

Koudela, P. (2022): Értelmezési szempontok Budapest és metropolisz térségének térszerkezetéhez city.hu Várostudományi Szemle 2(3), 99–123.

---

## BUDAPEST METROPOLISZ TÉRSÉG A HAZAI TÉRBEN

---

### Értelmezési szempontok Budapest és metropolisz térségének térszerkezetéhez

*Koudela Pál<sup>1</sup>*

#### *Absztrakt*

Budapestet és metropolisz térségét egységes térszerkezeti modellben értelmezni nehéz, noha sokszor megkísérelt feladat. Ebben a tanulmányban alkalmazott és véleményünk szerint alkalmazható modelleket mutatunk be, azok felhasználási lehetőségeit példákkal támasztjuk alá, valamint az egyes modellekre jellemző szemléleti különbségekre is felhívjuk a figyelmet. Különös hangsúly kerül a budapesti agglomeráció a fővárossal egy területi egységként való értelmezésére, a városnövekedés történeti szakaszaira és a metropolisz térségben és azon kívül eső területek fragmentációjára.

*Kulcsszavak:* városszerkezeti modellek, agglomeráció, városnövekedés, európai város, Budapest metropolisz térsége

#### *Abstract*

Interpreting Budapest and its metropolitan area in a unified spatial structure model is difficult, although it is a task that has been attempted many times. In this study, we present the models used and, in our opinion, can be used, we support their possibilities of use with examples, and we also draw attention to the differences in approach characteristic of each model. Special emphasis is placed on the interpretation of the Budapest agglomeration with the capital as a territorial unit, on the historical stages of the city's growth and on the fragmentation of areas in and outside the metropolitan area.

*Keywords:* urban structure models, agglomeration, urban growth, European city, Budapest metropolitan area

---

<sup>1</sup> főiskolai tanár, Budapesti Gazdasági Egyetem Nemzetközi Gazdaságtan Tanszék, irodavezető, Keleti Üzleti Akadémiai Központ

## Bevezetés

### *A városi modellek alkalmazhatóságának problematikája*

A legismertebb térszerkezeti modellek, elemezzenek külső vagy belső tereket, jellemzően korlátozott számú szempontot adnak az adott városi belső és metropolisz térség strukturális jellemzőinek és folyamatainak együttes megértésére. Emellett a modellezés lényegéből fakadóan általánosítanak, ami ugyancsak csökkent érvényességükön. A modellek ugyanakkor több ágon fejlődtek az évszázadok alatt, egyfelől abba az irányba, hogy egyre több szempontot egyesítettek, egy másik csoportjuk pedig egyre nagyobb hangsúlyt fektetett a lokális jellemzőkre és a történeti fejlődésre. Ez utóbbiak sem feltétlenül váltak partikulárisná, regionálisan vagy kulturálisan kötötté, s ezáltal kevésbé alkalmazhatóvá más országok, régiók vagy kontinensek városainak, városi övezeteinek értelmezésénél. A régebbi elméleti modellek is csupán akkor lettek értelmezhetetlenek, váltak alkalmatlanná egy-egy nagyváros elemzéséhez, amikor empirikus kutatás hipotéziseként fogták fel azokat. Tovább rontott a helyzeten, hogy sok modell esetében azok későbbi értelmezői rendre nem, vagy csak hiányosan ismerték az alkotó koncepcióját, inkább saját elképzelésüket vetítették ki rá.

Az elmúlt kétszáz évben számtalan módon igyekeztek városokat, városi vonzaskörzeteket vagy nagyvárosi térségeket modellezni. A 19. században a később preindusztriálisnak nevezett városok szerkezete valamint a piacközpontok játszották a vezető szerepet, s az akkor kialakult és a kortárs városi térszerkezetet elemző modelleket, vagy azok egy változatát a mai napig használjuk történeti és kortárs elemzésekhez. A 20. században ugyancsak meghatározó maradt kortárs elemzésekhez a földhasználati szempont, ám megjelent az ökológiai szemlélet is, mely térszerkezeti modellként is egyedülállóan nagy hatást gyakorolt. A 19. század egyik fontos megközelítése, mind az akkori kortárs elemzésekben, mind mai történeti változataiban a korai társadalmi szerkezetet és a város belső és külső területeinek jogi státuszából fakadó szegregációs hatásokat helyezte, helyezi előtérbe. Olyan általános alapelveket fogalmaz meg, melyek egy épületállományában és a település topográfiájában szabályos területű és területében és lélekszámában is kisméretű városra könnyen applikálhatók. Ilyen például az alapelv, hogy a korai város geometriai közepén elhelyezkedő városközpontból kifele haladva az adott területen élők társadalmi státusza csökken (Kohl 1841). Ezt az elvet empirikusan is sokszor sikerült igazolni, csak egy a tömérdek példából Czoch Gábor (1998) retrospektív elemzése a reformkori Kassáról. Nagyobb méretű, összetett, több

központtal rendelkező városok, így Budapest, vagy korábban Pest-Buda esetében, azonban még a városeyesítés előtti korszak elemzésekor is kevés értelme lett volna hasonlóan egységes térszerkezetet feltételezni.

A piacközpontú térszemlélet már von Thünen (1826) óta integrálja a várost mint piachelyet és a gazdaságilag tőle függő környező – az előbb vagy utóbb a városba integrálódó és a továbbra is azon kívül eső – területeket. A földrajzi távolságból adódó időtényező, az árucikkek jellege és a szállítás ideje közötti összefüggés egyetlen dimenzió, amit a szállítóeszközök megléte, jellege és számos egyéb, az elmúlt két évszázadban a tevékenységet befolyásoló tényező formált. A szemlélet alkalmas az aktuális helyzet és az ahhoz vezető fejlődési út történeti elemzésére is. A ma már ugyancsak kilencven éves, Walter Christaller által továbbdolgozott modellt a mai napig számos helyen alkalmazzák az Egyesült Államok középnyugati területeiről az argentin pampákon keresztül a kínai Csiangszu tartomány alföldjeiig. August Lösch vagy Brian Berry is csupán annyiban módosította a központi hely eredeti modelljét, hogy az eltérő földrajzi környezetben is alkalmazható legyen. Egy adott gazdasági mérőeszköz alkalmas a sűrűn lakott és beépített magterület és közvetlen környezete kapcsolatának megragadására és módszerintelligens jelent kihívást. Az agglomeráció fogalma számos helyen, így Magyarországon is a közigazgatási határokkal definiált város és környezetében található területek közti munkaerőpiaci, kereskedelmi, oktatási és számos egyéb, jól meghatározható funkcionális kapcsolatra épül (KSH 2014), így összekapcsolható ezzel a szemlélettel. Az egy már másik kérdés, hogy hazai környezetben is vitatható az agglomeráció határainak megállapítása (Varga 2008).

Számos elemzés készült Budapest térszerkezetéről is. Csanádi Gábor és Ladányi János (1987) az 1980-as évek Budapestjének térszerkezetét igyekezett leírni, elemzésük első kötetében hosszasan értekeznek „klasszikusnak” nevezett modellekről. A kiindulópontjuk meghatározása azonban két alapvető okból is téves volt. Az egyik, hogy teljesen félremagyarázták az ismertetett modelleket, a másik, hogy egy elméleti modellt (Burgess) operacionális modellként használtak, míg egy empirikus esettanulmányt (Hoyt) elméleti erővel ruháznak fel. Noha a hazai szerzőpáros szemlélete elég nyilvánvalóan leegyszerűsítő – gyakorlatilag mindent, ami kerek azonosnak tekint, legyen az a város kiépített, gazdaság- vagy éppen társadalomföldrajzi jellege, vagy legyen az a tervezés, esetleg a zónázás egyébként egymástól eltérő szabályrendszere – a legnagyobb probléma nem itt rejlik. Burgess nem strukturális, szerkezeti modellt alkotott, különösen nem leíró értelemben. Burgess logikája éppen azt ellenpontozza, amit a várostervezés, a zónázás vagy a városokat felmérő kutatások akkoriban egyoldalúan előtérbe helyeztek, a város növekedésének fizikai, vagy méretbeli értelmezését. A mechanikus társadalomföldrajzi leírás, az ingatlanberuházási célú telekár különbségek megfigyelése helyett

(vagy mellett) Burgess azt a kérdést teszi fel, vajon egyes jellemzők területi elhelyezkedése mellett a társadalmi organizációt nem lenne legalább annyira fontos vizsgálni? Általában a modellt úgy ismertetik, hogy az egyes zónákban milyen társadalmi csoportok és milyen gazdasági, politikai és kulturális intézmények találhatók. Az utókor értelmezői ezzel azonban egy mechanikus területi-társadalmi képet nyújtanak, s így éppen a modell lényegi mondanivalóját veszik el. Burgess így fogalmaz: „A nagyszabású közművek a nagyvárosok élete gépesítésének részét képezik, és alig vagy egyáltalán nincs jelentőségük a társadalom szerveződésének a szemszögéből.” (Burgess 1925: 53) A kérdés tehát az, hogy a város fizikai vagy gazdasági növekedése milyen mértékben esik egybe a társadalom átszerveződésével?

A hazai szerzőpáros ugyancsak félreértelmezi Hoyt munkásságát, aki – hiába írják, hogy „mint ismeretes” – valójában nem kritizálta Burgess modelljét. Noha megemlíti munkájában, maga Hoyt is teljesen félreérti Burgesst, akinek modellje nem egy mechanikus társadalom- vagy gazdaságföldrajzi térképet nyújt a városi térről. Burgess mondanivalójának lényege azokban a mondatokban található, amiket vélhetően a legtöbb mai és korabeli olvasója tölteléknek tart, tartott. Burgess a társadalom organizációját és dezorganizációját nem egymással ellentétes, hanem egyszerre működő és természetes folyamatnak tekinti. A dezorganizáció, a bevándorlás következtében a gyors és nagyszámú lakosságcsere révén valósul meg, ez a gondolat Burgess-nél leginkább William Thomas és Florian Znaniecky hatását mutatja. Mindazt, amit a szerzőpáros a lengyel bevándorlók kapcsán megállapított, Burgess csupán a város egyes részeinek kapcsolataira a térbeli szegmentációra és a társadalmi differenciálódásra vetíti át.

Burgess a következőképpen látja a helyzetet. Noha a szegregációnak egyértelműen negatív hatása van a városok társadalmi-gazdasági életére, a városi területek társadalmi elkülönülése egyben sajátos dinamikát kölcsönöz a társadalmi folyamatoknak. Ha emberek térbeli mozgását írjuk le, azzal is számolnunk kell, hogy az új helyükön már nem jellemezhetjük őket a korábbi tulajdonságaikkal, hiszen az adott környezet megváltoztatja őket: új munkahelyük lesz, eltérő ingerek érik őket. Ezért fontos az interakciókat, a kontaktusokat és a stimulusokat mérni. Burgess a fizikai (lélekszám, beépített terület) növekedéssel a növekedés folyamat-jellegét állítja szembe. A fizikai növekedéssel ellentétben (vagy azzal együtt), a koncentrikus öveket a differenciálódás nem funkcionálisan, hanem folyamatként hozza létre. A területi fejlődést, átalakulást az előbbi folyamatok nem csupán az egyes tevékenységek és fizikai jellemzők állandó átalakulásával mérhetjük, vagyis nem elégséges az idősoros területi statisztikai leírás. Szükséges a társadalmi szerveződés, organizáció mérése és megértése is, pl. az interakciók számának és térbeli elrendeződésének alakulásán keresztül.

Tehát nem csak hazai szerzők értették félre Burgess modelljét, hanem már Homer Hoyt is, akit egyébként szintén félremagyarázott az utókor, s akinek sokszor tévesen értelmezett modelljét még többször alkalmazták tévesen. Hoyt nem mást tesz, mint az egyes gazdasági tevékenységek térképeit vetíti egymásra, s annak segítségével rajzol ki egy térszerkezeti modellt. A 17. oldalon így fogalmaz: „A koncentrikus körök modelljében gyakran használt földhasználati eloszlási mód szerint a városi területek felhasználása koncentrikus körök sorozataként egy majdnem merev geometriai mintázatba rendezhető el.” (Hoyt 1939: 17) Elég ez az egy mondat is, hiszen ez is tökéletesen szemlélteti, hogy a koncentrikus köröket Hoyt félreértelmezi, merev, földhasználati módokat ért alatta, s nem összetett, egymással kölcsönhatásban álló ökológiai alrendszereket, ahogyan Burgess javasolta. Hoyt szemlélete (és az 1945-ös Harris-Ullmann-féle földhasználati modell) nem ökológiai.

Hoyt esetében azt is meg kell említeni, hogy ő még csak nem is igazán Burgess modelljére reflektál, hanem a 20. száza húszas-harmincas éveinek telekspekulációját elemző elméletekre. Noha a monográfia elején hivatkozza Burgess-t, a citátum a lábjegyzetben csupán második helyen áll, a könyvet kiadó Szövetségi Lakásügyi Hivatal tanácsadója, Ernest McKinley Fisher, aki egyben a könyv ajánlását is jegyzi, munkájára hivatkozik első helyen, s az ő munkássága szerepel később is referenciaként. Ami ennél is fontosabb, Hoyt egyetért Fisherrel, szerintük egyedül az ingatlanpiac határozza meg a város területi növekedését, természetesen a népesedési folyamatokon keresztül. Társadalmi kapcsolatokról szó sincsen. Hoyt modellje valójában nem is egy településföldrajzi térszerkezeti elemzés, főként a beruházók számára nyújt szempontokat, s ez utóbbi célt nyíltan le is írja.

### *A modellekről még egyszer*

Noha alig lehet megszámlálni, hányszor találkozott már a becses olvasó a nagyvárosi és várostérségi modellekkel, itt és most még egyszer újra ismertetjük a legfontosabb jellemzőiket. Röviden vázoljuk tehát azon legismertebb korai (1945 előtti) munkák fő mondanivalóját, amiket Budapest és metropolisz térségének elemzésekor korábban sokszor használtak, ill. amiknek használatát még többször bírálták. Nem ismertetjük itt az 1945 utáni munkákat, azok közül három koncepciót külön fejezetekben mutatunk be.

#### *von Thünen 1826*

Johann Heinrich von Thünen, német közgazdász először *Der isolierte Staat* (Az elszigetelt állam) c. könyvében, 1826-ban írta le földbérlet-elméletét (von Thünen 1826). A modell egy hipotetikus, teljesen (pl. egy erdő által) elszigetelt államot ír le, melyben

a földek minősége, az éghajlat és időjárás, valamint a termékek ára mindenütt azonos, és kiépített utak hiányában a közlekedés eltérő fejlettsége sem okoz területi különbségeket. Mindezen befolyásoló tényezők tehát figyelmen kívül hagyhatók, s így csupán a piactól való légvonalban mért távolság befolyásolja a telekárakat, ahogy a távolsággal arányosan nő a termelő szállítási költsége. A piac távolsága a termelés összetételét is meghatározza, hiszen a nehezebb, vagy könnyebben romló termékeket érdemes közel termelni, míg a könnyebb termékeket lehet messzebb is előállítani: a költségek csökkenése a távolság növelését teszi lehetővé. Másképpen megfogalmazva a piactól kiindulva, a növekvő távolsággal a bevétel (jövedelem) arányosan csökken, ill. a piacközponttól vett adott távolságra a szállítási feltételek által meghatározott, legjövedelmezőbb terméket termelik. Von Thünen modellje lényegében egyenletes területi eloszlást feltételez, ám a mezőgazdasági termelés egyéb feltételei miatt mégis a központtól kiindulva, koncentrikus körökben elrendeződő övezeteket különböztet meg.

Négy (ill. hat) koncentrikusan egymás mellett, a központtól kifelé elhelyezkedő övezetet ír le, a piachoz legközelebb a tej- és az intenzív farmergazdaság telepedik meg, mivel a gyümölcs és a tejtermék romlandó és érzékeny a szállításra. A második övben tűzifa és építőanyag termelés, a harmadikban gabonatóblák (itt három gabona övezet van csökkenő intenzitással: vetésforgó, kapcsolt gazdaság végül háromnyomásos gazdaság), míg a negyedikre az állattartás jellemző, mivel az állatok önjárók, nem igényelnek szállítást, legeltetésükhöz nagy terület szükséges, így a piacközponttól távolabb alakulnak ki. A hatodik övezetben olyan kereskedelmi terményeket is termesztenek, mint a len vagy repce, s ez a lepárlók helye is. Ezek a zónák kívül, azaz a várostól mintegy 50 mérföldre fekvő vadonban már csak a vadászat számára van hely.

### *Burgess 1925*

Burgess célja nem az eltérő jellegű földhasználati területek térbeni ábrázolása volt, ő a fizikai (lélekszám, beépített terület) növekedéssel szembe a növekedés folyamatjellegét állítja. A fizikai növekedéssel ellentétben (vagy azzal együtt), a koncentrikus öveket a differenciálódás nem funkcionálisan, hanem folyamatként hozza létre. A modell egyszerű leírást ad arra nézvést, hogy a belvárost egy üzleti és könnyűipari átmeneti övezet veszi körül, azt az előbbiből menekülő, felfelé mobil, ám a munkahelyükhöz továbbra is közeli munkáscsaládok lakta területek övezik, majd magas státuszú apartman- és családi házak, végül fél- egy óra utazáson belül elérhető ingázó övezet következik. A nagyon vázlatosan ábrázolt és körülhatárolt területek nem csapán a város térbeli növekedése révén alakulnak át, formálódnak, azokat folyamatosan alakítja a szukcesszió. Noha 1925-ben Chicago belvárosát egy leromlott állapotú terület vette körül, a 19. század második felében még a város „legjobb családjai” laktak ott.

A növekedés és a szukcesszió mellett a koncentráció és a dekoncentráció alakítja az egyes, egymás hatására formálódó övezeteket, így az úthálózat fejlődése egyszerre növeli a belváros koncentrációját, egyfajta gazdasági, kulturális és politikai központként való megerősödést idézve elő, s idéz elő ugyanakkor decentralizációt a szolgáltató és üzletláncok révén új alközpontokat alakítva ki a város külső területein. A területi fejlődést nem csupán az egyes tevékenységek és fizikai jellemzők állandó átalakulásával mérhetjük, vagyis nem elégséges az idősoros területi statisztikai leírás. Szükséges a társadalmi szerveződés, organizáció mérése és megértése is.

Míg Burgess 1925-ben az ingázó, s egyben legkülső övezetet elsősorban annak hátrányai mentén írta le, 1929-ben (Burgess 1929), már a legszegregáltabb, családiházás középosztályi területként ábrázolta, ahol a család és annak otthon tartózkodó felnőtt nő tagja a meghatározó. Az ott élőket úgy mutatta be, mint akik a belvárosi bűnözés elől menekültek oda, s az ott élő társadalmi csoport gazdagságát és városi kultúráját hangsúlyozta. Noha a nők kiemelkedő fontosságáról írt, a matriarchális családot problémaként kezelte, s bár ezt a gondolatfejtést 1929-ben még az akkor domináns férfiközpontú szemlélet vezette, mégis mintegy előrevetítte a kertvárosi nők a hatvanas években már egyértelműen kirekesztettnek, területileg elszigeteltnek tekintett helyzetét. Burgess szerint a szegregáció egyszerre korlátoz bizonyos mobilitási útvonalakat, míg másokat elősegít. A városökológiai folyamatok mérésére az egyes városrészekben lakók társadalmi összetételének figyelembevételével mért mozgását (utazások), s emellett az interakciók (levelek, telefonbeszélgetések) számának változását lehet felhasználni, ezek együttesen adják ki a mobilitás mértékét. Az ingatlanárakat ugyan a növekvő kereslet emeli meg, ennek háttérben azonban egy lényegesen összetettebb mobilitás, ill. mobilitási szándék áll. Hasonló szemléletben értelmezte a nagyvárosok hinterlandjait is (Burgess 1930).

### *Christaller 1933*

Christaller 1933-ban fogalmazta meg a központi helyek elméletét (Christaller 1933), mely megjósolja, hogy a települések hogyan helyezkednek el, és hogyan alakulnak át az idő múlásával. Modelljében ő is izotróp területtel számolt, a terület sík, a vásárlóerő egyenletes elhelyezkedésű és mindenütt egyforma, a piacok ugyanolyanok mindenütt. Az utazási költségek ugyancsak azonosak, csupán a távolsággal nőnek, s a piaci szereplők is követik a profitmaximalizálás elvét, specializálódás – legalábbis a kezdeti állapotban – nincs. Minden területet egy központi hely szolgál ki, s a körkörös vonzáskörzetük kitölti a teljes területet. A piacközpont lehet egy faluban, kisvárosban vagy nagyvárosban, s a termékek széles skáláját nyújtja. Az optimális piaci terület alakja egy kör, mivel így minimalizálható a maximális távolság, amelyet mindenkinek meg kell tennie, hogy elérje az üzletet. Vannak azonban olyan területek, amelyek a szomszédos körök

közötti síkot töltik ki, és amelyek így a piacok szolgáltatási területén, vagyis vonzáskörzetén, másképpen hinterlandján kívül esnek. Szükség van tehát egy sor átfedő körkörös piaci területre, ami viszont kissé csökkenti az egyes központi helyek piaci területét. A végeredmény az, hogy a piaci területek hatszögletűvé válnak, mivel a hatszögek fedhetik le a síkság teljes felületét a leghatékonyabban.

A következő kérdés az, hogyan helyezhetjük el optimálisan a településhierarchiában eltérő helyet elfoglaló (falu, kis- és nagyváros) piacközpontokat? Christaller három rendszert hozott létre, melyek közül az első a  $K = 3$  rendszer. Ebben, vagyis a piaci elvben optimalizálhatók az egyes központi helyek piacai. Minden hat legalacsonyabb helyzetű településhez (kis falu) tartozik egy nagyobb település (nagy falu)<sup>2</sup>, amely szintén azonos távolságban van az azonos helyzetű többi településtől, és saját nagyobb hatszögletű vonzáskörzettel, azaz hinterlanddal rendelkezik. A kisebb települések vásárlói három egyenlő csoportra oszlanak, amikor a három legközelebbi nagyobb településen vásárolnak. Mivel minden nagy falut hat kis falu vesz körül, amelyek mindegyike a piacának egyharmadát adományozza a hozzá legközelebb eső három nagy falu mindegyikének, ezért minden falu ( $6 \times 1/3 = 2$ ) 2 falunyi értéket szolgál ki, valamint saját közvetlen területét, vagyis  $2 + 1 = 3$  falu értékű. A településhierarchia tehát a piaci területek háromszoros szorzójára épül, vagyis minden lépésnél háromszor nagyobb piaci területet kapunk. A minta hasonló módon ismétlődik a városok esetében is (minden várost 6 falu és minden nagyvárost 6 város szolgál ki). A fokozatosan csökkenő rendű települések száma a következő geometriai sorozatot követi: 1, 3, 9, 27, ... Más szóval, ha feltételezzük, hogy egy régióknak három nagyvárosa van, akkor 9 kisváros és 27 falu veszi körül, vagy ha 27 nagyvárosa van, akkor 9 nagyobb metropolisz lesz, ahová a 27 nagyváros lakói ingázhatnak. A  $K = 3$  rendszer biztosítja, hogy az alacsonyabb rendű települések a lehető legközelebb legyenek a nagyobb településekhez. Ezt legjobban a következő diagram segítségével lehet megjeleníteni.

A piaci elv mellett a közlekedés és az adminisztráció is önálló szervezőelvként működik. A közlekedés ( $K = 4$ ) determinálta rendszerben minden település három, a következő legalacsonyabb rendű települést, valamint saját központi területét szolgálja ki (pl. egy várost hat falu fele szolgálja ki + a saját központi területe, vagyis  $3 + 1 = 4$ ). Ez optimalizálja a közlekedést, mivel a kisebb települések vásárlói két egyenlő csoportra oszlanak, amikor a két legközelebbi nagyobb településen vásárolnak, és maximalizálja

<sup>2</sup> Németül Unterzentren (Grund- oder Kleinzentren), angolul a hamlet és a village szavak adják a különbséget, de a magyar közigazgatási rendszerben még mindig használt, noha erodálódó jelentőségű község és nagyközség is megfelelő lehet, amennyiben eleve ennek a funkcionális elkülönítésnek (városias jelleg) az elvét tükrözik.



a központi helyek számát az egyenes vonalú útvonalakon (ez pedig optimalizálja a közlekedést, még ha nincs is minden település a lehető legközelebb valamely nagyobb településhez). Mindennek a jelentősége megnő, ha a szállítás különösen fontos vagy drága. A fokozatosan alacsonyabb rendű települések száma a következő sorozatot követi: 1, 4, 16, 64.... Egy erősen fejlett központi közigazgatással rendelkező régióban a vezetési elv, a  $K = 7$  rendszer dominál, ami kioltja a megosztott lojalitást, ugyanis a közigazgatásban egyértelmű felelősséget kell meghatározni. Így minden település teljes egészében egy nagyobb település hinterlandjába esik, pl. egy várost mind a 6 legközelebbi falu és saját központi helye is kiszolgálja ( $6 + 1 = 7$ ). A fokozatosan alacsonyabb rendű települések száma tehát ezt a sorozatot követi: 1, 7, 49, 343....

### *Hoyt 1939*

Homer Hoyt 1939-ben (Hoyt 1939) részletesen ismertette az egyes gazdasági tevékenységek térbeni elhelyezkedését az Egyesült Államok nagyvárosaiban, s ennek megfelelően reflektált Burgess, 1925-ös koncentrikus körben elrendezett modelljére. Hoyt nem tett mást, mint az egyes gazdasági tevékenységek térképeit vetítte egymásra, s annak segítségével rajzolt ki egy térszerkezeti modellt. A 17. oldalon így fogalmazott: „A koncentrikus körök modelljében gyakran használt földhasználati eloszlási mód szerint a városi területek felhasználása koncentrikus körök sorozataként egy majdnem merev geometriai mintázatba rendezhető el.” (Hoyt 1939: 17) Mindez pontosan szemlélteti, hogy a koncentrikus köröket Hoyt miként értelmezte félre, merev, földhasználati módokat értve alatta, nem pedig összetett, egymással kölcsönhatásban álló ökológiai alrendszereket, ahogyan Burgess javasolta.

Hoyt a nemlétező földhasználati szemlélet felhasználási módját bírálta, s arra tett javaslatot, hogyan kell azt módosítani, hogy életszerűbb, a valóságos nagyvárosi viszonyokra könnyebben alkalmazható legyen. Ennek megfelelően az egyes gazdasági tevékenységek területi igényének változását más-más mintázatba rendezte. A központi üzleti övezet egyes tevékenyégeit kihelyezte onnan, míg más tevékenyégeket azok változó környezeti feltételei figyelembevételével ábrázolt. Adatgyűjtése háztömbökre bontott gazdaságföldrajzi térképezés. Fő mondanivalója pedig, hogy a város egyes elkülönülő tevékenységei sokkal inkább rendezhetők a központtól kifele terjedő zónákba, mintsem körkörös elhelyezkedő övezetekbe.

Hoyt társadalomföldrajzi térképezése statikus. Az V. fejezetben az egyes városi területeket a házak felszereltségével, állapotával és a színesbőrűek arányával jellemezte. Szerinte egyedül az ingatlanpiac határozza meg a város területi növekedését, mégpedig a népesedési folyamatokon keresztül. Társadalmi kapcsolatokról szó sem esett. Noha az

övezeteket Burgess modelljére emlékeztető formában írta le, azok összekapcsolása félrevezető, Hoyt ugyanis az egyes övezeteket gazdasági területhasználati jellemzőik alapján ismertette, s az ingatlanpiacot bárhány egyéb mutatóval egészítenénk is ki, az a dinamika, ami Burgess-nél a területek közötti összefüggésből ered, itt hiányzik, hiányozna.

Homer Hoyt 1939-ben közzétett elemzésében 122 oldalban mutatta be a földhasználati jellemzők mentén az amerikai nagyvárosok szerkezetét. Az első részben a lakóhelyi területeket elemezte, a másodikban a városnövekedés és a földhasználat megváltozása közötti összefüggés tárgyalta, mindezt 34 oldal melléklet egészíti ki. A városszerkezetet a lakóingatlanok bérleti díja alapján határozta meg, arra a fő elvre építkezve, hogy a magas bérleti díj magas jövedelmet és társadalmi helyzetet feltételez. A háztömbökre alapuló adatfelvételt 142 amerikai nagyvárosban végezte el, s eredménye szerint nincs egységes térszerkezeti modell, a magas és alacsony bérleti díjú lakások némely városban elszórva helyezkednek el, másutt egybefüggő területen koncentrálnak. A domborzat, a városnövekedés üteme, az ipar elhelyezkedése, a közlekedési útvonalak, a városi társadalmi prominens személyeinek lakóhelyválasztása mind egyformán befolyásolják a bérleti díjon keresztül ábrázolt (így viszont némileg leegyszerűsítő<sup>3</sup>) társadalmi térszerkezetet.

A városokra csupán egyetlen közös mintázat jellemző Hoyt kutatása szerint, mégpedig, hogy a magas bérleti díjú területek körül a távolsággal fokozatosan csökken a bérleti díj. Kisvárosokban csupán egyetlen ilyen központ alakul ki, ami általában a városközpont közelében található, míg nagyvárosokban több. Némelyikben, mint Washington vagy Atlanta a legmagasabb bérleti díjú terület a periférián helyezkedett el, s a fokozatos árcsökkenést a periféria területen belül lehetett megfigyelni, a legalacsonyabb pontját pedig a város ellenkező oldalán érte el. Washington esetében a legmagasabb bérleti díj a város északnyugati részén, a Massachusetts és Connecticut sugárutak közti területen volt található az 1930-as években, s a díjak csökkenése egyaránt megfigyelhető volt onnan északkelet, délkelet és délnyugati irányban haladva. A Kansasban található Topeka városban a legmagasabb bérleti díjak a város nyugati határában, míg a legalacsonyabbak a keleti városszélen voltak. Velük szemben Syracuse-ban az északi, keleti és nyugati városszéleken egyaránt voltak magas bérleti díjú központok, melyektől kifelé haladva, fokozatosan csökkentek az árak, egészen a nagy bekötőutakig. Más városokban, mint Richmond, Dallas vagy Indianapolis a magas státuszú területek a városközpontból kifelé haladó sugárutak mentén, ékszerűen terültek el, s egészen a város széléig terjedtek. A magas státuszú területek közti alacsonyabb státuszú szektorok formáját is

<sup>3</sup> Csak példaként említhető Hoyt azon szempontja, hogy példamutató személyek is befolyásolják a kereslet változását, ez akár teljesen ellentmondhat a bérleti díj és a társadalmi helyzet közti egyenlőségnek. A bérleti díj kiemelése azért is leegyszerűsítő, mert Hoyt szegregációt mér, s ehhez az épületek korát és állapotát, a lakások fürdőszobával való ellátottságát, a nem fehér bőrű lakosság arányát, a központi fűtés hiányát, a túlszűfolt lakóegységek arányát is figyelembe veszi.

az előbbieket alakítják. Némely esetben, mint Greensboro, az alacsony bérleti díjú (és státuszú) területek a város felét lefedhették. Összességében tehát az alacsony bérleti díjú területek nem korlátozódnak a város átmeneti övezetében található szlumokra.

Megállapításai a fenti szabályszerűségeknek megfelelően a következők voltak. A legmagasabb bérleti díjú területek egy vagy több szektorban, a város szélén találhatók. A magas bérleti díjú területek ék alakban helyezkednek el az egyes szektorokban, a központtól a periféria felé terjedő sugarasan rendeződő vonalak mentén. Az alacsonyabb bérleti díjú területek körbeveszik vagy egyik oldalán kapcsolódnak az előbbi területekhez. A városfejlődés tehát a magas bérleti díjú területeken és azokhoz kapcsolódóan történik. Számos városban a periférián is megfigyelhetők köztes területek. Alacsony bérleti díjú területek a városközponttól a periféria irányában, ék alakban helyezkednek el. A városok térszerkezete tehát szektoriális, társadalmi és gazdasági<sup>4</sup> elrendeződése ék alakú.

#### *A korai modellek és Budapest metropolisz térsége*

Ha Burgess modelljét akarnánk Budapestre alkalmazni, ahhoz – bármely történeti korszakról legyen is szó – folyamatos és nagyszámú bevándorlóval kéne számolnunk, akik a társadalmilag felfele mobil, a belső területekről kiköltözők által hagyott megüresedett teret benépesítik. Noha az 1990-es években valóban domináns folyamat volt a szuburbanizáció, a leromló épületállományú belső városrész sem 1990 előtt, sem utána nem volt homogén alacsony státuszú terület. Budapesten a rendszerváltás idején jellemzően a város külső területei az alacsonyabb státuszuak (Szirmai 2009). Bevándorlók pedig ekkor nincsenek, vagy csupán az országon belülről érkeznek, és ugyancsak hiányzik a potenciális társadalmi kölcsönhatás a szomszédos övezetek vagy azon belüli területek között, hiszen Budapesten a város legbelső és a városon kívüli terület kapcsolatáról beszélünk, nem kifele gyűrűzésről. Olyan értékelem végképp nincs, ami a belső szlumos területek lakói számára hasonlóan bérházas, polgári lakásokat magában foglaló, ám vonzó ethoszú, társadalmi jelentésű területet jelölne ki. Csupán a kertvárosi, középosztályi életmód volt vonzó, ami meg is jelent a szuburbanizáció háttérében, de ott is jellemzően a budai oldalhoz kapcsolódó, magasabb státuszú agglomerációs területekre történő kiköltözéskor játszott szerepet, míg a keleti szektorba kiköltözőket a kilencvenes években a növekvő pesti ingatlanárak és a romló megélhetési feltételek együttesen motiválják.

<sup>4</sup> A szolgáltatások mindig követik a helyi keresletet, tehát ahol magasabb jövedelmű csoportok laknak, ott az ő igényeiknek megfelelő boltok, sportlétesítmények vagy fodrászok lesznek.

Ha Hoyt szerkezeti szempontját alkalmazzuk, Budapest esetében mindez a következőképpen festene. Térbeli társadalmi különbségeket könnyen találunk. Józan Péter a nyolcvanas években írt, hamar elhíresült munkájában így fogalmazott: „Azt is mondhatjuk, hogy a nyolcvanas évek elején a II. kerületi férfiak életesélyei nagyjában-egészében olyanok, mint a Német Szövetségi Köztársaság férfi résznépességének életesélyei voltak 1980-ban, míg a VII. kerület férfi résznépességének várható élettartam értéke lényegében Szíria férfi résznépességének 1981. évi élettartam értékéhez áll a legközelebb.” (Józan 1986: 198) A budapesti kerületek szintjén mért társadalmi különbségei azóta is megmutatkoznak, mérhető a munkanélküliségtől a jövedelmen át az iskolai végzettségig, s egybeesnek az ingatlanárak közti különbségekkel is. A főváros az elmúlt három évtizedben zajló agglomerációs folyamatait ismerve azt is tudjuk, hogy a szuburbanizáció területi kötöttsége miatt a társadalmi különbségek térbeni elrendeződése hasonlóképpen jelenik meg a metropolisz térségben is (Csizmady 2010). Ugyanakkor a városnövekedés, az agglomerációs területek lakóhelyi beépítése nem a magasabb státuszú területek mentén volt a legnagyobb mértékű.

Budapest és metropolisz térségének térszerkezetét az 1980-as években és azt követően akár lehetne szektorális elrendeződésének is tekinteni, de közelebb visz a megértéshez az égtáji elrendeződésre építkező modellezés, mely az uralkodó széljárást és a topográfiai jellemzőket veszi alapul, s melynek városokra gyakorolt hatása ugyan évszázadok óta ismert, egységes térszerkezeti modellbe foglalását azonban Peter Mann (1965) brit földrajztudós végezte el az 1960-as években. Budapesten az uralkodó széljárás északnyugati, s a budai oldal magasabban fekszik a pestinél, ezek a jellemzők persze ugyanúgy hatottak minden történeti fejlődési korszakban, így 1950 vagy 1873 előtt is, amikor még nem egy városról, de sok szempontból egy egységes nagyvárosi térségről beszélhetünk.

A Svábhegy már a 19. század közepén kedvelt célpontja volt a gazdag családok villaépítésének, ebben közelsége Pesthez és fekvése (az ehhez tartozó friss levegő) mindenképpen szerepet játszott, s a későbbi korok során mindvégig megőrzött magas presztízse ekkor alakult ki (semmiképpen nem a sváb lakosok és szőlőföldek révén). A 19. századközepi villaépítéseket követően azonban éppen a társadalmi elit jelenléte adta a terület magas presztízst, mely kiterjedt a nem családiházias beépítésű területekre is. Így a rákövetkező, és ma is tapasztalható területi társadalmi különbségek már inkább a tér hordozott presztíziséhez köthetők, egyfajta történeti folyamatosságnak tekinthetők, s az esetleges egyéb gazdasági, építészeti folyamatokkal ellentétben is tovább hatottak. Ha ebből a történeti folytonosságból indulunk ki, akkor sem Hoyt, sem Mann modellje

nem a legalkalmasabb Budapest és környéke területi-társadalmi különbségeinek megértéséhez, inkább Walter Firey (1945) klasszikus munkája, és az ő nyomán megindult antropológiai szemlélet lehet mérvadó elemzési keret.

Burgess 1925-ös közismert munkájának látásmódja egyáltalán nem kapcsolódik a német iskola által létrehozott, képviselt és továbbadott, piacközpontú térszerkezeti megközelítéshez, egy későbbi munkájában integrálta a metropolisz térségeket és hinterlandokat is a nagyvárosok térszerkezetébe, s ott már a területhasználat funkcionális jellege is nagyobb hangsúlyt kapott. Burgess 1930-ban a koncentrikus övezetei alkotta ökológiai rendszerét a városon kívüli területekkel is kiegészítette, pontosabban a kertvárosi övezeten kívül eső, akkor még elsősorban mezőgazdasági területek egy részét is a város ökológiai rendszeréhez kapcsolta. Ez lényegében nem tért el a későbbi agglomeráció fogalmi szemléletétől, s a nagyvároshoz közvetlenül kapcsolódó gazdasági tevékenységeket magukban foglaló, ám a városon kívül eső területeket definiálta így. Ezen túl azonban egy még nagyobb területet, a beszállítói és felvásárlói hátszágot is a nagyvárosi központ körül elhelyezkedő ökológiai rendszerbe integrált. Ez némileg ellentmondásos, hiszen éppen Chicago esetében ez akár az egész Egyesült Államokat is jelenthette volna, tekintve, hogy a város a kaliforniai gyümölcsstermeléstől kezdve, a közép-nyugati államok gabona-termelésén át a keleti ipari centrumokig kereskedelmi, áruszállítási és raktározási központként jött létre, szolgált az 1920-as és 30-as években, és szolgál a mai napig.

Budapestre és gazdasági hinterlandjára ugyanakkor ez a területi értelmezés meglehetősen jól illeszkedik, hiszen a dualizmus óta ugyancsak egy infrastrukturális, piaci és kereskedelmi tekintetben is egyoldalúan centralizált országos térszerkezet központja volt Budapest, és most is az. Nem szükséges részletesen bemutatni Budapest központi szerepét az út- és vasúthálózat, az iparforgalom, hitelélet és kereskedelem vagy akár az adminisztráció terén az elmúlt másfél évszázad egyes történelmi korszakaiban. Érdekes lehet viszont a centrifugális és centripetális erők megértésénél az ökológiai szemlélet, pontosabban az, hogy mennyiben hatottak az egyes területeket egymástól elszigetelő fizikai és gazdasági korlátok mellett a társadalmi érintkezés csatornáinak és azok hiánya, vagy akár az egyes területekről mások fejében kialakult képek.

A következő fejezetekben olyan hazai és nemhazai elemzéseket mutatunk be, melyek modelljei vagy modellalkotásra alkalmas elemei Budapest metropolisz térségénél is alkalmazhatók és olyan értelmezési keretet adnak, ami a város saját fejlődésének elemei elrendezésével további, új meglátásokhoz vezethet.

## Az empíria felől közelítő modellek

A városok térszerkezetének modelljét nem csupán elméleti alapvetés felől lehet megalkotni, léteznek alapvetően empíriára, az adott város történeti, földrajzi és szociológiai sajátosságaira épülő modellek, melyek ugyancsak alkalmasak az általános használatra. Ezek mássága abban áll, hogy nem neveznek meg előre egy főszabályt, univerzális erejű szabályszerűségeket, amiket általánosítani lehetne, vagy kéne. Sokkal inkább koncentrálnak a lokális történeti folyamatokra, vonatkoznak azok a várostervezés, vagy az egyes városi vagy városkörnyéki területek beépítési szabályainak változásaira, s ezek mellett az egyes gazdasági ágazatok meglétére, területi megoszlására és szerepére az adott városban és metropolisz térségében.

Míg a legismertebb városszerkezeti modellek a második világháború óta eltelt időszakban egyre összetettebbé váltak, egyre több konkrét földrajzi jelenségeket vettek figyelembe (topográfiai izoláció, széljárás, infrastruktúra, etnikai területi különbségek, szimbolikus területi jellemzők stb.), némely, kevésbé ismert modellt a fentiek szelleme szerint alkottak meg. Ilyen modell Budapestről is létezik, Beluszky Pál (1992) nevéhez fűződik. A következőkben három olyan modellt mutatunk be, melyek Budapest és metropolisz térsége fejlődésének értelmezésére születtek, vagy alkalmasak annak elemzésére: Richard Lawton brit városokról készült, ám az európai városok elemzésének segítségét célzó modelljét, és röviden Guy Di Méo európai városszerkezeti modelljét, valamint a hazai közönség számára jól ismert, Beluszky Pál Budapestről készült modelljét, majd mindezt kiegészítjük az európai város koncepciójával, ami ugyan nem térszerkezeti modell, ám azok alkalmazhatóságának szemszögéből fontos információkat hordoz.

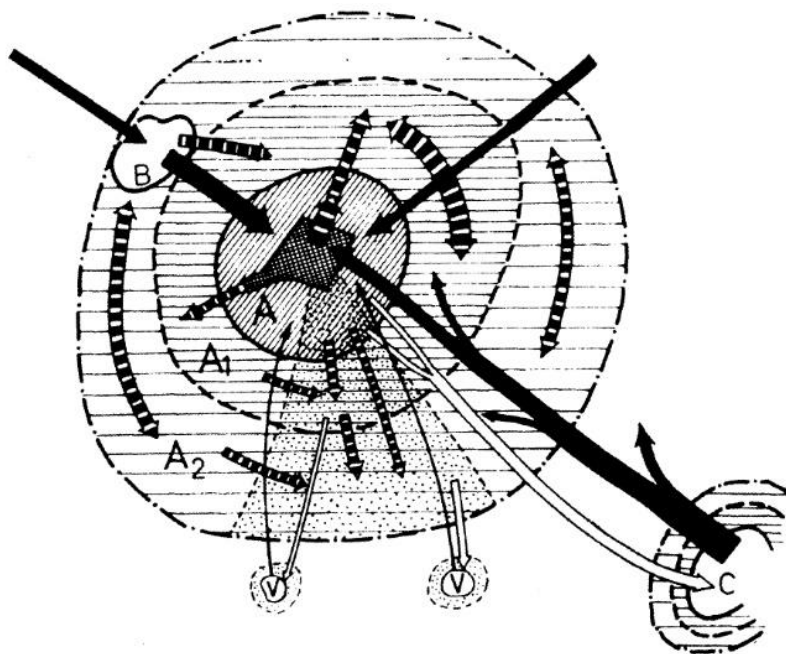
### *Lawton modellje az angol középvárosokról és Budapest*

Lawton (1972, 1989) (Lawton, Lee 2002), noha individuális eseteket dolgozott fel, különös tekintettel Liverpoolra, mégis olyan általános kérdések megválaszolásáig jutott el, mint a város szerkezete, organizációja, társadalma és városképe, s noha szinte minden gazdasági, társadalmi és urbanisztikai folyamat, ami befolyásolhatja egy város szerkezetét az elmúlt kétszáz év legtöbb szakaszában másként zajlott Angliában, mint Magyarországon, Lawton elemzésének szemlélete több hasznosítható elemet ad mint más modellek. Lawton ugyanis a 19. század angliai városaiban konvergáló gazdasági, építészeti, szabályozási és társadalmi folyamatait írta le. A városi népességnövekedés oka részben a magas városi termékenység, részben az urbanizáció volt, ám a romló egészségi feltételek miatt a szuburbanizáció három szakasza is lezajlott Anglia-szerte a

19. század során. A városi szétterülés számos esetben települések összeérését, s a közlekedés fejlődésével újabb és újabb külterületek integrálását hozta magával. Időközben a 19. század elején még domináns kisipart felváltotta a belváros szélén és a kikötőkben a nagykereskedelem és a nagy raktárak megjelenése.

1. ábra

Lawton modellje a városnövekedésről



Forrás: Lawton 1972: 202.

Liverpoolban a „szakosodott irodaházak, árutőzsdék, klubok és steak-házak az üzleti világ találkozóhelyei voltak abban a rendkívül koncentrált üzleti negyedben, amely ma [1972-ben] is a város kompakt magja” (Lawton 1972: 206). A 19. század derekára már a város üzleti központja és a szintén a belvárosban elhelyezkedő magasabb státuszú lakónegyedek között összpontosult a szakosodott kiskereskedelem. Az üzlet térnyerése és a közlekedés piaci versennyel párosuló fejlődése a túlszűfolt, rossz állapotú legbelső, szegényesebb lakónegyedek lebontását és felújítását eredményezte. A 19. század második felére pedig már csak a továbbra is kompakt belváros határain kívül találhattunk munkásnegyedeket. Az ipar, a kereskedelem megjelenése és a lakásreform együttesen

eltávolította a sivár lakóterületeket a belvárosból, és városi beruházások révén új, kulturális intézményeknek, könyvtáraknak, művészeti galériáknak és múzeumoknak ott-hont adó középületekkel bővítették a város szerkezetét – jellemzően a belváros szélén.

Lawton elemzésében különösen fontos szerepet kapott a metropolisz térség. A városon kívül a 19. század elején középosztályi kertárosok, majd a század végére munkás kertvárosok nőttek ki. A megörökölt ingatlantulajdoni szerkezet és a sajátos topográfiai jellemzők minden esetben egyedi módon formálták a város szétterülését. Az ingatlanfejlesztők tevékenységét ugyancsak a helyi gazdasági és topográfiai jellemzők befolyásolták. A munkásosztály kiáramlása a városok belső területeiről körkörös övezeteket hozott létre az inváziós-szukcessziós folyamatok eredményeként. A koncentrikusan elhelyezkedő gyűrűk kialakulása a növekedés/stagnálás ciklikusan váltakozó szakaszait követte, a gazdaság virágzása növekedést hozott, míg konszolidáció vagy éppen stagnálás jellemezte a gazdasági recesszió időszakát.

Lawton modellje összetett, okosan használja a lehetséges szempontokat, s mindezt történeti fejlődés felől közelíti meg, tehát nem esik abba a hibába, hogy egy általános elv mentén mindent meg akar magyarázni. A belvárosi és az ahhoz közvetlenül kapcsolódó területek nagy népességmozgással párosultak a 19. században, akárcsak Budapesten, de, ellentétben az amerikai iparvárosokkal, mindez állandó szukcesszió helyett a belső területek társadalmi tagozódásához és a munkásnegyedek kiszorulásához vezetett. A folyamat ráadásul már a nagyipar megjelenése előtt lezajlott, így ez utóbbi jellemzően nem is kapott helyet a belvárosban. A 20. században, más angliai városokhoz hasonlóan, folytatódott Liverpool szakaszos átalakulása. A 1930-as években recesszió sújtotta, a második világháborúban lebombázott területeken az 1950-es és 1960-as években új lakónegyedeket építettek, majd az 1970-es évek végén és az 1980-as évek elején ismét egy kisebb visszaesést következett. A második világháborút követő két évtized az átmeneti fellendülés időszakára volt, amit később a város belső területein még megmaradt nyomornegyedek lebontására és újjáépítésére is felhasználtak, többszintes lakótömbök épültek, melyek majdani leromlása azonban ismét az életminőség romlásához és az ott lakó közösségek leszakadásához vezetett.

Lawton modellje a konurbáció, a külső kistelepülések és a decentralizált fejlődés (vasút, ill. egyéb közlekedés) kombinációjával közel áll Budapesthez, mert ez utóbbi hosszútávú történeti fejlődését meghatározó fordulópontok, az egyesítés (1873), bővítés (1950) és a szuburbanizáció és ipari decentralizáció (1990) által fémjelzett korszakokra osztlás pontosan illik bele. Habár az angliai középvárosok szétterülésének az ingatlanfejlesztés volt a motorja, a szomszédos kisvárosok és falvak beolvadása Budapest 1950-es adminisztratív kibővítésével is megvalósult. Noha Liverpoolban és Anglia más vá-



rosaiban az ír bevándorlók adták az urbanizáció és a városi munkaerőpiaci kereslet utánpótlását, munkásnegyedek kialakulását és számos társadalmi feszültséget okozva, Budapest 1918-ig tartó növekedése is csak részben az ország távolabbi részeiből a központ felé konvergáló népességmozgásának volt köszönhető, részben külföldről érkező munkások adták (Beluszky 1992). Ugyancsak fontos, hogy a századfordulós Budapesten kiemelkedően magas volt a nem magyar anyanyelvűek aránya, ami más társadalmi kirekesztő mechanizmusokkal együtt szintén létrehozott területi szegregációt a belső és a belváros szélén elhelyezkedő kerületekben. Angliában már a 19. században jellemző volt a szegregáció a kertvárosokban, Budapest esetében a „növekedés súlypontja az 1890-es évek óta kialakulóban lévő agglomerációs övezetbe tevődik át” (Beluszky 1992: 19), noha jelentős késéssel, mégis a magyar főváros rendszerváltást követő szuburbanizációja is hasonló társadalmi területi különbségekhez vezetett a metropolisz térségben is (Szirmai 2009; Schuchmann 2014, 2021).

Az 1840-es években sokan hagyták ott Írországot az éhség miatt, és sokan közülük Liverpoolba költöztek. Ugyanekkor a vidéki hátországból is sokan vándoroltak Liverpoolba. Mindez fellendítette a helyi gazdaságot, lehetővé, sőt elengedhetlenné téve a terjeszkedést. A bevándorlók kezdetben a belvároshoz közeli szegényebb lakóházakba, míg mások a város szélén lévő, szegényebb munkásosztályú lakótelepekre költöztek. Ez egy lényeges különbség Burgess észak-amerikai városmodelljéhez képest. Budapesten ugyancsak a város külső területein jelentek meg a bércaszárnyák és nyomortelepek (Gyáni 1992). Budapest és az angliai városok esetében is az önkormányzati (de a vállalati és állami) szociális lakásépítés is az olcsóbb, sokszor a város tulajdonában lévő külterületi telkeket használta fel, így az alacsony státuszú, munkás területek eleve a város peremére szorultak.

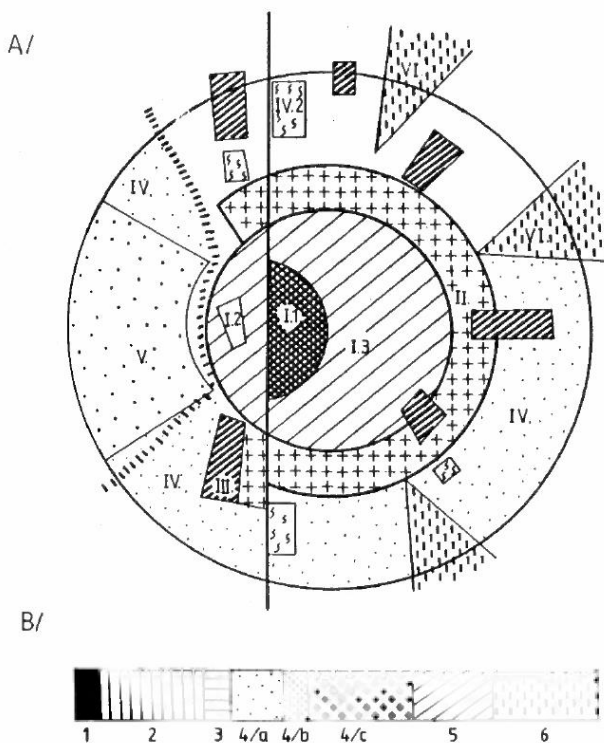
### *Budapest és hinterlandja térszerkezetének átalakulását befolyásoló tényezők*

Miután Budapest mai képére rányomja bélyegét a 19. században kiépült belső kerületek épület-, ill. lakásállománya, s noha a piaci törvényeket kiiktatta az államszocializmus, annak négy évtizedében fennálló ideológiai hatások sem tudták lényegesen megváltoztatni az urbanisztikai feltételeket, így a 20. század második felében „elmaradtak az olyan típusú monumentális városépítési akciók, melyek jelentősen átformálták volna a meglévő várostestet” (Beluszky 1992: 37). Ebben a fél évszázadban a telek- és ingatlanárak térszerkezetet befolyásoló szerepének hiánya a funkcióváltást nehezítette, a magán kiskereskedelem megszűnése a belső kerületek presztízsveszítéséhez vezetett, melyek társadalmi hatása a rendszerváltást követően felgyorsult tempóban folytatódtak, s

melyek ugyanilyen ütemben változtatták meg Budapest és metropolisz térségének társadalmi-gazdasági térszerkezetét. Az 1990-es években megjelenő külföldi beruházók ugyan megemelték a belső területek lakásárait, ám valós kereslet és bevétel híján ezek a kerületek nem fejlődtek kellő mértékben, így nem voltak képesek a szuburbanizációt ellensúlyozni, s a középosztály számára valós alternatívát nyújtani. Ugyancsak fontos tényezővé vált mind az államszocializmus évtizedeiben, mind a rendszerváltást követő évtizedekben, hogy az 1945 után a lakáshiány enyhítését célzó lakótelepek szinte mind Budapest külső kerületeiben épültek, s hogy az eredendően alsó középosztályi és vegyes társadalmú telepeken a 80-as évektől döntően már csak az alacsonyabb státuszú csoportok maradtak (Egedy 2001). Abban az övben tehát, ami a dualizmus alkotta belső városrészt kívülről övezi, a rendszerváltozásra már döntően alacsony státuszú csoportok éltek, az ott maradt ipartelepekkel tarkítva.

2. ábra

## Beluszky modellje Budapestről



Forrás: Beluszky 1992: 39.

Budapest társadalmi térszerkezete ebben a tekintetben, a klasszikus amerikai modellekkel ellentétben, az angliai városokra jellemző területi mintázathoz illeszkedik. A szigetországban ugyanis a két világháború közt, majd a második világháború után is, a lakáshiányt enyhíteni és a munkásosztály élethelyzetét javítani kívánó tanácsi lakásépítés főként az olcsón vagy ingyen rendelkezésre álló külső városi területeken zajlott. Mivel az angliai tanácsi lakások és a budapesti lakótelepek is már korábban is, részben vagy egészében kiépült családiházias környezetben zajlottak, mindkét esetben a bennfoglaló nagyobb területi egységeket vegyes beépítésűnek és társadalmi összetételűnek tekinthetjük. A belső területek Budapesten az 1990-es évekre előregedtek, lakásállományuk leromlott, a középosztály előbb a budai kerületekbe, utóbb az agglomerációba költözött, így ezek a kerületek elszlumosodtak. A 21. század első két évtizedében ugyanakkor a budai és a pesti részek közötti különbség felerősödött, az ingatlanárak és az átlagjövedelmek is magasabbak voltak a bel-budai bérházakban, mind a pesti oldalon található hasonló területeken (leszámítva az 5. kerületet).

A belső kerületeket körülölelő iparforgalmi területeken az 1990-es években még mindig álltak a korábbi ipari épületek, ám a rákövetkező évtizedekben helyüket fokozatosan átvették az új lakóhelyi beruházások, melyek többnyire soklakásos épületeket jelentenek, s noha fizikai jellegük okán alacsony státuszú csoportok számára lennének alkalmasak, a meglévő nem vagy alig felújított lakótelepek és a továbbra is rossz állapotú belvárosi lakóházak mellett újnak és korszerűnek számítanak, ezért inkább közepes jövedelműek költöznek oda. A 2008-as pénzügyi világválságot követő stagnálás a lakáspiacon 2014-ben újra megélenkült, s Budapest ezt követően ismét nemzetközi befektetési célponttá vált, habár Budapest globális helyzete a 2010-es évek elejéig folyamatosan javult, éppen az elmúlt tíz évben stagnált. Így a külföldi tőkeberuházás a belvárosban ismét az ingatlanárak rohamos emelkedéséhez vezetett, ám a két évtizeddel korábbi gyakorlathoz hasonló módon, a 2010-es években sem járt együtt növekvő fogyasztással, s ezt az ellentmondást a globális munkaerőpiaci integráció sem javította.

## **Di Méo és az európai város koncepciója és Budapest**

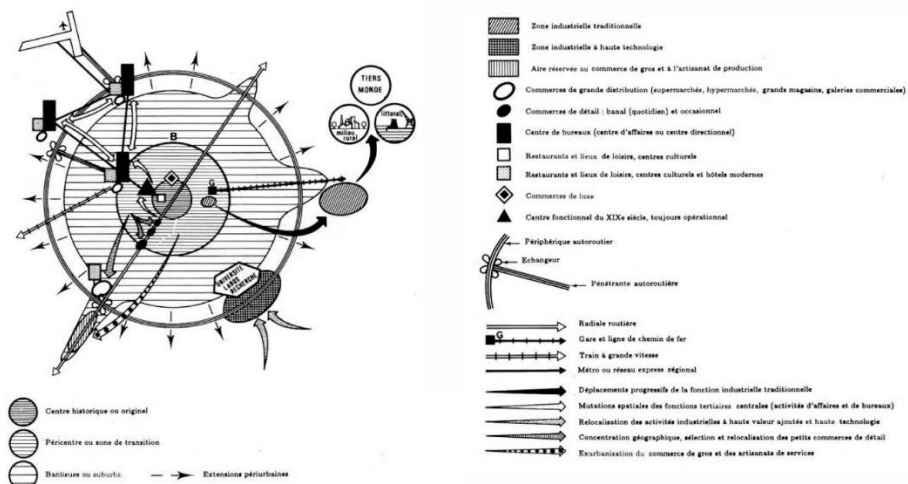
Guy di Méo (1989), francia társadalomföldrajz tudós szerint a nyugateurópai városokra hasonlóképpen hatott a deindusztrializáció, mint amerikai társaikra. Elsőként a nehézipar költözött el, messze a várostól, legalább egy elszigetelt ipari parkba, de sokszor az ország távoli, elmaradottabb részeibe, vagy akár még messzebb, egy fejlődő országba. A nagykereskedelem, raktározás és a szolgáltatások egy jelentős része a külső, területekre, a nagyvárosok periferiájára költözött. A *tercier* szektor részét képező funkciók (menedzsment, vállalkozásirányítás és emberi erőforrások, központi vagy regionális politikai és

közigazgatási intézmények) részben ugyancsak decentralizálódtak, ám megmaradtak a városokon belül, csupán azok külső területeire költöztek.

Ezzel együtt a legújabb ipari ágazatok továbbra is a nagyvárosokat részesítik előnyben, melyek megőrizték szimbolikus erejüket és művészi kreativitásukat. Mind ehhez a kommunikáció és közlekedés fejlődése ugyancsak hozzájárult. A gazdasági fragmentáció, a belvárosi területek fokozatos megújulása és a külső területek funkcionális összetettségének növekedése a városon belüli területek mozaik jellegét erősíti, míg a szuburbanizáció, az újonnan érkezők kertvárosi preferenciái (legyen annak oka a kertvárosi jelleg, a gyorsabb összeköttetés a repülőterekkel, más nagyvárosokkal vagy gazdasági egységekkel) és az ipar és a szolgáltatás agglomerációja a metropolisz térségében hoz magával területi széttagoltságot, szegmentációt és a szegregáció mind újabb formáit. Guy di Méo (1988, 1989) fenti gondolatmenete tulajdonképpen azonos a Los Angeles-i iskola koncepciójával, sőt megelőzi Michael Dear és Steven Flusty Kenó kapitalizmusát. Ez utóbbi pedig lényegében a Christaller megközelítésén alapuló Harris-Ullman modell James Vance által továbbfejlesztett változatának posztmodern átértelmezése.

### 3. ábra

#### Di Méo modellje



Forrás: Di Méo (1989: 5)

Az európai városszerkezet formálódását meghatározó folyamatokat és tényezőket lehet tehát az amerikai modellekből kellő finomsággal átvett szempontok alapján értelmezni. Az európai város koncepcionális elemeinek keresésekor építészek, várostervezők és közgazdászok is valami olyasmit kerestek, ami szembehelyezhető (tehát viszonyítható) az amerikai nagyvárosok és környezetük monofunkcionális területi tagolódásával (Albach et al. 2018; Bagnasco, Le Galès 2000; Grainiger, Cutler 2000; Kazepov 2005). Ez nem csupán elméleti kérdésként merült fel, hiszen az európai városokról alkotott „fogyasztói” kép vagy imázs régóta létezett, annak megismerése és márkaépítésben való kiaknázása minden a turisztikában érdekelt nagyváros számára alapvető jelentőségű. A várostervezésben az Egyesült Államoktól Kínáig egyformán fontos exportcikk lett a sajátos európai városforma (Marg, Meyhöfer 2004). Noha egy kulturálisan olyannyira széttagolt kontinensen mint Európa egységes koncepciót nehezen lehetett találni, idővel számos, az amerikai nagyvárosokkal szembehelyezhető közös európai városi jellemzőt sikerült azonosítani, amiket már egységbe lehetett rendezni, s ezzel az atomisztikus megközelítéssel egy új koncepciót kialakítani (Bagnasco, Le Galès 2000; Molnar 2010). Az európai urbanitás tehát a legkisebb közös hányados formájában nyerte el meghatározását.

### 1. táblázat

#### Az európai és az amerikai város jellemzői

<i>Európai város</i>	<i>Amerikai város</i>
Kompakt/coherens	Szétszóródott/fragmentált
A köz- és magánterek egyértelmű elkülönítése strukturálja a várost	A magán- és nyilvános terek összemosódása
A városi élet a közterületeken (utcák, terek, közparkok) bontakozik ki	A városi élet ellenőrzött, félig nyilvános terekbe van zárva (bevásárlóközpontok, vídámparkok)
Történelme régebbi, a történelmi rétegek összeadódnak, és szerves városnövekedés benyomását keltik	Történelme sokkal újabb, kevésbé kötődik a régebbi városszerkezetek megőrzéséhez
A város és a vidék határai élesek	A város és a vidék határai elmosódnak
A tömegközlekedés és a gyalogos forgalom szerepe erős	Túlnyomórészt személyautó forgalomra tervezték
Vegyes használatú városi terek	Monofunkcionális városi terek
A közszereplők, szakértők (pl. építészek) és a közpénzek kulcsszerepet játszanak a városfejlesztésben	A városfejlesztés kulcsszereplői a magánfejlesztők
A társadalmi integráció és a társadalmi keveredés (azaz a társadalmi szegregáció elleni küzdelem) a várostervezés fontos céljai	A társadalmi szegregációt spontán folyamatnak, szervező és stabilizáló erőnek tekintik

Forrás: Molnár 2010: 287.

Mármost, megtalálni Budapest városfejlesztésénél a 19. századi elemeket, vagy azokat a szempontokat, amik az örökölt városszerkezethez és az épületek arculatához alkalmazkodik, nem nehéz feladat. Ugyanakkor a város azon értelmezése, mely nem a kiépített vagy közigazgatási határaihoz kötődik, hanem meglévő gazdasági-társadalmi folyamatokat vesz alapul, a metropolisz térségre is kiterjeszti az európai város jellemzőinek keresését. Noha azok a folyamatok, amik ma alakítják Budapest térszerkezetét, nem, vagy csak részben voltak jelen akkor, amikor a belső kerületek épületállományaának zöme felépült, ez mégsem jelenti azt, hogy a fenti ellentétek ne adhatnának kellő támpontot az értelmezéshez, elemzéshez. A szuburbanizáció, s annak hátrányos következményei (városi szétterülés, a várost szétszabdalo autópályák, a belső kerületek leromlása, szlumosodása) jellegzetes amerikai nagyvárosi jelenségek voltak a 20. század közepén, számos európai város, Budapest is szembesült hasonló jelenségekkel. A városnövekedés szerves része, hogy a külvárosi terület sok tekintetben a város kiterjesztése, és idővel beépül a város közigazgatási határai közé. Budapest 1950-es adminisztratív kibővítése, noha részben más körülmények befolyásolták, mindenképpen hasonló jelenségként értelmezhető, s az ekkor hozzácsatolt a mai kerületek értelmezhetőek az amerikai városokra jellemző széttagoltsággal is.

Budapesten ma a közterek demokratikus jellegének hiánya egyértelműen az amerikai nagyvárosokra emlékeztet, melyet Mike Davies (1998) oly érzékletesen jellemezett. Eredete Budapesten azonban jól kimutathatóan visszanyúlik az államszocialista korszakra, az állam a köztér használatát szűkítő szerepére (Sági 2019). A város és vidék közti határvonalak elmosódásában a városi szétterülés és azok a mai munkaerőpiaci folyamatok is szerepet játszanak, melyek következtében egyre nagyobb földrajzi távolságra fekvő területek is szoros kapcsolatba kerülnek a fővárossal, s válnak ingázók lakóhelyválasztásának célpontjává. A térbeli-társadalmi elkülönülésnek most is vannak nyilvánvaló jelei, de a nagyobb területi egységek esetében a városszerkezetre a vegyes társadalmi összetétel volt jellemző mind a korábbi történeti korszakokban, mind ma (Szirmai, Váradi 2012). Sorolhatnánk azokat a szempontokat, amik Budapest metropolisz térségének jellemzőit, ill. a terület átalakulásának mozgatórugóit az európai vagy éppen az amerikai város fenti értelmezéséhez kötik. Célunk azonban inkább az, hogy a meghatározás újabb értelmezési lehetőségeket, kutatási területeket tárjon fel.

## Összegzés

Nem volt célunk Budapest és metropolisz térségének empirikus elemzése. Szempontokat igyekeztünk végig venni, olyanokat, melyeket évtizedek óta kritizálnak, használhatatlannak tekintenek és mégis visszatérnek hozzájuk, s olyanokat is, amiket a hazai környezetben, kifejezetten Budapestről alkottak, továbbá értelmezési kereteket, amiket érdemes lehet Budapest elemzésénél felhasználni. Noha a városszerkezet, s a hozzá kapcsolódó folyamatok elméletben a metropolisz térséget is magában foglalják, az egységes területi látásmód nem mindig és mindenhol érvényesül egyformán; ezt mindenképpen figyelembe kell venni. A földhasználati modellekből származó funkcionális szemlélet a lakó- és munkahely közötti kapcsolatot a területi integritás folyamatához kapcsolja, és az ingázással méri, ám az így Budapest vonzáskörzetébe kerülő területek szimbolikusan is átértékelődnek, azok területi fragmentációjához vagy akár más gazdasági-társadalmi hálókhoz történő kapcsolódásához vezethet.

A Budapest metropolisz térségben található települések jellemzője, hogy az 1990 előtt már ott élők, és az utána Budapestről kiköltözők önálló csoportokat alkotnak, számos gazdasági-társadalmi jellemzőjük, lokális identitásuk, valamint szokáskultúrájuk mentén különböznek egymástól, lakóhelyük elkülönül és mindez feszültségekhez vezet (Koudela, Yoo 2018). Mindez egyszerre eredményezi a metropolisz térség széttöredezését, ami a városi szétterüléssel jellegzetesen amerikai mintázatot hoz létre, ám a társadalmi szegregáció sokszor olyan kisméretű területi egységekbe szerveződik, ami már nehezen kimutatható, egységes középosztályi kertvárosi területek mellett jellemző a egyes társadalmi összetétel, és a szektorális elrendeződés is.

## Irodalom

- Albach, H., Meffert, H., Pinkwart, A., Reichwald, R. & Swiatczak, L. (Eds.) (2018): *European Cities in Dynamic Competition Theory and Case Studies on Urban Governance, Strategy, Cooperation and Competitiveness*. Springer. <https://doi.org/10.1007/978-3-662-56419-6>
- Bagnasco, A., P. Le Galès (2000): European cities: local societies and collective actors? In A. Bagnasco and P. Le Galès (eds.) *Cities in contemporary Europe*, Cambridge University Press, Cambridge.
- Beluszky P., Györi R. (2004): Fel is út, le is út... (Városaink településhierarchiában elfoglalt pozícióinak változásai a 20. században). *Tér és Társadalom*, 1., 1–41.  
DOI: <https://doi.org/10.17649/TET.18.1.929>
- Burgess, E. W. (1929): Urban Areas. In: Smith, T. V; White, L. D. (eds.) *Chicago, an Experiment in Social Science Research*. Chicago: University of Chicago Press. 113–138.
- Burgess, E. W. (1930): The New Community and Its Future. *The Annales of the American Academy*, 1., 157–164. <https://doi.org/10.1177/000271623014900123>

- Burgess, E. W. (1984, 1925): The Growth of the City: An Introduction to a Research Project. In: Park, Robert Ezra; Burgess, Ernest W.; Roderick McKenzie (eds.) (1925): *The City. Suggestions for Investigation of Human Behavior in the Urban Environment*. Chicago, IL: University of Chicago Press. 47–62.
- Christaller, W. (1933): *Die zentralen Orte in Süddeutschland. eine ökonomisch-geographische Untersuchung über die Gesetzmäßigkeit der Verbreitung und Entwicklung der Siedlungen mit städtischen Funktionen*. Jena, Gustav Fischer.
- Csanádi G., Ladányi J. (1987): *Budapest: a városszerkezet történetének és a különböző társadalmi csoportok városszerkezeti elhelyezkedésének vizsgálata. I-II.-III.* Kandidátusi értekezés, MTA, Budapest.
- Csizmady A. (2010): Budapest és az agglomeráció viszonyrendszere. In: Csanádi G. et al. *Város, Tervező, Társadalom*. Sík Kiadó, Budapest. 238–260.
- Czoch G. (1998): Kassa polgársága a 19.század első felében. *Limes*, 2-3., 55–86.
- Davis, M. (1998): *City of Quartz: Excavating the future in Los Angeles*. Verso, London.
- di Méo, G. (1988): *Les démocraties industrielles, crise et mutation de l'espace*, Masson, Collection Géographie, Paris.
- di Méo, G. (1989): La ville européenne. mutations des fonctions et recomposition des structures. *Mappe Monde* 1989/1 4–8.
- Egedy T. (2001): A társadalmi kirekesztés és a lakótelepek. *Tér és Társadalom*, 1., 91–110.
- Firey, W. (1945): Sentiment and Symbolism as Ecological Variables. *American Sociological Review*, 2., 1944 Annual Meeting Papers. 140–148.
- Grainiger, H., R. Cutler (2000): The European city: a space for post-national citizenship. In R. Harmsen and T.M. Wilson (eds.), *Europeanization: institution, identities and citizenship*, Rodopi, Amsterdam.
- Gyáni, G. (1992): *Bérműszármánya és nyomortelep*. Magvető, Budapest.
- Hoyt, H. (1939): *The structure and growth of residential neighborhoods in American cities*. Federal Housing Administration, Washington D.C.
- Johann Heinrich von Thünen (1826): *Der isolirte Staat in Beziehung auf Landwirthschaft und Nationalökonomie oder Untersuchungen über den Einfluß, den die Getreidepreise, der Reichthum des Bodens und die Abgaben auf den Ackerbau ausüben*. Perthes, Hamburg. A kiadás levéltári forrásáról lásd: [https://www.deutschestextarchiv.de/book/show/thuenen\\_staat\\_1826](https://www.deutschestextarchiv.de/book/show/thuenen_staat_1826) (letöltés dátuma: 2022. 09. 29.)
- Józan P. (1986): A budapesti halandósági különbségek ökológiai vizsgálata, 1980–1983. *Demográfia*, 29(2-3): 193-240.
- Kazepov, Y. (ed.) (2005): *Cities of Europe: changing contexts, local arrangements, and the challenge to urban cohesion*. Blackwell, Malden.
- Kohl, J. G. (1841): *Der Verkehr und die Ansiedlungen der Menschen in ihrer Abhängigkeit von der Gestaltung der Erdoberfläche*. Dresden Arnoldische Buchhandlung. [https://www.digitale-bibliothek-mv.de/viewer/image/PPN84395261X/5/LOG\\_0000/](https://www.digitale-bibliothek-mv.de/viewer/image/PPN84395261X/5/LOG_0000/) (letöltve 2022. 09. 26.)
- Koudela P., Yoo J. (2018): Kertvárosi Erődítmény Törökbálinton: területi különbségek a társadalmi térkonstrukcióban. *Ethnographia*, 2., 233–251.
- Koudela P. (2022): Korai nagyvárosi térszerkezeti modellek: összefüggések és félreértések. Simándi I. (szerk.) *Harminc éves a Kodolányi János Egyetem 2. köt.* KJÉ, Székesfehérvár.
- KSH (2014): *Agglomerációk, településegységek*. KSH, Budapest.
- Lawton, R., Lee, R. (2002): *Population and Society in Western European Port Cities, c. 1650-1939*. Liverpool University Press.
- Lawton, R. (1972): An Age of Great Cities. *The Town Planning Review*, 3. 199–224.



- Lawton, R. (ed.) (1989): *The Rise and Fall of Great Cities. Aspects of Urbanization in the Western World*. Belhaven Press, London, New York.
- Mann, P. H. (1965): *An Approach to Urban Sociology*. Routledge, London.
- Marg, V., D. Meyhöfer (2004): Die europäische Stadt als Exportmodell für China? *Baumeister*, 1, 74–7.
- Michael Dear & Steven Flusty (1998): Postmodern Urbanism. *Annals of the Association of American Geographers*, 88(1) 50–72.
- Molnár, V. (2010): The Cultural Production of Locality: Reclaiming the ‘European City’ in Post-Wall Berlin. *International Journal of Urban and Regional Research*, 34(2): 281–309. DOI:10.1111/j.1468-2427.2010.00894.x
- Sági, M. (2019): Az állam szerepe a „közterek hanyatlásában” – történelmi perspektívában. *Tér és Társadalom*, 4., 87–103. <https://doi.org/10.17649/TET.33.4.3202>
- Schuchmann J. (2014): *Lakóhelyi szuburbanizációs folyamatok a Budapesti agglomerációban*. Doktori értekezés.
- Schuchmann J. (2021): A kelet- és a közép-európai lakóhelyi szuburbanizáció sajátosságai: A budapesti agglomeráció esete *CITY.HU: VÁROSTUDOMÁNYI SZEMLE* 1(1): 19–33. [https://www.cityhu.net/\\_files/ugd/73f03a\\_b6aef6b73d1044ee93f2c6fda394cfd7.pdf](https://www.cityhu.net/_files/ugd/73f03a_b6aef6b73d1044ee93f2c6fda394cfd7.pdf)
- Szirmai V. (szerk.) (2009): *A várostérségi versenyképesség társadalmi tényezői. Hogyan lehetnek a magyar nagyvárosok versenyképesebbek?* Dialog Campus Kiadó, Pécs–Budapest.
- Váradi Zs., Szirmai V. (2012): Térbeli-társadalmi elkülönülés és integráció a magyar nagyváros-térségekben. In: Kovách I. et al. (szerk.) *Társadalmi integráció a jelenkori Magyarországon*. Argumentum Kiadó, Budapest, 115–133.
- Varga I. (2008): Agglomerációk és kistérségek a nagyvárosok vonzáskörzetében. *Területi Statisztika*, 4., 431–445.
- von Thünen, J. H. (1826): *Der isolirte Staat in Beziehung auf Landwirthschaft und Nationalökonomie oder Untersuchungen über den Einfluß, den die Getreidepreise, der Reichthum des Bodens und die Abgaben auf den Ackerbau ausüben*. Perthes, Hamburg. A kiadás levéltári forrásáról lásd: [https://www.deutschestextarchiv.de/book/show/thuenen\\_staat\\_1826](https://www.deutschestextarchiv.de/book/show/thuenen_staat_1826) (letöltve: 2022. 11. 09.)