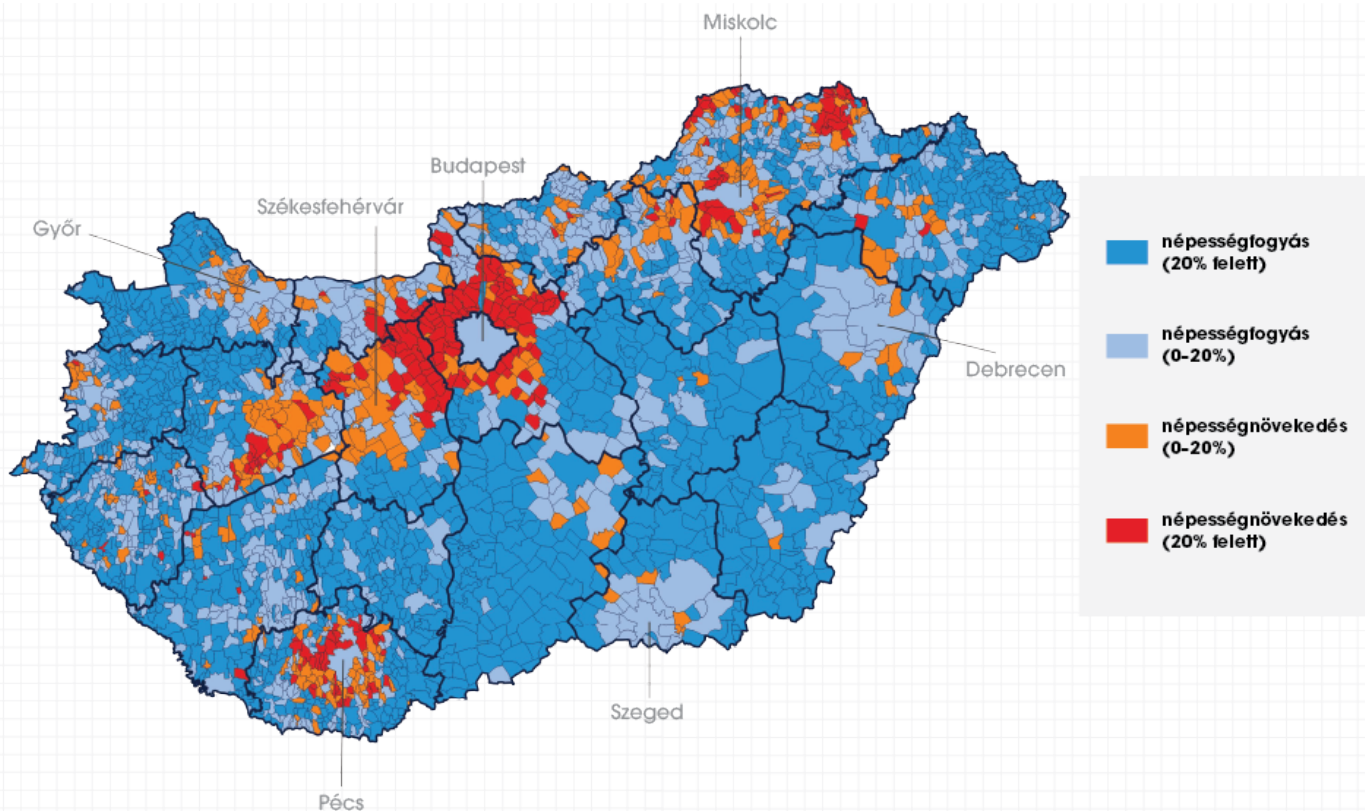


6. ábra: A fővárosi be- és kiköltözés különbsége 2012 és 2020 között, ezer fő (forrás: Eurostat)

A következő három évtizedben Magyarországon a városok körüli települések népessége várhatóan növekedni, az agglomerációs központoké pedig továbbra is csökkenni fog. A jelenlegi tendenciák folytatódása esetén 2051-ig a magyar régióközpontok lakossága további 290 ezer fővel, 11 százalékkal fog fogyni³ (7. ábra). Mint látni

fogjuk, ez a trend károsan hat a környezetre – elsősorban a légszennyezés és a magasabb károsanyag-kibocsátás révén –, és mind klímasemlegességi céljaink elérése, mind hazánk versenyképessége szempontjából hátrányt okoz.

³ Lennert József (2019) A magyar vidék demográfiai jövőképe 2051-ig, különös tekintettel a klímaváltozás szerepére a belső vándormozgalom alakításában. *Területi Statisztika*, 59(5): 498–525.



7. ábra: Magyarország településeinek 2051-es népessége a 2019-es népesség százalékában (forrás: Lennert 2019 alapján ELTINGA-számítás)

Ez a folyamat azonban nem eleve elrendelt szükségszerűség. **A településszerkezeti változásokat döntően befolyásolja a városok vezetése, a központi kormányzat, illetve számos egyéb külső tényező is.** Nemzetközi és hazai példákat is találunk az erősödő nagyvárosokra: itthon például az általános csökkenéstől való eltérés mutatkozik Győr 30 éve szinte folyamatos népességnövekedésében, emellett Debrecen, Szeged és Budapest 2005 és 2015 közötti bővülésében is.

Az itthoni példák mellett európai nagyvárosok tendenciái is megerősítik, hogy egyáltalán nem minden nagyváros népessége fogy. Az Egyesült Királyság, Hollandia és Németország nagyvárosainak többsége nemcsak megtar-

totta, hanem a járvány előtti években vonzotta is a népességet. Bár ezek a központok hagyományosan a nemzetközi migráció célpontjai, hasonló népességmegtartó és -vonzó képességről tesz tanúbizonyságot régiós viszonylatban például Varsó is. Mindezek alapján leszögezhetjük, hogy **a nagyvárosok elsorvadásának megállítása Magyarországon is reális várostervezési cél.**

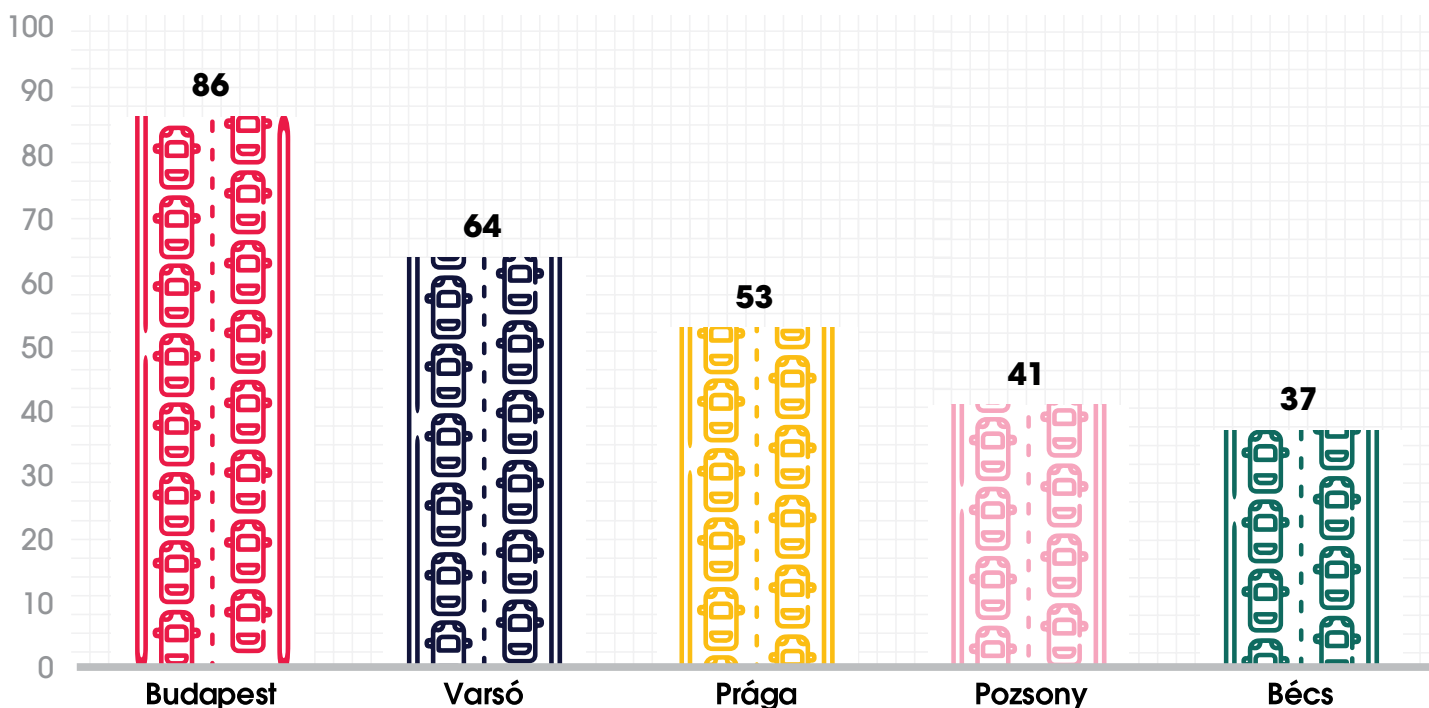
A nagyvárosok elsorvadásának megállítása Magyarországon is reális várostervezési cél.

I 2.3. A VÁROSOK SZÉTTERJEDÉSÉNEK KÁROS KÍSÉRŐJELENSÉGEI

A szuburbanizáció mind helyi, mind össznemzeti szempontból több hátránnyal jár, mint előnnyel. A beáramlás miatt az agglomerációs infrastruktúra gyakran válik túlterheltté; megfelelő tömegközlekedési alternatívák hiánya miatt az ingázók járművei jelentősen károsítják a környezetet; a régóta helyben lakók és a nagyvárosokból újonnan beköltözők közötti konfliktusok tovább ronthatják a megélt életminőséget. A manapság évről évre jelentkező nyári vízhiány a budai agglomerációban vagy akár a keskeny, kétsávos utakon jelentkező kilométeres dugók csúcsforgalom idején mind a szuburbanizációs folyamatok velejárói.

Magyarországi viszonylatban két tényező is egyértelműen jelzi, hogy elsősorban a fővárosi agglomeráció nem tud lépést tartani a növekvő népességszámmal: az átlagos iskolai osztálylétszámok gyorsabban nőnek,

mint Budapesten, és az ivóvíz-ellátottság sem tud lépést tartani a lakásállomány növekedésével. Mindehhez társulnak a naponta tapasztalható **nehézségek az úthálózat elégtelenségével kapcsolatban**: sokszor gyorsabban lehet Budapestre jutni akár másik megyéből tömegközlekedéssel, mint például egy agglomerációhoz tartozó településről. Különösen súlyos a helyzet a rendszeres ingázásból eredő dugók kapcsán: **az autósok átlagosan az egész régió belül Budapesten töltik a legtöbb időt forgalmi dugóban (2022-ben például 86 órát, ami Európán belül a 8. legrosszabb helyzet)**; sőt, e tekintetben még olyan nagyvárosokban is jobb a helyzet, mint Berlin, Lisszabon vagy Amszterdam (8. ábra). Fontos ugyanakkor kiemelni, hogy **mindez nem csupán Budapestre vonatkozik – hasonló nehézségek figyelhetők meg olyan vidéki városok esetében is, mint Debrecen, Szeged vagy Kecskemét.**



8. ábra: Az autósok által átlagosan forgalmi dugóban töltött órák száma a régió fővárosaiban, 2022 (forrás: Inrix)



Ha mindezt **infrastruktúra-fejlesztéssel kívánjuk orvosolni, egy szétterjedő város esetében ez is jóval költségesebb**: az agglomeráció kiszolgálásához értelemszerűen hosszabb és szélesebb utakra, több csőre és vezetékre, kiterjedtebb tömegközlekedési fejlesztésekre van szükség, ráadásul ezek üzemeltetési költsége is magasabb, mint egy nagyobb népsűrűségű városközpont esetén.

Nem lehet eléggé hangsúlyozni, hogy a **szuburbanizáció káros hatásaiért nem hibáztathatók azok, akik a szabad lakhelyválasztás jogával élve kiköltöznek a városközpontokból**, sőt nagyon is érthető, hogy az egyén szempontjából miért vonzó ez a lehetőség. Azt is **szem előtt kell ugyanakkor tartani, hogy ezek a hatások végső soron az ő életminőségüket is rontják**. Aligha szeretné

bárki, hogy az évente több mint tízezer ember halálát okozó légszennyezettség ne csökkenjen, hanem tovább növekedjen. Senki hétköznapijait nem teszi boldogabbá, ha az idejét a dugóban kell vesztegetnie. Az sem jó senkinek, ha zöldterületeink és a művelés alá vonható földek mennyisége tovább csökken, ahogy az sem, ha közös forrásainkat az infrastruktúra pazarló megkettőzésére költjük. Mindenki érdeke lenne tehát, ha egyre kevesebb magyar döntene úgy, hogy az agglomerációba költözik. Épp ezért **fontos feltérképezni, hogy pontosan mi is űzi ki őket a városközpontokból – vagyis hogy miért hoznak az egyének olyan döntéseket, amelyek senki által nem kívánt következményekhez vezetnek**.

I 2.4. A SZUBURBANIZÁCIÓS TRENDEKET ALAKÍTÓ TÉNYEZŐK: ÉLHETŐSÉG, LAKHATÁSI KÖLTSÉGEK, UTAZÁSI KÖLTSÉGEK

Az adataalapú kutatások alapján a lakók lakhelyváltoztatási döntéseit elsősorban négy tényező határozza meg:

01 JÖVEDELEM

Az elérhető magasabb **jövedelem** vonzóbbá teheti egy munkahely környékét, ami akár az országok közötti lakóhelyváltást is motiválhatja.

02 ÉLETMINŐSÉG

A környék **életminőségét** meghatározó tényezői: a szolgáltatások választéka és minősége, a levegő tisztasága, a közbiztonság, a zöldterületek elérhetősége elsősorban alakítja a mindennapi életvitel minőségének érzetét.

03 LAKHATÁS ÁRA

A **lakhatar ára** elsődleges szempont a lakóhely választásakor – vagyis hogy az otthonát kereső személy vagy család megengedheti-e magának egy-egy környéken az ingatlanvásárlást vagy -bérletet.

04 UTAZÁSI KÖLTSÉGEK

Az **utazási költségek** a fenti tényezőkkel közösen érvényesítik hatásukat. Magasabb utazási költség, illetve hosszabb utazási idő esetén az érintettek kevésbé vállalják a napi ingázásokat.

A fenti négy tényező közül az elsőt itt zárójelbe tehetjük: az agglomerációs övezet és a központ közötti választás nem befolyásolja érdemben a jövedelmet, hiszen adott körzeten belül lényegében azonos munkalehetőségek adóttak. Így témánk szempontjából a lakhelyválasztást meghatározó három fő tényező: a lakhatási költségek, az életminőséget befolyásoló tényezők és az utazási költségek.

Mindezt hazai kutatások sora is igazolja. A „tágasabb, jobb lakás iránti igény” sokak számára vonzóvá tette az agglomerációt, ezzel szemben a fővárosi lakhatás ellen szólt sokak esetében a „lakás fenntartásának drágasága”, illetve hogy Budapesten „túl drága volt az élet”,⁴ míg az agglomerációs településeken a modernebb, nagyobb alapterületű ingatlanok megfizethetőbbek voltak. Az életminőséget befolyásoló tényezők között a kutatásokban jellemzően felmerül a környezeti szempont: a „csendes, jó levegőjű, sok zöldterülettel rendelkező kertesi városrészek a leginkább szimpatikusak”.⁵ A városokból való menekülést nagyban ösztönzi a levegőszennyezettség, néhol pedig

a szlömösödés. A költözési döntéseikről beszámolóok fontosnak tartják a jó infrastrukturális ellátottságot, az intézményi közelséget és a jó közlekedési lehetőségeket is.

A lakhelyválasztást meghatározó három fő tényező: a lakhatási költségek, az életminőséget befolyásoló tényezők és az utazási költségek.

Egy másik kutatásban⁶ a lakóhelyválasztás fő motivációjaként a megkérdezettek a „fővárosi iskolák és munkahelyek gyors elérhetőségét” jelölték meg (miközben az is kiderült, hogy az agglomerációkba költözők inkább alulbecsülik az utazási költségeket). A jövedelem emelkedésével ugyanakkor az autós közlekedés hétköznapivá vált, ami csökkentette az ingázás költségeit.

I 2.5. A KÖVETKEZŐ ÉVTIZEDET ALAKÍTÓ TRENDEK: LAKHATÁSI KÖLTSÉGEK, TÁVMUNKA, KÖZLEKEDÉSI FEJLESZTÉSEK

Az eddig ismertetettek mellett számos további tényező a közeljövőben is a szuburbanizáció trendjét fogja erősíteni. **Ha nem teszünk ellene, ezek mind hozzá fognak járulni nagyvárosaink lakosságának további fogyásához.**

Budapesten az utóbbi évtizedben mintegy 20 százalékkal drágultak a fővárosi lakások az agglomerációhoz képest, míg Debrecenben 40 százalékkal nőtt az ártöbblet (9. ábra).⁷ A lakásárak emelkedésének egyik fontos oka a lakóingatlanok túl lassú bővülése. **2010 és 2021 között a régióközpontok lakásállománya 5 százalékkal újult meg, míg az agglomerációk lakásállománya 9 százalékkal.** Ha a szabályozói környezet változatlan marad, nincs okunk a tendencia megfordulására vagy akár érdemi lassulására számítani.

01 A LAKHATÁS DRÁGULÁSA

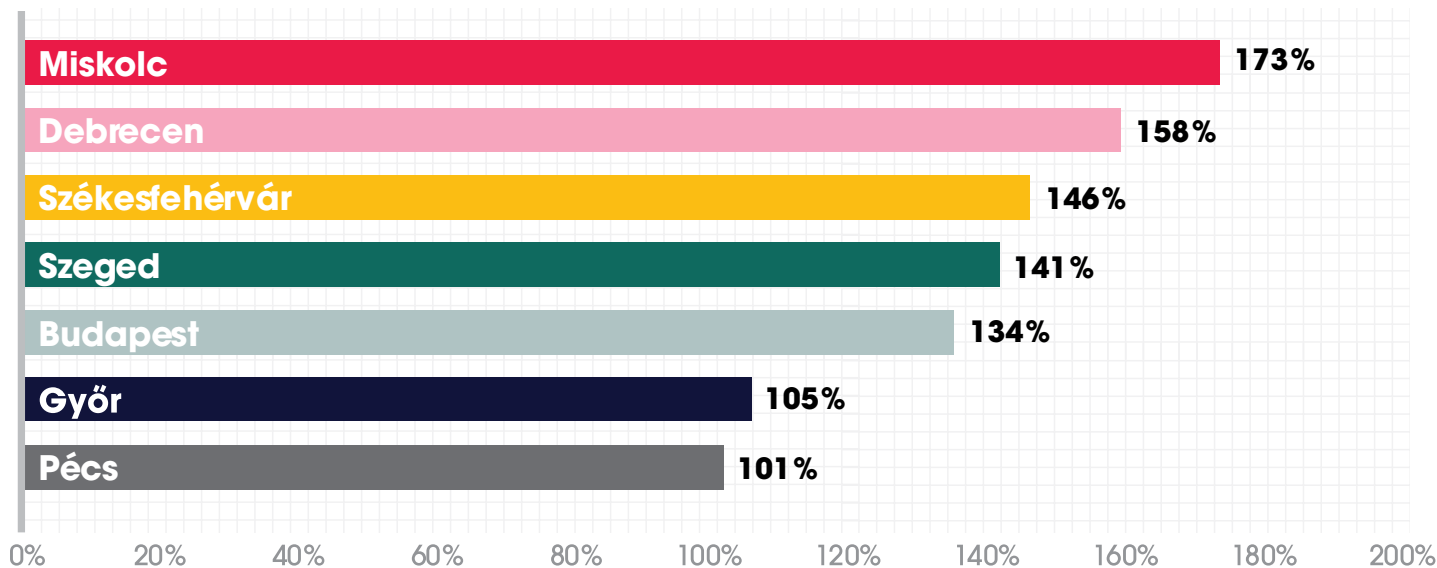
A nagyvárosi lakhatás további drágulása esetén **többen dönthetnek az agglomerációs kistelepülésre költözés mellett az egy évtizeddel ezelőtti időszakhoz képest.**

⁴ Csanádi Gábor – Csizmady Adrienne – Kocsis János Balázs – Kőszeghy Lea – Tomay Kyra: *Város, tervező, társadalom*. Sík Kiadó, 2010.

⁵ Studio Metropolitana: *A 2-es metró felújításának lakossági megítélése 2006-ban*. Sajtótájékoztató - háttéranyag, 2006. december 21.

⁶ Földi Zsuzsa: A lakókörnyezet minőségének szerepe a főváros migrációs folyamataiban, az 1990-es években. *Tér és társadalom*, 14(2-3): 219-228.

⁷ A KSH adatai alapján ELTINGA-számítás.



9. ábra: Mennyivel drágább egy átlagos lakás a városban, mint az agglomerációban? (2019–2021; forrás: a KSH adatai alapján ELTINGA-számítás)

A népesség nagyvárosokba áramlásával egyre több lakóingatlanra lenne igény, az új építkezések üteme azonban jócskán alatta marad az optimálisnak. Ezzel párhuzamosan a turizmus felélékülése nyomán fellendült a kifejezetten a többet fizető külföldieknek történő, rövid távú lakáskiadás (mindenekelőtt az Airbnb), ami tovább szűkítette az elérhető albérletek számát. **2023-ban csak Budapesten 9–10 ezer lakást adnak ki rövid távra, elsősorban külföldi turistáknak.** Ráadásul a lakáskiadás magas kockázata miatt sokan inkább üresen tartják nem használt ingatlanaikat: **2022-ben a fővárosban a teljes lakásállomány 17,7 százaléka, vagyis nagyjából 170 ezer lakás állt üresen.**⁸

korábbiaknál jóval kevesebb fix munkaállomás épült, viszont sokkal több tárgyalóhelyiség. Ezeket a lehetőségeket a vállalatok a közeljövőben várhatóan jobban ki fogják használni.

A felmérések alapján a munkáltatók a távmunka és a hibrid munkavégzés terjedését lépcsőzetesnek, nem pedig forradalomnak tartják. Abban is konszenzus van, hogy a **távmunka terjedése nem minden munkatípust érint ugyanolyan mértékben:** a stratégiai és kooperatív döntések, a tehetséggondozás, a vállalati kultúra építése (azon keresztül a munkavállalók megtartása) és a kreatív, innovatív fejlesztések szempontjából elengedhetetlen a személyes, munkahelyi környezetben történő munkavégzés. A távmunka iránti kereslet korlátozott voltát tükrözik a járvány alatti felmérések is, amelyek arra utalnak, hogy a túlnyomó többség visszatérne a hagyományos, irodai munkavégzéshez.⁹

02 A TÁVMUNKA FELLENDÜLÉSE

A koronavírus-járvány idején a kényszer, illetve a szükséges technikai feltételek kiépülése több évvel lendítette előre a távmunka lehetőségeinek kiépülését és intézményesülését. A legújabb irodaházakban a

Mindez azonban nem változtat a hosszú távú trenden: **a távmunka tekintetében a járvány előtti időszakhoz képest mindenképpen előrelépés várható.** Egy nemzetközi kutatás szerint a vállalatok háromnegyede az irodai dolgozóktól legalább heti egy távmunkás napot kérne a

⁸ KSH: Népszámlálás 2022. <https://nepszamlalas2022.ksh.hu/eredmenyek/elozetes-adatok-2/kiadvany/>

⁹ Bloomberg: *UBS Says One-Third of Staff Could Permanently Work Remotely*. Bloomberg, 2020. június 22. <https://www.bloomberg.com/news/articles/2020-06-22/ubs-coo-says-one-third-of-staff-could-permanently-work-remotely-kbqky1vi?leadSource=verify%2owall>

következő 3–5 évben.¹⁰ Heti egy napnyi otthoni munka 20 százalékkal kisebb utazási költséget eredményezhet, az **ingázás kisebb időigénye pedig nagy eséllyel növelni fogja azok számát, akik a városközponttól távolabbi otthonra választanak. Bár a ritkább ingázás önmagában csökkenti a levegőszennyezést, környezeti szempontból ennél is kedvezőbb, ha egyáltalán nem is kell autóba ülni.**



03 AZ INGÁZÁS KÖNNYEBBÉ VÁLÁSA

Az utóbbi évtizedben a főváros vasutas elérhetősége **több viszonylaton javult.** A következő évekre tervezett nagyberuházások közül a Galvani-híd, a H5-ös hév és a

déli vasúti elérhetőség sok agglomerációs településről rövidíti az utat Budapestre. A fővárosi agglomerációs vasúti stratégia további tervekkel kiemelt fejlesztési területként kezeli a városba közlekedést. Vác, valamint Kecskemét–Lajosmizse irányából is gyorsul a fővárosba közlekedés. Nem került le a napirendről a Déli és a Nyugati pályaudvart összekötő vasúti alagút terve, amely elsősorban az Érd–Székesfehérvár–Balaton irányból ingázók Váci úti munkahelyekhez való közlekedését javítaná. Szeged pedig 2021 óta Hódmezővásárhelyről érhető el tömegközlekedéssel. **A kényelmesebb, gyorsabb ingázás sokak számára vonzóbbá teszi az agglomerációs övezetbe költözést a városközponttal szemben.**

¹⁰ EY-ULI: *Future of Work*. ULI, <https://knowledge.uli.org/-/media/files/research-reports/2020/ey-uli-future-of-work.pdf?rev=0931d121b0e5454988ffe4af72636030&hash=8B1A76A34D90BAC6C327159266303EFA>; KPMG: *Real estate in the new reality*. KPMG

International, <https://assets.kpmg/content/dam/kpmg/xx/pdf/2020/08/real-estate-in-the-new-reality.pdf>

3. AZ EGYENSÚLY INTÉZET SZAKPOLITIKAI JAVASLATAI A NAGYVÁROSOK VONZÓBBÁ TÉTELÉRŐL

Ha Magyarországot a jövőben tisztább, okosabb és versenyképesebb országgént képzeljük el, vonzóbbá és versenyképesebbé kell tennünk a városi életet. Ehhez arra van szükség, hogy nagyvárosainkban a lakhatás

megfizethetőbb legyen, a környezet élhetőbbé váljon, valamint hogy a városok az innováció és a kreativitás központjaivá váljanak.

I 3.1. LEGYEN MEGFIZETHETŐ A NAGYVÁROSI LAKHATÁS!

A nagyvárosi lakhatási költségek növekedése nem védhető ki teljesen, ám legalább részben mérsékelhető. **Egyszerre van szükség a mostani lakásállomány jobb kihasználására, a kínálat bővítésére, az innovatív lakhatási lehetőségek gazdagítására, valamint a rászorulókat segítő, célzott kedvezményekre.**

▶ ADÓMENTESSÉGGEL ÖSZTÖNÖZZÜK A HOSSZÚ TÁVÚ LAKÁSKIADÁST!

A tervek szerint **2024 elejétől lép életbe egy új, uniós szintű szabályozás, amely a rövid távú lakáskiadás okozta piaci feszültségek kezelését célozza**, többek között az átláthatóság növelése, a regisztrációs szabályok szigorítása és a hosszú távú lakáskiadás ösztönzése révén. **A csomag következetes alkalmazása már önmagában jelentős eredményeket ígérne**, miközben a radikálisabb, egyoldalú beavatkozásokkal (a rövid távú lakáskiadás betiltásával vagy közvetett ellehetetlenítésével) szemben megvan az az előnye, hogy nem hozná egyik napról a másikra hátrányba a magyar turizmust, kivégezve egy sok munkahelyet létrehozó, illetve jelentős helyi jövedelmeket termelő ágazatot. Ugyanakkor a hazánkban kialakult helyzet súlyossága

sok esetben indokolja hogy – más európai országokhoz hasonlóan – az EU-s jogalkotási folyamatától függetlenül is határozott lépéseket tegyünk a hosszú távú lakáskiadás ösztönzése érdekében.

Egyszerre van szükség a mostani lakásállomány jobb kihasználására, a kínálat bővítésére, az innovatív lakhatási lehetőségek gazdagítására, valamint a rászorulókat segítő, célzott kedvezményekre.

A magyar állam 2018-ban egyértelműen javította a hosszú távú lakáskiadás adózási feltételeit: a 14 százalékos egészségügyi hozzájárulás eltörlésével azóta csupán 15 százalékos szja terheli a kiadásból keletkezett jövedelmet. A rövid távú szálláshely-szolgáltatók egységnyi időre várható haszna azonban még így is annyival magasabb (akár két-

háromszoros), hogy az **intézkedés nem tudott érdemi eredményt elérni**. Ha az állam közcélnak tekinti, hogy az elérhető lakásállomány minél nagyobb részét a helyi polgárok tartós lakhatásának szolgálatába állítsa, további célzott lépésekre lesz szükség.

2024-től a legalább 3 évre szóló lakásbérleti szerződések esetében a bérbeadás első éve váljék teljesen adómentessé, hogy ezáltal is csökkenjen a rövid távú lakáskiadás aránytalan megtérülési előnye! Ez a lépés még így is csupán mérsékelné az egyensúlytalanságot, de előrelépés lenne a jelenlegi helyzethez képest.



A MAGÁNBÉRLETI PIACON TEGYÜK KÖTELEZŐVÉ A FORMASZERZŐDÉSEK ALKALMAZÁSÁT!

A rövid távú lakáskiadásra berendezkedett lakástulajdonosokat sokszor a **hosszú távú lakáskiadás elavult szabályozása, a magasabb kockázatok, illetve jogi bizonytalanságok** tántorítják el a váltástól. Gyakran felmerülő panasz, hogy a jog aránytalan mértékben védi a bérlőt, akitől még szélsőséges esetekben (lakbér vagy közüzemi számlák fizetésének elmaradása, a közös használatú házrészek rongálása stb.) is nehéz megszabadulni. Ez gyakran még akkor is igaz, ha előzetesen nem csupán szóbeli, de „házilag gyártott” írásbeli szerződést is kötöttek a bérbeadásról. Kiemelt cél, hogy bizalmatlanságból, jogi akadályok miatt ne álljanak kiadatlanul lakások – ezért határozottabban kell védeni a bérbeadók és a bérlők jogait.

A magánbérleti piac bővülését a magyar állam ösztönözze azzal, hogy csak a központilag megszövegezett és online elérhető formaszerződések alapján kötött bérleti jogviszonyokat ismeri el! Ezek a releváns tapasztalatokat figyelembe véve egyaránt védelmezzék a bérlők és a bérbeadók jogait! Ez a módszer hatásosnak bizonyult már Belgiumban és Németországban is. **A jogszabálynak külön kell kezelnie a szociális bérlakásokat és a magán-, illetve vállalkozói bérbeadást** – utóbbiak esetében (mivel nem a kitett csoportok szociális védelme, esélykompenzációja a cél) több lehetőség nyílik arra, hogy a bérbeadói jogok erősebb védelmével csökkentsük a hosszú távú lakáskiadás kockázatait.

KÖTELEZŐ REGISZTRÁCIÓT A BÉRBEADÓKNAK!

A bérlők és bérbeadók közötti viszony biztonságosabbá és kiszámíthatóbbá tétele mellett a magánbérleti szektor fehéredését, valamint a lakásbérleti piac folyamataival kapcsolatos tudás bővülését is szolgálja, ha a **bérbeadás létrejöttét meghatározott időn belül kötelezően regisztrálni kell egy erre létrehozott központi hatóságnál**. Írországban például a bérbeadóknak a bérleti szerződés létrejöttét követő egy hónap alatt kötelező elvégezniük a regisztrációt – a jogszabály ezt nem csupán súlyos pénzbüntetés kilátásba helyezésével, de jelzálogkamatkedvezménnyel is ösztönzi. A regisztrációt végző hatóság egyúttal a bérlők és a bérbeadók közötti esetleges viták rendezését is elvégzi, ami növeli a bizalmat a felek között. **2024-től a hazai magánbérleti piacon is legyen kötelező a regisztráció! Az állami hatóságok kizárólag a regisztrált bérleti viszonyokat ismerjék el érvényesnek!**

 **Az elmúlt évtizedekben elsősorban a kedvezőtlen adózási környezet, az ebből eredő alacsony megtérülés, illetve a hosszú távú lakáskiadás alulszabályozottságából eredő bizonytalanságok fogták vissza a befektetők érdeklődését, aminek következtében a vállalkozói lakáskiadás ma szabad szemmel alig látható szeletét képezi a piacnak.** 



▶ KEDVEZMÉNYES LAKÁSKIADÁSI ÁFÁVAL ÉS EGYÉB KEDVEZMÉNYEKEL SEGÍTSÜK A VÁLLALKOZÓI BÉRLAKÁSPIAC MEGERŐSÖDÉSÉT!

Ha a hosszú távú lakáskiadás versenyhátrányban van a rövid távúval összevetve, a vállalkozói (más néven intézményi) bérbeadás mindkettővel szemben hátrányból indul. Az elmúlt évtizedekben elsősorban a **kedvezőtlen adózási környezet (mindenekelőtt az új lakások építésére, illetve bérbeadására kivetett áfa), az ebből eredő alacsony megtérülés, illetve a hosszú távú lakáskiadás alulszabályozottságából eredő bizonytalanságok fogták vissza a befektetők érdeklődését**, aminek következtében a vállalkozói lakáskiadás ma szabad szemmel alig látható szeletét képezi a piacnak.

Az utóbbi években több szakmai javaslat is megjelent az alig-alig funkcionáló vállalkozói bérlakáspiace megerősítésével kapcsolatban, és az állam is tett lépéseket ebbe az irányba (mindenekelőtt az új építések kedvezményes áfakulcsa vagy a „rozsdáövezeti lakásprogram” révén). Ezeket megtartva a szektor megerősödéséig **ki kell terjedni a vállalkozói bérbeadás kedvezményeit! Ebbe az irányba mutató lehetőség a jelenleg rozsdáövezetekre érvényes kedvezményes bérbeadási áfa általánossá tétele az évtized végéig, illetve további adókedvezmények kilátásba helyezése hosszú távú, illetve hátrányos helyzetű lakókkal kötött bérleti szerződések esetére.**

▶ A RÖVID TÁVÚ LAKÁSKIADÁST KORLÁTOZZUK ÉVI 90 NAPRA! KÖVESSÜK A SZÁLLÁSADÓKAT NAPRAKÉSZ DIGITÁLIS RENDSZERBEN!

A rövid távú lakáskiadásnak vannak kétségtelen előnyei, a visszaélészerű hasznosítás azonban több kárt okoz, mint amennyi hasznot hajt. **Az Airbnb és hasonló közvetítő szolgáltatások eredeti koncepciója az volt, hogy kiegészítsék, nem pedig az, hogy helyettesítsék a hagyományos szállásadást.** Ezt tartják szem előtt azok a külföldi intézkedések, amelyek megpróbálnak tisztább helyzetet teremteni a lakáspiacon: a nemzetközi példák 120 naptól (Franciaország nagyvárosai) 90 napon át (San

Francisco) 5 napig (Madrid) terjednek, míg Barcelonában például teljesen betiltották a rövid távú lakáskiadást.

Korlátozzuk évi 90 napban a lakóingatlanok rövid távú kiadásra való hasznosítását! A korlátozás bevezetése mellett ugyanolyan fontos a rövid távú lakáskiadás hatékony monitorozása az idegenforgalmi adó beszedése és a szabályoknak való megfelelés érdekében. A folyamatosan frissülő és változó rövid távú lakáskiadó oldalak hatékony monitorozása céljából **ki kell építeni egy adatvezérelt, mesterséges intelligenciára szervezett monitorrendszert!** Az ilyen rendszerek hatékony követés esetén hamar behozzák az árukat az adókból és bírságokból származó, megnövekedett bevételeknek köszönhetően.

▶ ADÓZTASSUK MEG A TARTÓSAN ÜRESEN ÁLLÓ LAKÁSOKAT ÉS A MAGÁNTULAJDONBAN LÉVŐ LAKÁSIRODÁKAT!

A lakhatási lehetőségek bővítésének egyik legkézenfekvőbb eszköze **a bérbe adható, de tartósan üresen álló lakóingatlanok bevonása a bérlakáspiacba.** A legutóbbi adatok szerint a budapesti lakásállomány 17,7 százaléka üresen áll, ráadásul ezek tulajdonosai sokszor tartósan elérhetetlenek – ha az állam úgy dönt, hogy prioritásként kezeli a lakhatási lehetőségek bővítését, erről az erőforrásról nem szabad lemondani.

Mivel ilyen esetekben magántulajdonról van szó, értelemszerűen **nincs lehetőség közvetlen szabályozói beavatkozásra** (vagyis senki sem kényszeríthető arra, hogy például bérbe adja a lakását) – **ám a tulajdonosok döntéseit így is számos közvetett ösztönzővel lehet befolyásolni.** E célból az Egyesült Államoktól Izraelen, Skócián vagy Anglián keresztül Franciaországig számos ország rótt ki valamilyen formájú adót a tartósan üresen álló lakásokra. Ez az intézkedés növeli a kínálatot, így több ember juthat megfizethető lakáshoz azáltal, hogy a használaton kívüli lakások használatba kerülnek.

Magyarországon is ösztönözzük a bérlakásállomány bővülését a tartósan (2–3 évig) üresen álló lakások önkormányzati megadóztatásával! Ezt az adónemet terjesszük ki a magántulajdonban lévő lakásirodákra

is, hogy ezáltal is ösztönözzük a kisebb vállalkozások irodaházakba költözését! Az adó mértéke – Franciaországhoz hasonlóan – viszonylag alacsony bázisról indulva néhány évenként növekedne. **Ezeket a bevételeket a települések kötelezően az önkormányzati bérlakásállomány fejlesztésére (korszerűsítés, új építés, a magánszektorral való együttműködés) fordítsák!**

A budapesti lakásállomány 17,7 százaléka üresen áll, ráadásul ezek tulajdonosai sokszor tartósan elérhetetlenek – ha az állam úgy dönt, hogy prioritásként kezeli a lakhatási lehetőségek bővítését, erről az erőforrásról nem szabad lemondani.

▶ AZ ÖNKORMÁNYZATOK BŐVÍTHESSÉK A LAKÁSKÍNÁLATOT A TARTÓSAN ÜRESEN ÁLLÓ INGATLANOK BÉRBEADÁSÁVAL!

Ha a fenti eszközzel nem sikerül bevonni a magánbérlakás-piacra az üres lakásokat (például mert a tulajdonos inkább fizeti az adót, mint hogy lakáskiadással vesződjön), **az önkormányzati bérlakásként való használatbavétel lehetővé tétele is hozzásegíthet a szűkös lakáskínálat bővítéséhez és a bérleti árak emelkedésének megfékezéséhez.**

Portugáliában 2021 végén megkönnyítették az önkormányzatok számára a sűrűn lakott területeken található és tartósan használaton kívül álló lakások üres ingatlanná nyilvánítását, majd közcélú használatbavételét. Ezen eljárás keretében az önkormányzatok **bérleti ajánlatot tehetnek a tulajdonosnak (amennyiben az elérhető), hogy a szóban forgó ingatlant aztán önkormányzati bérlakásként adhassák ki.**¹¹

2024-től Magyarországon is vonjuk be az önkormányzati lakáskínálatba a tartósan üresen álló ingatlanokat! Célzott program keretében az önkormányzatok először mérjék fel a szóba jöhető ingatlanokat, majd előre kidolgozott ütemterv alapján kezdjenek tárgyalást a tulajdonosokkal a közösségi használatbavétel feltételeiről!

▶ ÖNKORMÁNYZATI INGATLANVAGYON-KEZELŐKET!

Az átfogó szemléletű stratégiai tervezés, illetve a felelős és hosszú távon tervezhető ingatlangazdálkodás érdekében **a városok lakásvagyonával, ezek fejlesztésével, bérbeadásával és adásvételével erre létrehozott önkormányzati ingatlanvagyon-kezelők foglalkozzanak!** Ezek törvényben meghatározott fő célja **az ingatlanállomány összértékének gyarapítása** (akár az ingatlanok egy részének eladása és a többi korszerűsítése révén is) **és a hasznosítás optimalizálása** (így a piaci és szociális szempontok egyensúlyba hozatala) lenne. Az ingatlanvagyon-kezelőknek évente elfogadott üzleti terv alapján kellene végezniük a tevékenységüket, amelyet az önkormányzat mellett az Állami Számvevőszék ellenőrizne.

▶ CÉLZOTT TÁMOGATÁSI PROGRAMOT ÉS ADÓKEDVEZMÉNYT A LEROMLOTT ÁLLAPOTÚ MAGÁNTULAJDONÚ ÉS ÖNKORMÁNYZATI LAKÁSÁLLOMÁNY KORSZERŰSÍTÉSÉRE!

Korszerűsítsük az állapotuk miatt nem használt, de még észszerű ráfordítással felújítható lakásokat! Az üres lakásokra kirótt adóból legyen levonható a korszerűsítésre költött pénz! Az önkormányzatok kapjanak korszerűsítési támogatást, ha legalább BB-s szintre hoznak egy ingatlant!

¹¹ Az országban 2023 tavaszán tovább szigorították a szabályozást, amennyiben a tulajdonosok végső esetben akár kötelezhetővé is válhatnak a bérbeadásra. Ez már nyilvánvalóan súlyos alapjogi aggályokat vet fel, Magyarországon azonban már mérsékeltbb lépésekkel is érdemben javíthatnánk a helyzetet.



▶ A TÁRSASHÁZAKBAN AKÁR A TULAJDONOSOK KÉTHARMADA IS DÖNTHESSEN A KORSZERŰSÍTÉSI BERUHÁZÁSOKRÓL!

A rendkívüli módon elavult ingatlanállomány megfelelő ütemű korszerűsítését nagyban akadályozza a társasházi törvény merevsége, amely alapvető fontosságú beruházások megvalósítását is a tulajdonosok 100 százalékának egyetértéséhez köti – vagyis adott esetben **akár egyetlen lakó is blokkolni tudja az energetikai korszerűsítést vagy éppen a tetőkijavítást**. Természetesen senki sem kötelezhető arra, hogy viselje egy olyan beruházás járulékos költségeit, amellyel valamiért nem ért egyet, vagy amelynek plusz költségeit nem lenne képes viselni. Ennek azonban nem feltétlenül kell a korszerűsítések elmaradását eredményeznie.

Abban az esetben, ha az igennel szavazók a kimaradó lakók költségrészét is finanszírozni tudják, a tulajdonosok kétharmadának hozzájárulása is legyen elegendő a beruházásról való döntéshez! A döntésből kimaradó lakóknak nem kellene viselniük a megnövekedett terheket – ugyanakkor a lakásuk értékesítése esetén az így elmaradt költségrészt be kellene építeni az ingatlan árába, majd sikeres értékesítés esetén be kellene fizetni a háznak.

Abban az esetben, ha az igennel szavazók a kimaradó lakók költségrészét is finanszírozni tudják, a tulajdonosok kétharmadának hozzájárulása is legyen elegendő a beruházásról való döntéshez!

▶ NAGYVÁROSAINK BEFELÉ TERJESZKEDJENEK – HASZNOSÍTSUK A BEÉPÍTETLEN SZABAD TERÜLETEKET!

Általános cél, hogy a **hazai nagyvárosok ne kifelé, hanem befelé terjeszkedjenek**, vagyis hogy az agglomeráció növekedése és túlterhelődése helyett a még hasznosítatlan, beépíthető belső területekre vonzzuk a polgárokat.

Ennek érdekében a lakáskínálatot növeljük a használaton kívüli, alulhasznosított barnamezős területek, illetve foghíjtelkek beépítésével – de csak azokon a területeken, amelyek tömegközlekedési és egyéb infrastruktúrával jól el vannak látva, illetve ahol a befektetőkkel sikerül megállapodni a megfelelő mértékű fejlesztésekről! 2020 nyarán a magyar állam meghirdette a rozsdávozeleti akciótervet, amely alapján az elhanyagolt területeket fejlesztők rekultivációs támogatáshoz és ingatlanfejlesztési adókedvezményhez juthatnak – mindeddig azonban alig néhány terület kapta meg a minősítést.

Ezeket a fejlesztéseket is jobban ösztönöznék, ha az önkormányzatok érdekelték lennének a lakáskínálat bővítésében, és nem csak a zajos építkezéseket és a szűkös intézményi kapacitásokkal kiszolgálandó új lakosokat látnák bennük. **Ha az ingatlanfejlesztőtől és a közös kasszából is számíthatnának a jelenlegi lakosok életszínvonalát is emelően felhasználható forrásokra, máris jobban ösztönöznék a helyi építkezéseket.**

▶ 2028-RA BUDAPESTNEK LEGYEN HOSSZÚ TÁVÚ TORONYHÁZ-KONCEPCIÓJA!

Nemzetközi összevetésben a magyar főváros például **rendkívül ritkán lakott város (3250 fő/km²)**, ami a kínálati oldal szűkösségéből eredő lakhatási nehézségeket figyelembe véve különösen visszas helyzet. Számos nagyváros példája igazolja, hogy megfelelő várostervezés esetén ennek a népsűrűségnek akár a többszöröse sem megy feltétlenül az élhetőség rovására (Koppenhága: 5793 fő/km², Barcelona: 15 873 fő/km², Párizs: 20 359 fő/km²).

A befelé terjeszkedés, vagyis az alulhasznosított területek beépítése mellett a városok felfelé is terjeszkedhetnek: vagyis hosszú távon **felül kell vizsgálnunk az épületmagasság korlátozására vonatkozó jogszabályokat**. Ez főszabályként nem jelentheti a városképi és örökségvédelmi szempontok sutba dobását – ám a lakhatási lehetőségek bővítésének és a versenyképes nagyvárosok megteremtésének célja indokolja, hogy ahol ez megoldható, **magasházak/toronyházak építésével a lehető legjobban kihasználjuk az alulhasznosított területekben rejlő lehetőségeket**. Annak érdekében, hogy ez ne ad hoc-jelleggel vagy pillanatnyi lobbierdekeknek megfelelően történjék, **a főváros öt éven belül dolgozzon ki részletes toronyház-fejlesztési koncepciót!** Ebben egyebek mellett meg kell határozni, hogy hol és milyen feltételekkel lehet toronyházat építeni (vagyis el kell határolni az ilyen fejlesztések szempontjából előnyös, illetve ezektől védett zónákat); hogy egy ilyen beruházás során milyen városképi/örökségvédelmi szempontoknak kell megfelelni; illetve hogy milyen kötelező infrastrukturális fejlesztések révén lehet elkerülni a monofunkciós területek kialakulását (vagyis a kompakt város felé elmozdulni).

AZ ÚJ FEJLESZTÉSEK ESETÉN SŰRŰSÉGBÓNUSZ-SZABÁLYOZÁSSAL BIZTOSÍTUNK SZOLGÁLATI LAKÁSOKAT!



Az ingatlanfejlesztők akkor építhessenek magasabb házat, akkor növelhessék a beépíthetőséget, ha száz épített lakásonként legalább egyet önkormányzati tulajdonba adnak! Az önkormányzatok ezekben az új és korszerű lakásokban biztosítsák a helyben közérdekű munkát végző háziorvosok, tanárok, vagy más közalkalmazottak, köztisztviselők lakhatását!

FEJLESSZÜK AZ ÖNKORMÁNYZATI BÉRLAKÁSÁLLOMÁNYT!

Az önkormányzati lakásállomány megőrzése cél, a bővítése kívánatos. Az önkormányzatoknak lehetőségük van rá, hogy a lakosokkal való közvetlen viszonyok alapján átlássák komplex élethelyzetüket, és így igazságosabban juttathatják el a kedvezményeket. Bécs városa évente 4000–6000 lakást építtet, amelyekben támogatott formában lehetett lakni. **Jelenleg Magyarországon inkább a meglévő állomány megtartása és minőségének javítása a reális középtávú cél.**

I 3.2. ÉLHETŐBB NAGYVÁROSI KÖZPONTOKAT!

A **kompakt város**, amely a kisebb területi egységek teljes funkciókínálatát tűzi ki célul, régóta élő szlogen Budapest tervezésében is. Divatosabb szóhasználat ezekre a célokra a **15 perces város**, amely a sűrűn látogatott funkciók negyedórás elérhetőségének célját hangsúlyozza gyalogos, kerékpáros, illetve közösségi közlekedéssel. A cél az, hogy munkánkat, mindennapi bevásárlásunkat, szabadidőnk eltöltését otthonunktól kis távolságra végezhessük. Ez az eszme persze egyetlen városban sem teljesülhet maradéktalanul, a várostervezés során azonban legalábbis közeledni lehet hozzá. Ezzel együtt célzott stratégia alapján kell élhetőbbé, egészségesebbé és fenntarthatóbbá tenni a városi létet.

 **A cél az, hogy munkánkat, mindennapi bevásárlásunkat, szabadidőnk eltöltését otthonunktól kis távolságra végezhessük.** 



▶ VEZESSÜNK BE TISZTA ZÓNÁKAT A NAGYVÁROSOKBAN!

A levegőszennyezettség az agglomerációba áramlás egyik elsődleges motivációja, ezért különösen fontos, hogy a hazai nagyvárosokban érdemi lépések történjenek a probléma orvoslására. Számos nyugat-európai nagyváros (London, Párizs, Amszterdam, Hamburg, Madrid stb.) belvárosában léteznek már úgynevezett alacsony kibocsátású zónák, vagyis **olyan tiszta zónák, ahová a legszennyezőbb autók nem vagy csak magas díjak ellenében hajthatnak be.**

Magyarország nagyvárosaiban is vezessünk be tiszta zónákat! A tiszta zónákba csak az alacsony vagy zéró kibocsátású autók hajthassanak be, így védve a városlakók egészségét! *(A hazai légszennyezettség csökkentésének lehetőségeivel az Egyensúly Intézet korábban részletesebben foglalkozott Hogyan jussunk levegőhöz? című szakpolitikai javaslatcsomagjában.)*

▶ A VÁROSI ZÖLDTERÜLET-ELLÁTOTTSÁG AZ ÉVTIZED VÉGÉRE ÉRJE EL A 9 M²/FŐS ÉRTÉKET!

Az Egészségügyi Világszervezet ajánlása szerint egy modern nagyvárosban egy lakosra 9 m²-nyi zöldfelületnek kellene jutnia – ezzel szemben a magyar fővárosban például ez a szám ma 6 m²/fő. **2030-ra a zöldterület-ellátottság minden magyar városban legalább 9 m²/fő legyen!**¹²

2030-ra a zöldterület-ellátottság minden magyar városban legalább 9 m²/fő legyen!

▶ ZÖLD SUGÁRUTAKAT A MAGYAR NAGYVÁROSOKBA!

A zöld sugárutak (*greenway*) olyan, a városok **forgalmasabb csomópontjait összekötő útvonalak, amelyeket a lakók akár a közösségi közlekedés helyett is szívesen választanak a zöldfelület és a kellemes séta miatt** – ilyen például Bécsben a Gudrunstrassét és a vasúti pályaudvart összekötő szakasz. Az ehhez hasonló közlekedési opciók egyszerre teremtik meg a motivációt és a lehetőséget a több testmozgásra (és a kevesebb autóhasználatra), illetve a zöldfelületek rekreációs célú használatára, ezáltal pedig a fizikai és mentális jóllétre, az egyéni elégedettségre is kedvezően hatnak, nem beszélve a zöldfelületek közvetlen pozitív hatásáról a levegőtisztaság és a klímaalkalmazkodás tekintetében.

A kétezres évek eleje óta Magyarországon is akadnak sporadikus (főként civil) kezdeményezések zöld sugárutak kialakítására, azonban a mai napig nem használtuk ki az ebben rejlő lehetőségeket. Természetesen e szempontból minden magyar város eltérő adottságokkal és lehetőségekkel bír, fontos ugyanakkor, hogy az állam ösztönözze és támogassa az ilyen irányú fejlesztéseket. **Az állam a lehetőségeket és eszközöket felmérő, hosszú távú fejlesztési stratégia kidolgozását követően, az önkormányzatok és a civil szervezetek ösztönzése, pályázatok és célzott támogatások révén segítse a zöld sugárutak kialakítását a hazai nagyvárosokban!**

▶ A VÁROSI MELLÉKUTAKON CSÖKKENTSÜK 30 KM/H-RA A SEBESSÉGHATÁRT!

Számos európai nagyvároshoz hasonlóan a magyar városokban is **csökkenteni kell az átmenő forgalmat, és a főutakra kell irányítani az autósokat, mindenképp az átmenő forgalom megakadályozásával.** Részben ezt, részben a zajszennyezés és a károsanyag-kibocsátás csökkentését szolgálja a lakott területeken belül megengedett legnagyobb sebesség csökkentése. Ennek érdekében **a városi mellékutakon a jelenlegi csúcsebességet csökkentsük egységesen 30 km/h-ra!**

¹² Az OTÉK4 meghatározása alapján a zöldterület állandóan növényzettel fedett közterület (közpark, közkert), amely a település klimatikus viszonyainak megőrzését, javítását, ökológiai rendszerének védelmét, a pihenést és testedzést szolgálja.

▶ **AZ ÖNKORMÁNYZATOK HOZZÁK LÉTRE A SZOLGÁLTATÁSI TANÚSÍTVÁNYOK RENDSZERÉT, AMELY TÁJÉKOZTATJA A VEVŐT A LAKÁS SZOLGÁLTATÁSI ELLÁTOTTSÁGÁRÓL!**

Az ingatlanfejlesztőket több szolgáltatási hely – bölcsőde, rendelő – létrehozására ösztönözheti, emellett pedig a mobilitást is segítheti, ha **egy leírás egységes módszertannal hasonlítja össze az egyes környékek szolgáltatási ellátottságát**. Ebben szerepelhet egyebek mellett a bölcsődei, óvodai férőhelyek száma és a várólisták hossza, a környékbeli iskolák osztálylétszáma és a kompetenciafelmérések eredményei, a szakrendelő-ellátottság, valamint a boltok és privát szolgáltatások elérhetősége. **Az energetikai tanúsítványok mintájára vezessük be a szolgáltatási tanúsítványok rendszerét!**

▶ **INFRASTRUKTURÁLIS MINIMUMOT A NAGYOBB FEJLESZTÉSEKNÉL!**

A városrészek megújulásánál, nagyobb fejlesztéseknél elvárható az az intézményi ellátottság, amely annak idején a lakótelepeken megvalósult. Nem véletlen, hogy Békásmegyert vagy a József Attila-lakótelep máig népszerű a kisgyermekes családok körében, hiszen a bölcsődék, óvodák, iskolák, rendelők, művelődési házak, épületek között elhelyezkedő játszóterek itt nagy kínálatot nyújtanak: a babakocsis kortól az elemi iskola végéig megvalósítják a kompakt várost. Hasonló intézményi ellátottságot kell elvárni a most is ezres lakásszámú fejlesztések környékén. **Szabjunk infrastrukturális minimumot (a bölcsődék, óvodák, rendelők és zöld területek elvárt mennyiségét) az ilyen fejlesztéseknél! A bölcsőde, az óvoda, az iskola, a szakrendelő, a háziorvosi rendelő, a művelődési ház legyen elérhető az emberek kétharmadának gyalog vagy mikromobilitással, a többieknek átszállás nélkül!**

I 3.3. NAGYVÁROSAINK LEGYENEK VONZÓAK AZ INNOVATÍV, KREATÍV EMBEREK ÉS CÉGEK SZÁMÁRA!

Ha a vidéki élet fő vonzereje a nyugalom és a tiszta környezet, a nagyvárosok mindig előnyben lesznek a dinamizmus, a kulturális pezsgés és az innovációs lehetőségek tekintetében. **Ha versenyképes, gyarapodó nagyvárosokat szeretnénk létrehozni, elsősorban a kreatív lakók és értékteremtő vállalkozások számára kell vonzóvá tennünk azokat.**

Ha versenyképes, gyarapodó nagyvárosokat szeretnénk létrehozni, elsősorban a kreatív lakók és értékteremtő vállalkozások számára kell vonzóvá tennünk azokat.

▶ **ADATALAPÚ VÁROSTERVEZÉST! A NAGYVÁROSOKBAN HOZZUNK LÉTRE VÁROSFEJLESZTÉSI KÖZPONTOKAT!**

A sajátos fővárosi önkormányzati rendszerből adódóan Budapest esetében az elmúlt évtizedekben bármifajta nagyszabású vízió, de akár egy-egy átfogó közlekedési fejlesztés fő akadálya is a **szétaprózottság, a részérdekek túlsúlya a közös érdek felett, a fejlesztési forrásokért való vetélkedés** volt. A főváros újjászületése ezzel szemben egységes, hosszú távú stratégia megtervezését és végrehajtását igényli, ami a mostani struktúrában aligha kivitelezhető. **Meg kell teremteni a lehetőségét annak, hogy Budapest egységes városként fejlődhessen, ahelyett, hogy 23 elszigetelt, a saját külön útját járó zárvány alkossa.**



Szingapúrban például épp ez az igény hozta létre még a hetvenes években az Urban Redevelopment Authorityt, amely széles jogkörrel és erőforrásokkal felruházva, a többi állami hatósággal együttműködve tervezi meg és hajtja végre a város átfogó, egységes szemléletű közép- és hosszú távú stratégiáit. A hatóság a „nagy képet” szem előtt tartva készít földhasznosítási terveket, felügyeli az ingatlankereskedelmet, értékeli és finanszíroz fejlesztési beruházásokat, fogja össze a várostervezést vagy alakítja ki az autóhasználat és a parkolás szabályait. Az utóbbi évtizedekben New Yorktól Hongkongon át Barcelonáig számos helyen hasonló szervezetet hoztak létre a nagyvárosi megastruktúrák élhetőbbé tétele céljából.

A magyar fővárosban és minden 50 000 fő feletti nagyvárosban hozzunk létre Városfejlesztési Központokat, amelyek feladata a városfejlesztés módszeres kutatások alapján történő megtervezése és koordinálása, a hosszú távú stratégiához igazodó beruházások felügyelete, a nemzetközi jó gyakorlatok folyamatos figyelése és adaptálása. Egy ilyen hatóság egy kézbe foghatná számos, itt megfogalmazott javaslat előkészítését és kivitelezését: a potenciális 15 perces városi régiók kijelölését, az alulhasznosított területek beépítését és a toronyház-koncepció kidolgozását, a zöld sugárutak fejlesztését, az okos városi fejlődés előmozdítását stb. **Különösen fontos szerepe lenne egy ilyen szervnek a közterek kreatív újragondolásában, a közösségépítés és a rekreáció lokális központjainak kialakításában,** ami elválaszthatatlan a korszerű várostervezéstől. Olyan multifunkciós, szabadidős szolgáltatásokkal bőven ellátott tereket kell létrehozni, amelyek a városok szétszórt pontjain egyszerre biztosítanak teret a családi pihenéshez, a lakók közötti sűrű interakciók kialakításához, a sportoláshoz, a kultúrafogyasztáshoz vagy éppen a lokális identitás büszke megéléséhez.

▶ **HOZZUK LÉTRE ÉS ÜZEMELTESSÜK NAGYVÁROSAINK DIGITÁLIS MÁSÁT!**

Régióközpontjaink közlekedési, energetikai vagy éppen levegőtisztasági szimulációkra alkalmas digitális formái elengedhetetlenek az alapos tervezéshez. Szükség van

ezekre, hogy előben lehessen követni és beavatkozni, a beavatkozások hatásait vizsgálni, akár közlekedésről, akár városfejlesztésről van szó. Mérni kell, hogy mennyit közlekednek a lakók a városban, számolni kell az utakon lévő autók számát, figyelni kell az igénybe vehető szolgáltatások kihasználtságát.

Időszakos forgalomirányítást is digitális várossal lehet megvalósítani – így például a bejövő sávok irányváltását: reggel befelé, este kifelé. A kerékpársávok esőben és hidegben nem olyan fontosak, mint nyári hétvégéken. A reggeli iskolába biciklizéshez is pontosan kell megtervezni az ideális időszakot.


▶ **AZ ÁLLAM A FELDOLGOZÓIPAR HELYETT A SZOLGÁLTATÁSI SEKTORBAN ÉS A KREATÍV ÁGAZATOKBAN LÉTREJÖTT MUNKAHELYEKET TÁMOGASSA!**

A magyar állam mind egyedi, mind ágazati támogatásainak gyakorlatában kiemelt kedvezményezett a feldolgozóipar, azon belül is különösen a gépipar (elektronika, gépgyártás, autógyártás), vagy az utóbbi években az akkumulátorgyártás. Eközben **a hozzáadott érték hazánkban elsősorban a szolgáltatások területén, illetve a kreatív ágazatokban jelentkezik, ráadásul ezen szektorokban keletkezik a legtöbb vonzó nagyvárosi munkahely is.** Ezért az állami támogatáspolitikai is ezeket a szektorokat kezelje kiemelt célterületként!

▶ **LEGYEN VONZÓ A NAGYVÁROS A FIATALOK SZÁMÁRA! 2030-RA NÖVELJÜK 50 SZÁZÁLEKKAL A KOLLÉGIUMI FÉRŐHELYEK SZÁMÁT!**

A tandíjmentes férőhelyek alacsony száma és a magas megélhetési költségek miatt **az alacsonyabb jövedelmű családok egyre kevésbé képesek finanszírozni a gyermekeik felsőoktatási tanulmányait a nagyvárosokban.** Ez nemcsak a jövedelmi különbségek igazságtalan újratermeléséhez vezet, nemcsak a gazdaság növekedési lehetőségeit korlátozza, hanem a nagyvárosok vonzerejét is csökkenti a fiatalok számára. Magyarországon mintegy 55 ezer kollégiumi férőhely van, ebből 14 ezer Budapesten – miközben összesen 251 ezer diák tanul a felsőoktatásban.

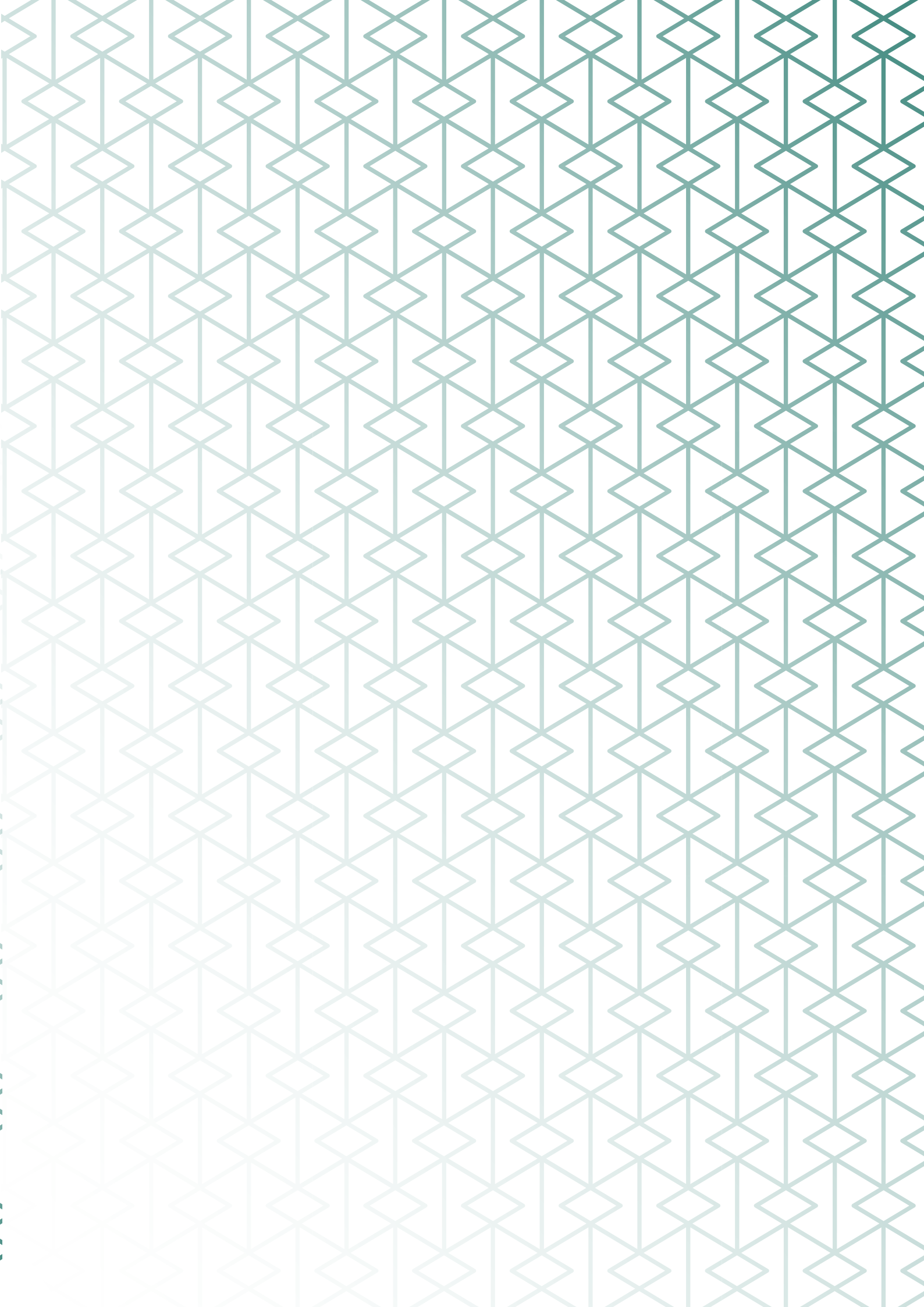
A korábbi 25 százalékhoz képest az utóbbi évtizedben 18–19 százalékra csökkent a kollégiumban lakó diákok aránya. Ezért **2030-ra növeljük 50 százalékkal a nagyvárosi kollégiumi férőhelyek számát, hogy a vidéki, különösen a leszakadó térségekből érkező tanulók számára ne jelentsen problémát a lakhatás megoldása!** Ezzel egy időben indítsunk kollégiumfelújítási programot, hogy a lakásbérletet megfizetni nem tudó diákok számára a kollégium reális és kényelmes opcióvá válhasson!

 **HOZZUNK LÉTRE KREATÍV ÉS INNOVÁCIÓS CSOMÓSODÁSI KÖZÖSSÉGI KÖZPONTOKAT!**

A termékeny innovációs ökoszisztémához városi terekre, közösségi helyekre, eseményekre van szükség. Ezekben a terekben a diákok együtt sportolhatnak, zenélhetnek,

könyvtárazhatnak is, ami lehetőséget kínál kapcsolatok kialakítására. **A nagyvárosokban támogassuk a közösségi irodákat, akár kezdő, akár már magabiztosabb vállalkozások érdekében!** Ezek az önkormányzati helyiségek akár tanulóközösségeknek is otthont adhatnak, amelyek tagjaiból később vállalkozók lehetnek.

A hozzáadott érték hazánkban elsősorban a szolgáltatások területén, illetve a kreatív ágazatokban jelentkezik, ráadásul ezen szektorokban keletkezik a legtöbb vonzó nagyvárosi munkahely is.



AZ EGYENSÚLY INTÉZET SZAKPOLITIKAI JAVASLATAI

TERÜLET	JAVASLAT
MEGFIZETHETŐ LAKHATÁS	Legyen adómentes a hosszú távú lakáskiadás!
	Kötelező formaszereződéseket a magánbérleti piacon!
	Kötelező regisztrációt a magánbérleti piacon!
	Kedvezményes lakáskiadási áfával segítsük a vállalkozói bérlakás piac megerősödését!
	Korlátozzuk évi 90 napra a rövid távú lakáskiadást!
	Adóztassuk meg a tartósan üresen álló lakásokat és a magántulajdonban lévő lakásirodákat! Az ebből származó bevételekből fejlesszük az önkormányzati bérlakásállományt!
	Az önkormányzatok bővítsék a lakáskínálatot a tartósan üresen álló ingatlanok bérbeadásával!
	Önkormányzati ingatlanvagyon-kezelőket!
	Célzott támogatási programot és adókedvezményt a leromlott állapotú lakások korszerűsítésére!
	A társasházakban a tulajdonosok kétharmada dönthessen a korszerűsítési beruházásokról!
	Nagyvárosaink ne kifelé, hanem befelé terjeszkedjenek – építsük be az alulhasznosított barnamezős területeket és foghíjtelkeket!
	2028-ra Budapestnek legyen hosszú távú toronyház-koncepciója!
	Az ingatlanfejlesztők száz új építésű lakás után legalább egyet adjanak önkormányzati tulajdonba – ezekből legyenek szolgálati lakások!

A NAGYVÁROSOK VONZÓBBÁ TÉTELÉRŐL

TERÜLET

JAVASLAT

ÉLHETŐ NAGYVÁROSOK

Vezessünk be tiszta zónákat a nagyvárosokban!

A városi zöldterület-ellátottság az évtized végére érje el a 9m²/fős értéket!

Zöld sugárutakat a nagyvárosokba!

A városi mellékutakon csökkentsük egységesen 30 km/h-ra sebességhatárt!

Az önkormányzatok hozzák létre a szolgáltatási tanúsítványok rendszerét!

Infrastrukturális minimumot a nagyobb fejlesztéseknél!

INNOVATÍV NAGYVÁROSOK

A nagyvárosokban hozzunk létre Városfejlesztési Központokat az adatalapú városfejlesztés érdekében!

Hozzuk létre és üzemeltessük nagyvárosaink digitális mását!

Hozzuk létre kreatív és innovációs csomósodási közösségi központokat!

Az állam a feldolgozóipar helyett a szolgáltatási szektorban és a kreatív ágazatokban létrejött munkahelyeket támogassa!

2030-ra növeljük 50 százalékkal a nagyvárosi kollégiumi férőhelyek számát!

RÓLUNK

Az Egyensúly Intézet jövőorientált szellemi műhely, amely hazánk számára készít jövőképeket, szakmai javaslatokat. Kidolgozni az ország politikai, gazdasági és kulturális jövőképét, szilárd szellemi alapot teremteni a magyarok felemelkedéséhez – a gyorsan változó 21. században az Egyensúly Intézet ezt tekinti egy agytröszt legfontosabb feladatának.

Olyan témákról gondolkodunk, amelyekről kevesebb szó esik a nyilvánosságban, mint kellene. Ilyen téma a robotizáció és az átalakuló munkaerőpiac, levegőnk és folyóvizeink tisztasága, a nemzeti öntudat és a közösségek szerepe egy ország életében, az oktatás jövője, az ország gazdasági kitörési pontjai vagy a megváltozó világrend.

Az Egyensúly Intézet állandó kutatói csapata és tanácsadói testülete közgazdászokból, szociológusokból, politikai elemzőkből, klímaszakértőkből, külpolitikai szakértőkből áll. Sokszínű és magasan képzett, professzionális csapatunk széles körű tapasztalatokkal rendelkezik az akadémiai kutatás és az alkalmazott tudomány területéről egyaránt.



SZAKÉRTŐINK



BOROS TAMÁS

Igazgató és társalapító

Az Egyensúly Intézet igazgatója, politikai elemző. Az egyik vezető európai agytröszt, a brüsszeli székhelyű Foundation for European Progressive Studies (FEPS) tudományos tanácsának tagja. A Policy Solutions elemző- és tanácsadó intézet korábbi társtulajdonosa és -igazgatója. Rendszeres vendége volt politikai elemző műsoroknak, gyakran nyilatkozik vezető nemzetközi médiumoknak. Korábban szakértőként dolgozott az Európai Bizottságban és a Magyar Köztársaság Külügyminisztériumában. Kutatási területe a magyar és az európai uniós politikai kommunikáció, illetve a populizmus.



FILIPPOV GÁBOR

Kutatási igazgató

Az Egyensúly Intézet kutatási igazgatója, történész, politológus. Korábban országgyűlési szakértőként, majd a Magyar Progresszív Intézet politikai elemzőjeként és vezető elemzőjeként dolgozott. Elemzései, kommentárjai számos hazai és külföldi sajtótermékben megjelentek, televíziós és rádiós műsorok gyakori vendége. Kutatási területe az európai, valamint a magyar szélsőjobboldal, az antiszemitizmus és az iszlamofóbia története és jelene, illetve a modern autokráciák működése.



CERNUS DÓRA

Vezető klíma- és környezetpolitikai szakértő

Az Egyensúly Intézet vezető klíma- és környezetpolitikai szakértője, közgazdász. Tanácsadóként dolgozott a Környezetvédelmi és Vízügyi Minisztériumban, a Jövő Nemzedékek Országgyűlési Biztosának Hivatalában és a Közigazgatási és Igazságügyi Minisztériumban, ahol Magyarország álláspontját képviselte különböző EU-, ENSZ- és OECD-fórumokon. Később a Klímapolitika Kutató és Tanácsadó Kft. nemzetközi fejlesztésekért felelős igazgatójaként, majd független környezet- és klímapolitikai szakértőként kamatoztatta tudását. Fő szakterülete a klímapolitika, a levegőtisztaság-védelem és a vízvédelem.



MAREK BERTRAM

Elemző

Az Egyensúly Intézet elemzője, politikai pszichológus. Az ELTE-n politológia BA-t, a BME-n kommunikáció és médiatudomány MA-t, a University of Kenten pedig politikai pszichológia MSc-t végzett. Jelenleg az ELTE PPK PhD-hallgatója. Kutatási témája a nosztalgia és a rendszerkritika kapcsolata. Korábban a NielsenIQ-nál dolgozott junior elemzőként. A Friedrich Ebert Stiftung ösztöndíjasa.



Egyensúly Intézet

Cím: **H-1026 Budapest, Szilágyi Erzsébet fasor 73.**

Telefon: **+36 1 249 5238**

Honlap: **www.eib.hu**

E-mail: **info@eib.hu**

Facebook



Twitter



LinkedIn

